

SCHIFF- UND BOOTSBAU

► ULRIKE LANGE-BASMAN

Schiffbaumeister in Altona vom 17. bis zum 19. Jahrhundert

Das Vorhaben, eine Sammlung der Hamburger und Altonaer Schiffbaumeister zu verfassen, also eine Prosopographie dieser Berufsgruppe, stellte sich schnell als arbeitsreicher heraus als erwartet. Anfangs hatte ich für das 19. Jahrhundert etwa 100 Hamburger Schiffbaumeister angenommen, doch nach einer zeitlichen Ausdehnung und einer räumlichen Erweiterung auf die Nachbarstadt Altona und die benachbarten Elbvororte wird die Gesamtzahl ein Vielfaches betragen. Das zeigte sich schon an dem relativ kleinen Schiffbaugebiet Hamburger Berg (Hamburg-St. Pauli), wo im Zeitraum von 1750 bis 1870 insgesamt 36 Meister tätig waren.¹ Einige davon waren aus dem benachbarten Altona zugewandert, so dass es sich anbot, dieses Gebiet im Anschluss zu untersuchen. Später sollen die Meister der angrenzenden Ortschaften Neumühlen, Övelgönne und der Elbvororte, der Hamburger Schiffbaugebiete Großer Grasbrook, Billwerder Neuer Deich sowie der Elbinseln folgen.

Die chronologische Darstellung der Schiffbaumeister bildet nicht nur einen Teil der Altonaer Schifffahrtsgeschichte ab, sondern trägt auch zur Klärung von Detailfragen wie der Zuordnung von Schiffsneubauten bei. Darüber hinaus lassen sich die Lebensdaten der Meister nutzen, um einen Einblick in die Struktur dieser Berufsgruppe zu gewinnen. Die Berufsbezeichnungen der Väter zeigen, aus welchen Schichten die Schiffbaumeister kamen, und geben mit der beruflichen Entwicklung der Nachkommen Aufschluss über die Berufstradierung. Ob das Konzept des Familienunternehmens auch längerfristig Erfolg hatte, kann an den aufeinanderfolgenden Meister-Generationen aus einer Familie abgelesen werden. Auf Grund der Geburts- und Sterbeorte der Schiffbaumeister lässt sich untersuchen, welchen Anteil Zu- und Abwanderung an diesem Handwerk hatten.

Die über zweihundertjährige Geschichte des Altonaer Holzschiffbaus begann Ende des 17. Jahrhunderts, als sich Altona, das 1640 mit der vormals schauenburgischen Herrschaft Pinneberg zum dänischen Gesamtstaat kam und 1664 vom dänischen König zur Stadt erhoben wurde, als neuer Schiffbaustandort herausbildete. Die Grundbedingungen wie geeignete Bauplätze am Wasser, Arbeitskräfte, Verfügbarkeit von Schiffbaumaterial und eine Nachfrage durch in der Region, auch im benachbarten Hamburg, ansässige Reedereien waren gegeben. Das Fachwissen für Schaluppenbau und Großschiffbau ist zuerst sicher mit

handwerklich ausgebildeten Zuwanderern nach Altona gelangt. Die schauenburgischen wie auch die dänischen Landesherrn förderten die Zuwanderung durch Gewerbefreiheit und die Zulassung verschiedener Religionsgruppen, was insbesondere Emigranten aus den in Handel, Schifffahrt, Walfang und Schiffbau führenden Niederlanden nach Altona zog.²

Bereits vor 1685 hatten sich zwei Schiffbauer in Altona niedergelassen, die in der Lage waren, Walfangschiffe zu bauen und zu reparieren, wie in einem zwischen 1676 und 1685 verfassten Schriftstück dargelegt wird, das die Voraussetzungen für eine geplante Ansiedlung einer Walfanggesellschaft in Altona untersucht.³ Die benachbarten Hamburger hatten die Konkurrenz im Schiffbau selbstverständlich umgehend registriert und auch der niederländische Resident in Hamburg stellte 1693 fest, dass in Altona regelmäßig Schiffe vom Stapel liefen.⁴ Nach zeitgenössischen Darstellungen arbeiteten im 18. Jahrhundert drei bis acht Schiff- und Schaluppenbaumeister zur gleichen Zeit in der Stadt Altona.⁵ Zu Beginn des 19. Jahrhunderts wird regelmäßig die Zahl von vier Schiffbaumeistern genannt. Im Jahr 1840 weist eine Volkszählung sieben Schiffbaumeister sowie 181 Gesellen und Lehrlinge aus.

Auf ihren Werften beschäftigten die Meister Schiffszimmerleute aus Altona, aber auch aus Hamburg und der weiteren Umgebung. Die 1743 gegründete Gesellenzunft der Altonaer Schiffszimmerleute hatte etwa 100 Mitglieder, davon allerdings nur etwa 40 arbeitsfähige Schiffszimmerer.⁶ Wenig verändert hatte sich die Lage knapp 30 Jahre später, als alle vier Schiffbaumeister zusammen etwa 100 Schiffszimmerleute beschäftigten, von denen die Hälfte Altonaer waren. Die übrigen Arbeitskräfte kamen aus dem Umland, was zu zahlreichen Konflikten zwischen Meistern, einheimischen und fremden Gesellen führte. Umgekehrt arbeiteten Altonaer Schiffszimmerer auch in Hamburg und am Reiherstieg. Um 1800 nahm die Zahl der Schiffszimmerer deutlich zu; im Jahr 1803 waren – ausgezählt nach dem Einwohnerbuch – 187 Gesellen in Altona ansässig. Nach der Franzosenzeit lebten um 1816–1818 laut Adressbuch 120–130 Schiffszimmerleute in der Stadt.

Die Altonaer Werften arbeiteten hauptsächlich für lokale Reeder und Kapitalgesellschaften sowie für Besteller aus anderen dänischen Städten (u.a. Kopenhagen, Glückstadt) und aus Hamburg. Für das Alltagsgeschäft der Werften waren die Einnahmen durch Reparaturaufträge wichtig, die sich mangels Überlieferung allerdings nicht beziffern lassen. Die Anzahl der in Altona neu gebauten oder neu verzimmerten Schiffe kann für die Jahre 1700–1819 mit mindestens rund 200 Fahrzeugen vom Prahm bis zur Fregatte angegeben und etwa die Hälfte davon einem der Meister namentlich zugeordnet werden.⁷ Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts lassen sich mindestens 60 weitere Neubauten hölzerner Segelschiffe nachweisen. Der letzte Neubau eines großen Holzsegelschiffes in Altona lief 1879 vom Stapel.

Die Aufgabe eines Schiffbaumeisters oder Schiffszimmermeisters war es, einen Werftbetrieb oder den Bau eines Schiffes zu leiten und zu organisieren, entweder als selbständiger Meister auf einem eigenen oder gemieteten Bauplatz oder als Werkmeister für einen kaufmännischen Werfteigentümer. Die Altonaer Meister waren in der Regel auch selbst Konstrukteure; sie bauten hölzerne Schiffe oder Boote nach ihren eigenen Entwürfen oder nach anderen Vorlagen.⁸ Wer sich in Altona als Schiffbaumeister niederlassen wollte, brauchte keiner Meisterszunft anzugehören, doch er musste Bürger werden und durch eine Prüfung gegenüber einer Kommission aus zwei Meistern und einem Magistratsmitglied nachweisen, dass er sein Handwerk gelernt hatte, seit 1760 darüber hinaus, dass er einen Schiffsriss zeichnen oder ein Meisterstück bauen konnte.⁹

Während die Schaluppenbauer (Bootsbauer) auch Plätze nutzen konnten, die nicht direkt

am Wasser lagen, war die Zahl der verfügbaren Werftplätze am Elbstrand beschränkt. Die Ufergrundstücke reichten vom Geesthang bis ans Elbufer und wurden erst Anfang des 18. Jahrhunderts durch die neu angelegte Große Elbstraße in Nord- und Südseite geteilt. Die hohen Grundstückskosten erschwerten anfangs die Nutzung für Gewerbezwecke.¹⁰ Eine Verwendung als Werftgelände lohnte sich daher in erster Linie für Grundeigentümer, die die Arbeit eines Schiffbauers für ihre eigene Flotte benötigten. Die genaue Lage eines Werftgrundstücks in Altona war aus den Beschreibungen in den Stadtbüchern nicht in allen Fällen zu ermitteln. Die ab 1774 vorhandenen Hausnummern wurden in der Reihenfolge der Bebauung vergeben und bieten daher keine Orientierungshilfe. Erst 1836 wurde eine durchgehende Nummerierung eingeführt (diese wird im Folgenden verwendet), die 1883 nochmals geändert wurde.

Viele Namen von Altonaer Schiffbaumeistern finden sich bereits in der regional- und schiffahrtsgeschichtlichen Literatur wie in den Arbeiten von Baasch und Klem, in denen die in den Schriftwechseln mit den dänischen Behörden auftretenden Altonaer Schiffbauer genannt werden. Um weitere Meister ermitteln zu können, habe ich die ab 1717 vorhandenen Bürgerprotokolle und die Namensverzeichnisse zu den Altonaer Bürgerregistern auf die Berufsgruppe der Schiffbauer hin durchgesehen.¹¹ Seit 1790 führt das Hamburger Adressbuch unter den Altonaer Adressen auch Schiffbauer auf; ab 1802 liefert das Altonaische Adressbuch Namen und Anschriften. Um außerdem die Lage einiger Werftplätze ermitteln zu können, wurden die Altonaer Grundbücher herangezogen, ferner zu Konkurrenz die Stadtgerichtsprotokolle.

Eine Berufsbezeichnung als *Schiffbaumeister* kommt in Kirchenbüchern und Bürgerregistern gelegentlich vor, meist jedoch lautet sie *Schiffszimmermann*, manchmal *Schiffbauer*, oft aber auch *Arbeitsmann* oder *Seefahrender*. Eine Ursache wird darin liegen, dass das Bürgerrecht häufig kurz vor der Eheschließung erworben wurde, wenn der Bräutigam meist noch Geselle war. Die Berufsangabe *Seefahrender* spiegelt wider, dass manche Schiffbauer im Sommer zur See (Walfang) fuhren. Als *Schiffbauer* bezeichnete man sowohl Gesellen wie auch Meister, doch scheint dieser Ausdruck in Altona eher für Meister verwendet worden zu sein. Der Ausdruck *Schiffszimmer-Baas* findet sich bei unzünftigen Meistern und bei solchen, die bei einem Werftbesitzer als Werkmeister (Betriebsleiter) oder als Untermieter auf einem fremden Platz arbeiteten. Schaluppenbauer, die Fangboote für Walfangschiffe fertigten, nannte man in den Kirchenbüchern in schöner Vielfalt beispielsweise *Sloopenbauer*, *Schluppenmacher-Meister* oder *Chalopen Bau-Meister*.¹²

Die Berufsbezeichnungen in den Kirchenbüchern – oft, aber nicht immer vorhanden bei den Heiratseinträgen, den Kindstufen und den Sterbeeinträgen der Männer, selten auch bei ihren Ehefrauen – begleiteten das Berufsleben eines Mannes und weisen daher gelegentlich auf eine Statusänderung oder einen Berufswechsel hin. Einige Schiffbaumeister wurden besonders in fortgeschrittenem Alter als Schiffszimmerleute oder als Arbeitsmann bezeichnet, was andeutet, dass sie nicht mehr als Leiter einer Werft tätig waren. Manche Schiffbauer nahmen eine Nebentätigkeit als Kaufleute, Händler oder Gastwirte auf oder wechselten ihr Tätigkeitsfeld ganz, ob aus Alters- oder Gesundheitsgründen oder weil ein Geschäft erheiratet oder ererbt wurde. Etliche Schiffbauer diversifizierten in den Holzhandel (die nötigen Materialkenntnisse gehörten ohnehin zu den wichtigsten fachlichen Voraussetzungen ihres Handwerks), was aber Schiffsabbruch, -neubau oder -reparatur durchaus miteinschließen konnte.

Die in Altona geltende Religionsfreiheit eröffnete bei der Suche nach den Lebensdaten der Schiffbaumeister viele Möglichkeiten. Die evangelisch-lutherischen Christen als größter Teil der Bevölkerung besuchten die Altonaer Hauptgemeinde St. Trinitatis. Einige Schiffbauer hatten Kirchenstellen in der für sie näher gelegenen ebenfalls lutherischen Heiliggeistkapelle des Reventlow-Stiftes. Evangelisch-Reformierte, Mennoniten und Katholiken verfügten über eigene Kirchen an der damals zu Altona gehörenden Kleinen und Großen Freiheit.¹³ Die Altonaer, die am westlichen Abschnitt der Großen Elbstraße wohnten, waren zur Gemeinde der evangelisch-lutherischen Christianskirche im Nachbarort Ottensen eingepfarrt. In den Ottensener Kirchenbüchern wird der Wohnort dieser Personen extra bezeichnet mit *in Altona an der Elbe* oder *bei der Sägemühle*. Darunter ist die Umgebung des Altonaer Wirtshauses *Zur Sägemühle* zu verstehen, das von etwa 1691 bis nach 1770 an der Großen Elbstraße bei der Straße Sandberg stand und damit an der östlichen Grenze des Kirchspiels Ottensen.¹⁴ In Altona gab es in einigen Gewerken auch jüdische Handwerker, jedoch konnten jüdische Schiffszimmermeister nicht festgestellt werden.¹⁵

Die unterschiedlichen Schreibweisen der Familiennamen in den Quellen erklären sich daraus, dass bis ins 19. Jahrhundert Namen nach mündlicher Überlieferung wiedergegeben wurden. Fremdsprachige Namen wurden manchmal eingedeutscht oder verformt. Im Folgenden werden die gebräuchlichen Familiennamen an erster Stelle genannt, außerdem wird auf einige besondere Abweichungen hingewiesen.

Erste Schiff- und Schaluppenbauer sowie Werftplätze in Altona

Eine Zäsur in der Stadtgeschichte bildet die Zerstörung von zwei Dritteln Altonas durch den von schwedischen Truppen gelegten Brand im Januar 1713. Bis zu diesem Zeitpunkt waren bereits mehrere Schiffbauer und Werftbesitzer in Altona ansässig. Der Holländer Aris Janzen Neering (auch Arndt, Jansen, Jantzen, * Jisp/NL, ∞ Hamburg 26.11.1685) war als einer der frühesten Schaluppenbauer in Altona tätig. Er wird in der Literatur genannt als Lehrmeister und Vorgänger des Schaluppenbauers Henning Struvenhoff.¹⁶ Janzen Neering stammte aus dem kleinen Ort Jisp im *Zaanstrek* und damit aus einem der im 17. Jahrhundert wichtigsten niederländischen Schiffbaugebiete insbesondere für Walfangschiffe. Er konnte sicher den technischen Stand des niederländischen Schiffbaus nach Altona mitbringen. Janzen Neerings katholische Eheschließung mit der evangelisch-lutherischen Barbara Coops aus Hamburg am 26.11.1685 wurde ebenso wie die Taufen seiner drei Töchter 1690–1705 in den Registern der römisch-katholischen Kaiserlichen Kapelle in Hamburg verzeichnet. Die jüngste Tochter Cornelia Janzen Neerings (* 29.6.1705) heiratete 1733 in der St. Paulikirche den Buchhalter und holländischen Krämer David Friedrich Brödermann; ihr ältester Sohn begründete eine Schiffsmaklerfirma.

Seit dem 17. Jahrhundert war die mennonitische Familie Joosten von Felden (auch u.a. Joosten van den Felde, Josten van Velde, Josten, Joosten) in Altona ansässig. Gysbert Joosten von Felden aus Amsterdam († Altona 10.1.1692) lässt sich als erstes Mitglied dieser Familie bei seiner Heirat in Altona 1676 nachweisen. Auch wenn sein Beruf in den Quellen nicht ausdrücklich genannt wird, ist anzunehmen, dass er wie seine Nachkommen Schiffbauer war. Er könnte also einer der beiden bereits vor 1685 in Altona ansässigen Schiffbau-

meister gewesen sein. Sein Sohn Gerrit Joosten von Felden sr. (* Altona 6.12.1680, † ebd. 23.12.1719) war hier schon vor 1713 tätig, denn als Schiffbauer Gerd Josten wird er unter den vom Brand Geschädigten aufgeführt. Sein Grundstück befand sich an der Großen Elbstraße 13–14.¹⁷

Nachfolger war sein Sohn Gerd Joosten von Felden jr. (* Altona 3.7.1716, ~ ebd. 11.3.1742, † ebd. 31.5.1791), der am 7. November 1748 als Schiffszimmermeister Altonaer Bürger wurde. Aus seiner Zusammenarbeit mit dem Schiffbauer Albert II Rothermund entstanden im Zeitraum von 1751 bis 1763 sechs Neubauten.¹⁸ Im Jahr 1772 verkaufte die Erbgemeinschaft Joosten das Grundstück an der Großen Elbstraße für 36 025 Kurantmark (M Ct). Nicht zuletzt deswegen gehörte Gerd Joosten von Felden jr. zu den zehn wohlhabendsten Mennoniten in Altona; im Jahr 1789 verfügte er über ein Vermögen von 14 000 Reichstalern. Im Jahr 1796 überließ der neue Besitzer den südlich der Elbstraße gelegenen unbebauten ehemaligen Werftplatz an den Nachbarn Otto II Dolck.

Der aus Amsterdam stammende, in Hamburg und Altona seit 1691 tätige mennonitische Grönland-Reeder Jan Beets war an einem Werftplatz für Bau und Instandhaltung seiner eigenen Flotte interessiert. Um 1696 hatte er sich vergeblich um die Anweisung eines Werftplatzes in Hamburg beworben. Ende des 17. Jahrhunderts kaufte Beets schließlich ein Grundstück am westlichen Ende der Großen Elbstraße, direkt an der Grenze zu Neumühlen. Die dort angelegte Schiffbauerei wurde ebenfalls durch den Brand im Jahr 1713 zerstört.¹⁹ Das Grundstück blieb sehr lange in Familienbesitz, bevor es 1788 an den Schiffbaumeister Johann Christian Wortmann veräußert wurde.

Der ebenfalls zu den Mennoniten gehörende Kaufmann und Reeder Hinrich van der Smissen besaß nach 1706 in der Mitte der späteren Großen Elbstraße ein großes Areal, das sich südlich der Palmaille bis zur Elbe erstreckte. Am Elbufer legte van der Smissen mehrere Gewerbestätten an, darunter auch eine Werft.²⁰ Hinrich van der Smissen hatte das Grundstück an der Großen Elbstraße östlich der Ecke Quäkerberg 1721 erworben.²¹ Dieser Platz war nach der Beschreibung im Grundbuch schon vor 1740 ein *zur Schiff-Zimmerey eingerichtetes Erbe* und an den Schiffbauer Claus Rothermund vermietet, wie aus dem Testament van der Smissens hervorgeht. Rothermund blieb mindestens bis 1746 Mieter dieses Platzes, als er vom Eigentümer, inzwischen Gysbert van der Smissen, wegen ausstehender Miete verklagt wurde. Auf Müntes Planskizze von Smissens Grundbesitz wird der oben beschriebene Werftplatz als Sägerei bezeichnet, die jedoch direkt benachbart zur Werft westlich des Quäkerbergs lag.

Der Schiffbauer Gerd Jantzen (auch Geert Johannes Sohn, † nach Juni 1718) besaß ein Grundstück an der Großen Elbstraße östlich des Fischerplatzes, des damaligen Hafens von Altona. Jantzen war bereits vor 1713 in Altona tätig, wie aus der Liste der vom Brand betroffenen Grundstücksbesitzer zu ersehen ist. Am 15. Juni 1718 überließ er seinem Schwiegersohn, dem Gewürzhändler Roloff Cornelsen Maansen, einen Teil seines Besitzes.²²

Familie Dolck

Mehr als 170 Jahre – wenn auch mit Unterbrechungen – waren Schiffbauer Dolck in Altona tätig und damit fast während des gesamten Zeitraums, in dem wir überhaupt Kenntnis von diesem Schiffbaugebiet haben. Der Begründer dieser Familie heiratete als Leenert da

Bleken (auch u.a. Doliken, Dolek, Dullek, Dölleken, Dülke, im Folgenden Lenert I Dolck, † vor April 1649) vermutlich in zweiter Ehe am 16. Februar 1640 in der Ottensener Kirche die Altonaerin Brechtie Gerckens. Der jüngste Sohn wurde im April 1649 als ein *posthumus* getauft, war also nach dem Tod des Vaters zur Welt gekommen. Dolcks Witwe vermählte sich 1653 ein zweites Mal. Lenert I Dolck starb nicht in Altona, und man kann annehmen, dass er ein Schiffer oder Kommandeur evangelisch-lutherischen Glaubens und niederländischer Herkunft war. Auch Beziehungen nach Hamburg sind nachweisbar, denn zwei seiner drei Töchter heirateten Hamburger Bürger; die Tochter Helena vermählte sich 1660 mit dem Hamburger Schiffer Hans Quintz. Der Familie Dolck gehörte ein ausgedehntes Grundstück an der Großen Elbstraße westlich des Fischerplatzes, mit dem ein 1641 verliehenes Brauprivileg verbunden war. Die Brauerei befand sich auf dem Teil des Grundstücks, der später nördlich der Großen Elbstraße lag.²³

Der Sohn und Nachfolger Leendert II Dolck (~ Altona 1.3.1646, □ ebd. 23.3.1717) betrieb von 1691 bis 1702 Grönlandreederei unter hamburgischer Flagge.²⁴ Sein Walfangschiff ST. PETER wurde zeitweise von seinem ältesten Sohn Peter Dolck als Kommandeur geführt. Als Kommandeur des unter Hamburger Flagge fahrenden Schiffes ST. LAURENTIUS (Reeder Nicolaus Burmester) starb Peter Dolck am 20. Juli 1717 *i. Gronland*, wie das Sterberegister der Hauptgemeinde es formuliert, also auf einer Walfangreise, und wurde nach der Rückkunft seines Schiffes am 30. August in Altona beigesetzt.²⁵ Der hohe soziale Status der Dolcks mit ihren ausgedehnten gewerblichen Unternehmungen zeigt sich auch darin, dass eine Tochter des Leendert II Dolck mit dem späteren Altonaer Bürgermeister Hinrich Ludolph Maack verheiratet war, ihre Schwester mit dem Ratsverwandten Georg Friedrich Ettler.

Es ist anzunehmen, dass hauptsächlich für Bau, Reparatur und Winterlagerung der Dolck'schen Schiffe, vielleicht gelegentlich auch von Schiffen anderer Reeder, der Werftplatz an der Großen Elbstraße auf dem familieneigenen Grundstück angelegt wurde. Doch gab man den Schiffbau wohl bald nach dem vorläufigen Ende der eigenen Grönlandreederei wieder auf, denn 1713 lag die Werft der Familie Dolck zu dieser Zeit schon *seit Jahren unbenutzt*.²⁶

In den 1720er Jahren nahmen die Dolcks den Schiffbau wieder auf. Lenert III Dolck (~ 19.4.1688, † 24.10.1759) erwarb am 23. Oktober 1717 den Bürgerbrief als Brauer. Am 14. Januar 1723 ist er ebenfalls mit dem Gewerbe *Schiffbauerei* im Bürgerprotokoll aufgeführt; ob Lenert III Dolck den Schiffbau als Meister selbst ausgeübt hat, ist nicht überliefert. Jedenfalls tritt er 1732 und 1734–1739 als Grönlandreeder in Erscheinung. Sein Bruder Otto I Dolck (~ Altona 24.7.1691, † ebd. 25.6.1778) lässt sich hingegen als Schiffbaumeister nachweisen. Im Jahr 1735 erhielt er das Grundstück an der Elbstraße mit der Schiffbauerei zugeschrieben. Um 1772 beschäftigte er siebzehn Arbeiter. Der erste nachweisbare Neubau auf seinen Namen – insgesamt zehn – entstand 1744.²⁷ Im Jahr 1757 lief das von Otto I Dolck gebaute Walfangschiff DE JUFFROUW ANNA ELISABETH vom Stapel, das für Altonaer und Hamburger Reeder ins Eismeer fuhr und erst 1841 abgewrackt wurde.²⁸

Von den acht Kindern Otto I Dolcks überlebten vier das Kindesalter. Sein ältester Sohn Lenert IV Dolck erbt die Brauerei, der jüngste Sohn Peter wurde Bäcker und Kornmesser. Eine Tochter heiratete den Kaufmann und Reeder Hinrich Christian Oldenburg. Der zweitjüngste Sohn Otto II Dolck (~ Altona 16.4.1749, † ebd. 25.8.1827) setzte die Schiffbautradition fort und erhielt 1778 das Grundstück *nebst dem dahinter befindlichen Schifszimmer-*

werft und allen dazu gehörigen Geräthschaften übertragen.²⁹ 1802 war er Ältermann der Schiffszimmerer. In der Zeit von 1781 bis 1815 entstanden 18 Neubauten – fünf nach 1803 vom Stapel gelaufene Schiffe könnten allerdings auch dem Nachfolger zuzuordnen sein.

Da Otto II Dolck unverheiratet blieb, trat ein Sohn seines älteren Bruders Lenert IV die Nachfolge an. Otto III Dolck (* Altona 6.1.1773, † ebd. 22.4.1831) wurde am 9. September 1802 als Bierbrauer Altonaer Bürger und heiratete 1803 in der St. Paulikirche eine Tochter des dortigen Schiffbaumeisters Michel Meyer. Aus der Ehe gingen zwölf Kinder hervor, von denen zehn überlebten. Zwei der Söhne, Otto IV Dolck und Carl Dolck (* Altona 14.1.1820, † 26.6.1867) wurden Schiffbauer, der Sohn Michael Bierbrauer. Erst 1827, nach dem Tode seines Onkels, erhielt Otto III Dolck das Werftgrundstück zugeschrieben, welches mit 45 000 M Ct einen erheblichen Wert darstellte.

Otto IV Dolck (* Altona 23.2.1808, † ebd. 12.5.1877) wurde am 28. Oktober 1833 als Schiffszimmermeister Altonaer Bürger. Am 31. Mai 1834 überließen ihm die übrigen Erben sowohl das Werftgrundstück *als auch das gesamte Inventarium des Schiffszimmerwerfts* für die Summe von 40 000 M Ct. Er übte das Amt des beeidigten Schiffstaxators aus. In seiner Zeit entstanden 14 nachweisbare Schiffsneubauten, der letzte 1867. Um 1875 erwarb Robert J. Robertson das ehemalige Werftgrundstück und errichtete dort Speichergebäude der *Hamburg-Altonaer Getreide- und Waaren-Niederlage*, die später zum Mühlenbetrieb von H.W. Lange gehörten.³⁰

Neue Schiff- und Schaluppenbaumeister nach 1713

Der katholische Schiffbauer Eling Wilmsen (auch Elias, Öling, Willms, □ Altona 3.6.1756 [St. Joseph]) wurde am 23. Oktober 1717 als Schiffszimmermann Altonaer Bürger. Sein Geburtsort ist nicht bekannt, doch lassen Name und Religionszugehörigkeit eine niederländische Herkunft vermuten. Er wird identisch sein mit dem als *Ehlingbaas* überlieferten Schiffbauer, der im gleichen Jahr durch den Bau einer Kuff nachgewiesen ist.³¹ Eling Wilmsen erwarb mehrere Grundstücke südlich der Elbstraße, darunter am 5. März 1718 ein Strandgrundstück mit Schiffbauerei neben dem Wirtshaus *Zur Sägemühle*. Einen Teil seines Besitzes verkaufte Wilmsen im gleichen Jahr an den aus Sneek in Friesland/NL stammenden katholischen Schiffszimmermann Reine Fobbes (auch Foppes), bei dessen Hochzeit Wilmsen Trauzeuger gewesen war.

Doch betrieb Wilmsen auf seinem Gelände nicht nur Schiffbau, denn als seine Ehefrau im Jahr 1750 im Alter von 74 Jahren starb, verzeichnet das Sterberegister ihren Ehemann als Seifensieder. Im Jahr 1753 musste Wilmsen Konkurs erklären, als er die Hypothekenzinsen nicht mehr zahlen konnte; seine Verbindlichkeiten betrugen fast 30 000 M Ct. Zwei Jahre später wurde Wilmsens Grundbesitz unter zwei Hypothekenbesitzern aufgeteilt, der Jesuitischen Mission in Hamburg und der Reformierten Gemeinde, vertreten durch die Hamburger Walfang-Reeder Jacob Eldert und Lüppe Ackermann, die seit 1718 Hypotheken darin versichert hatten. Sicher war Wilmsen auch für diese bedeutenden Hamburger Reeder tätig gewesen.

Der Schiffszimmermann Helmer Lührs (auch Lüders, Luers, Lüers, Lyrs, ~ Altona 29.1.1696, □ ebd. 14.8.1755), Sohn des Helmer Lüders, wurde am 19. November 1722

Altonaer Bürger und heiratete im gleichen Jahr. Gevatter bei dem ältesten Sohn stand der Walfang-Reeder Otto Matthiessen, was auf einen engen Bezug von Lührs zur Grönlandfahrt schließen lässt, als ehemaliges Besatzungsmitglied oder auch als Schaluppenbauer. Helmer Lührs wird zwar in den Kirchenbucheinträgen stets als Schiffszimmermann bezeichnet und erst lange nach seinem Tod im Sterberegistereintrag eines seiner Söhne 1818 als Schiffbaumeister, doch wird er hier als Meister eingestuft, wofür auch spricht, dass mehrere seiner Söhne die Töchter von Handwerksmeistern bzw. Amtsmeistern heirateten. Alle sechs Söhne wurden Schiffszimmerleute, vier davon Schaluppenbaumeister. Drei von ihnen siedelten sich als Bootbauer in Neumühlen und Övelgönne an.

Der älteste Sohn Johann Lührs (~ Altona 30.8.1725, † ebd. 11.1.1785) wurde am 28. April 1757 als Schiffszimmermann Altonaer Bürger. Johann Lührs arbeitete ab 1776 als Schaluppenbaumeister in Kopenhagen für die dänische Handelsgesellschaft *Kongelige Grønlandske Handel*.³² Die KGH hatte nicht nur das Monopol für den Grönlandhandel, sondern seit 1776 auch für den Walfang von Kopenhagen aus und betrieb acht größtenteils neu gebaute Walfangschiffe. Johann Lührs heiratete 1757 eine Witwe mit fünf fast erwachsenen Kindern. Die jüngste Tochter vermählte sich mit einem jüngeren Bruder von Johann, dem Schiffszimmermann Christian Peter Lührs.

Die Schiffbauerfamilie Struvenhoff (auch Strubenhoff) lässt sich bereits Ende des 17. Jahrhunderts in Altona nachweisen. Der Schiffszimmermann Wilhelm Struvenhoff (□ Altona 5.12.1727, 63 Jahre alt) ist ebenfalls unter den vom Brand 1713 betroffenen Grundbesitzern zu finden; er besaß ein Grundstück in der Dreyerstraße.³³ Von seinen fünf Kindern aus zwei Ehen überlebte das Kindesalter nur Henning I Struvenhoff (~ Altona 1.1.1698, † ebd. 22.12.1761), der wie erwähnt um 1712 seine Lehrzeit bei Janzen Neering begonnen hatte, dann als Geselle einige Seereisen absolvierte und am 1. Juli 1723 Altonaer Bürger als Schiffszimmermann wurde. Nach dem Tode des Lehrherrn übernahm er dessen Schaluppenbauerei, wo er auch Gesellen und Lehrlinge beschäftigte. Er hinterließ eine Tochter, die einen Blockdrehermeister heiratete, und drei Söhne, von denen zwei Schiffbauer wurden.

Der ältere Sohn Hinrich Christoph Struvenhoff (~ Altona 27.2.1726, □ ebd. 13.7.1753) wurde als Schiffbauer am 11. November 1751 Altonaer Bürger, verstarb jedoch kaum zwei Jahre später. Der jüngere Sohn Henning II Struvenhoff (~ Altona 26.10.1732, † ebd. 24.11.1769) heiratete in Ottensen Cornelia Gössling (* Altona 20.9.1741, † ebd. 13.2.1772), die Tochter eines mennonitischen Amidam-(Stärke-)Fabrikanten. Von seinem Schwiegervater Gysbert Gössling erwarb Henning II Struvenhoff für 12 000 M Ct ein Grundstück mit vier Wohnhäusern an der Großen Elbstraße (zwischen Van-der-Smissen-Allee und Quäkerberg) und einen unbebauten Platz am Elbufer, wo er sein Handwerk ausüben konnte.³⁴ Struvenhoff besaß weitere Grundstücke am Fischerberg und ein kleines Gebäude an der Elbstraße.³⁵ Auch Henning II Struvenhoff starb früh im Alter von nur 39 Jahren. Im folgenden Jahr vermählte sich die Witwe mit dem Schaluppenbauer Hans Bartel Detlef Paasch, der als Schiffszimmermann am 5. November 1770 Altonaer Bürger geworden war. Nach ihrem Tode musste Paasch 1772 Konkurs erklären und das Werftgrundstück veräußern.

Beide Söhne Henning II Struvenhoffs wurden Schiffbauer. Der jüngere Sohn, Johann Lenert Hermann Struvenhoff (* Altona 8.2.1767, † ebd. 16.3.1826), zu dessen Gevattern auch Johann Otto Dreyer gehörte, wird in den Quellen als Schiffszimmermann aufgeführt. Sein älterer Bruder Henning III Struvenhoff (* Altona 28.1.1765, † Hamburger Berg 1823)

war als Schaluppenbauer auf dem ehemals Beets gehörenden Schaluppenbauplatz an der Neumühlener Grenze tätig, den er im November 1802 von Johann Peter Matthias Wortmann für stattliche 10 350 M Ct gekauft hatte. Der Niedergang der Schifffahrt nach 1803 wird ein Grund dafür gewesen sein, dass Struvenhoff im Oktober 1808 mit Verbindlichkeiten von über 15 000 M Ct Konkurs erklären musste.³⁶ Fünf seiner elf Kinder überlebten das Kindesalter. Einer der Söhne wurde Schiffszimmermann in Hamburg, drei Töchter heirateten ebenfalls in Hamburg.

Der Stiefvater Struvenhoffs, der Schaluppenbauer Hans Bartel Detlef Paasch (auch Pasche, Paschke, ~ Altona 3.9.1741), stammte ebenfalls aus einer Schiffbauerfamilie. Vater und Großvater lassen sich als Schiffszimmermann bzw. Zimmergeselle in Altona nachweisen.³⁷ Der 1775 erneut verheiratete Detlef Paasch wird 1790 im Adressbuch als *Schaluppenbauer am Elbstrande* aufgeführt. Da seine acht Kinder bis 1794 in Ottensen getauft wurden, wohnte er am westlichen Teil der Elbstraße. Paasch übernahm um 1796 eine Werft in Husum, die von seinem ältesten Sohn Johann Joachim Detlef Paasch (* Altona 12.12.1777) weitergeführt wurde.

Die Familie Wiebe (auch Weber, Wiehe) war ebenfalls bereits im 17. Jahrhundert in Altona ansässig. Der Schiffszimmermann Hans Wiebe (~ Altona 1.5.1654, □ ebd. 24.9.1725), Sohn des Hans Weber und der Mette Niehaus, wurde als Arbeitsmann am 30. Oktober 1717 als Altonaer Bürger eingetragen. Er kaufte 1718 für 410 Mark ein Grundstück am Fischerberg (zwischen Sandberg und Palmaille) und betrieb hier ein holzverarbeitendes Handwerk oder Gewerbe, eine Schaluppenbauerei, eine Holzsägerei oder einen Holzhandel.³⁸ Im Alter von 72 Jahren verstarb er und hinterließ seine Witwe mit dem einzigen Sohn Hinrich. Die Witwe verheiratete sich mit dem Schiffszimmermann Hinrich Bauerfeindt (auch Buhrfeindt, □ Altona 15.10.1748, 52 Jahre alt), der seit etwa 1725 als Schaluppenbaumeister in Altona arbeitete und Wiebes Betrieb fortführte.³⁹ Bauerfeindt erweiterte den Besitz am Fischerberg 1738 und 1746 um zwei Nachbargrundstücke.

Nach seinem Tod hatte sein Stiefsohn Hinrich Wiebe (~ Altona 8.12.1717, + ebd. 5.10.1785) den ursprünglich überwiegend von seinem Vater stammenden Besitz inne. Drei Jahre zuvor hatte Wiebe in Buxtehude Maria Elisabeth Lühning geheiratet. Er erwarb erst am 4. Dezember 1749 das Altonaer Bürgerrecht als Schiffszimmermann, wird also in den Jahren davor nicht in Altona, sondern wohl in Buxtehude ansässig gewesen sein. Wiebe kann nicht auf eine Tätigkeit festgelegt werden, denn er wird als Schaluppenbauer (1759), Holzhändler (1767) und Schiffbaumeister (1781) bezeichnet.⁴⁰ Am 29. November 1753 erwarb Hinrich Wiebe von seinen Nachbarn van der Smissen für 3000 M Ct ein weiteres Grundstück zwischen Röperstraße, Vossenstraße und Palmaille. Auf Wiebes Gelände befanden sich außer Wohnhäusern eine Schmiede, eine Branntweinbrennerei und ein Holzplatz. Sein Betrieb war jedenfalls so umfangreich, dass er auch Lehrlinge und Gesellen beschäftigte.

Seinen gesamten Grundbesitz teilte Wiebe in einem Testament von 1779 unter seinen Kindern auf. Die Heiratsverbindungen der Kinder deuten bereits darauf hin, dass dieses Unternehmen mehr war als nur eine kleine Bootsbauerei. Eine Tochter von Hinrich Wiebe heiratete den Kaufmann und Kirchenjuraten Peter Wittschieff, Sohn des Schaluppenbauers Claus Wittschieff; eine zweite Tochter vermählte sich mit dem Branntweinbrenner Johann Diederich Behrmann. Die jüngste Tochter Amalia heiratete den Schiffskapitän Jan Tecker



Planskizze von Altona 1736 mit ausgewählten Werftstandorten des 18. Jahrhunderts. (Zeichnung: Ulrike Lange-Basman)

Gayen. Ihre beiden Söhne Jan Peter und Gottlieb Diederich Gayen sowie deren Nachkommen betrieben die vom Vater begründete Reederei und andere Unternehmen, darunter eine Branntweinbrennerei.⁴¹ Die Witwe des Hinrich Wiebe hielt die Holzsägerei am Sandberg, danach bis um 1820 der Sohn Johann Hinrich Wiebe.

Hinrich Wiebes Schwager Johann Hinrich Lühning (* Buxtehude 22.9.1726, † Altona 20.11.1807), ein *Holzsgager und Schlupenbauer*, erwarb am 7. Oktober 1762 als Holzhändler das Altonaer Bürgerrecht. Lühning heiratete 1762 in Ottensen die Witwe des Otto



Joachim Paulsen, der ein *Sagerbaas unten am Quäckerberg* gewesen war. Lühning betrieb sein Gewerbe, bei dem der Holzhandel wohl überwog, auf dem ehemaligen van der Smissen'schen Werftplatz an der Großen Elbstraße/Ecke Quäckerberg. Lühning erwarb das Grundstück mit Wohnhaus und Holzsägeplatz von Gysbert van der Smissen am 17. November 1764 für 7100 M Ct und verkaufte es 1796 an den Schiffbauer Jean Fouché.⁴²

Zu den Schaluppenbauern vor 1750 gehörte der aus Köln stammende Claus Wittschieff (* Köln, † Altona 27.9.1765, 61 Jahre alt), der am 7. Januar 1737 als Schiffszimmermann Altonaer Bürger geworden war. Er hatte seine *Schaluppenbau-Werft mit allem Zubehör*

von einem nicht überlieferten Meister erworben.⁴³ Als Schiffszimmermeister wurde er um 1759 bezeichnet. Aus seiner Ehe mit einer Tochter des Altonaer Schiffszimmermanns Peter Haverbeck, der Wittschieffs Vorgänger gewesen sein könnte, wurden zwei Söhne ebenfalls Schiffszimmerer, verstarben jedoch jung. Der einzige überlebende Sohn Peter Wittschieff (~ Altona 1.8.1742, † ebd. 29.7.1786) heiratete eine Tochter des Schaluppenbauers Hinrich Wiebe und wurde am 13. Juli 1767 als Kaufmann Altonaer Bürger.

Im südwestlichen Teil Altonas findet sich des Weiteren der Schaluppenbauer Jürgen Sottmann (~ Altona 26.12.1714, □ Ottensen 1.2.1750), über dessen Tätigkeit darüber hinaus jedoch nichts überliefert ist.

Rothermund und Dreyer

Die Familie Rothermund prägte den Altonaer Schiffbau vier Jahrzehnte lang. Der Schiffbauer Albert I Rothermund (auch Rotermund, Rhotermundt, Rodemund, Roetermont, □ Altona 12.1.1753) kam aus Glückstadt. Er lässt sich zuerst in der dortigen Schloss- und Garnisonskirche bei seiner Heirat im Jahr 1702 nachweisen. Aus dieser Ehe stammten zwei Töchter und sechs Söhne. Rothermund erreichte nach der Angabe im Sterberegister ein Alter von 78 Jahren, war also um 1675 zur Welt gekommen, vermutlich ebenfalls in Glückstadt. Sein Vater wird der Königliche Schiffszimmermann Claus Rothermund gewesen sein, der als erster Gevatter und Namensgeber – üblicherweise der Großvater väterlicherseits – des erstgeborenen Sohnes genannt wird.

Albert I Rothermund wird als Schiffbauer für die Instandhaltung der Flotte gearbeitet haben. In Glückstadt als dem drittgrößten Flottenstützpunkt im dänischen Gesamtstaat waren um 1700 sieben dänische Kriegsschiffe stationiert.⁴⁴ Neubauten für die dortige Flotte wurden wegen der besseren Verfügbarkeit von Arbeitskräften und Material an größeren Schiffbaustandorten wie Altona hergestellt. Der Flottenstützpunkt in Glückstadt wurde 1729 aufgehoben, so dass Rothermund und seine fast erwachsenen Söhne an einem anderen Ort nach einer neuen Existenz suchen mussten.

Bald danach lassen sich Mitglieder der Familie Rothermund in Altona finden. Als erster erwarb 1731 Albert Rothermunds Sohn Johann das Bürgerrecht als Knopfmacher. Drei seiner Brüder wurden in den folgenden Jahren hier Schiffbaumeister. Die beiden Schwestern Anna und Nellie heirateten Altonaer Bürger, einen Bäcker und einen Küper. Albert I Rothermund wurde am 13. Juni 1737 als Altonaer Bürger eingetragen. Im Jahr 1746 lieferte Albert I Rothermund eine Fregatte nach Kopenhagen.⁴⁵ Doch die Rothermunds orientierten sich weiträumig. Eine Kompanie von Kaufleuten, die 1743 die Neuanlage einer Werft in Stade planten, nannten den Schiffszimmermeister Albert Rothermund als *überaus erfahrenen Instructeur* für diese Aufgabe.⁴⁶

Der älteste Sohn Claus (auch Claas, Clauß) Rothermund (~ Glückstadt 3.8.1702, † Altona 12.3.1761) wurde am 2. November 1733 als Schiffszimmermann Altonaer Bürger. Er war im südwestlichen Teil Altonas *bei der Sägemühle* ansässig und heiratete wenig später in der Ottensener Kirche Sophia Dodenhoff, die jedoch ebenso wie zwei Kinder schon früh verstarb. In zweiter Ehe vermählte sich Rothermund 1745 mit der Witwe des Hans Dreyer, der aus einer alteingesessenen Altonaer Fischer- und Schifferfamilie stammte.⁴⁷ Hans Dreyer war von 1728 bis 1734 Kommandeur des Altonaer Walfangschiffes DE JONGE CONRAD. Dessen Reeder Otto Matthiessen, Altonaer Kaufmann und selbst ehemaliger

Kommandeur, war mit einer Verwandten von Dreyer verheiratet und Taufpate seines zweit-ältesten Sohnes Johann Otto. Erst kurz vor seiner Eheschließung, am 14. September 1733, wurde Dreyer als Schiffer Altonaer Bürger. Er hatte in fast allen Jahren die besten Fänge der Altonaer Walfangflotte erzielt und konnte 1734 für 16 400 M Ct (davon 4400 M Ct Hypotheken) das Wirtshaus *Zur Sägemühle* erwerben. Er verstarb bereits sechs Jahre später. Seine Witwe, Elsbe Margaretha Dreyer, geborene Rohde, brachte in ihre zweite Ehe außer dem inzwischen mit Hypotheken von 9000 M Ct belasteten Wirtshaus die beiden Kinder Johann Otto und Sophia Lucia mit. Eine Tochter Anna Maria aus zweiter Ehe wurde 1745 geboren.

Claus Rothermund war sicher der bedeutendste Altonaer Schiffbauer seiner Zeit. Das zeigt sich auch darin, dass er in seiner Wirkungszeit mehrere Werft- und Holzplätze z.T. gleichzeitig nutzte. Bereits vor 1737 bis mindestens 1746 hatte er, wie erwähnt, einen Platz östlich des Quäkerbergs von Hinrich van der Smissen bzw. dessen Erben gemietet, bis 1744 außerdem einen zusätzlichen Holzplatz in der Nachbarschaft.⁴⁸ Rothermund kaufte 1739 von Andreas Linnich (dem Schwiegersohn Hinrich van der Smissens) ein Grundstück westlich des Quäkerbergs, das aufgeteilt und weiterveräußert wurde. Ein Grundstück *nebst dem am Elb Strande [...] belegenen Platz* konnte Rothermund am 6. Mai 1741 für 12 000 M Ct von Claus Bartels erwerben.⁴⁹ Der Strandabschnitt dieses ehemaligen Holzsägeplatzes eignete sich als Werft und hatte später die Adresse Große Elbstraße 36.

Für die Reeder van der Smissen arbeitete Rothermund mehrfach, wie auch der Rechtsstreit über ein vom Schiffer Hessel Lieuwes 1741 in Auftrag gegebenes Schiff zeigt. Die van der Smissens klagten zwei Jahre später die Fertigstellung des Schiffes und Aushändigung des Bielbriefes ein. Das Schiff, wahrscheinlich die bei Münte genannte Einmastgalliot *TWEE GEBROEDERS*, lief schließlich Ende Oktober 1743 vom Stapel.⁵⁰

Nicht nur bei diesem Fall wird deutlich, dass die Zeit um 1744 für die Altonaer Schiffbauer sehr arbeitsreich war und den Meistern organisatorisch und finanziell viel abverlangte. Claus Rothermund allein stellte 1744–1745 fünf Schiffe fertig; sein Konkurrent Otto I Dolck ließ in diesen beiden Jahren vier Schiffe vom Stapel laufen. Darüber hinaus hatte Claus Rothermund in den Jahren 1742–1747 das Amt eines Kämmereibürgers inne, war also mit den anderen Mitgliedern dieses Kollegiums u.a. für die Einnahme der städtischen Abgaben zuständig.

Überlastung mag eine Ursache dafür gewesen sein, dass Rothermund bald in Schwierigkeiten geriet. Im Februar 1746 wurde er von den van der Smissens verklagt, da er 386 M Ct für eineinhalb Jahre *Hauß- und Zimmerwerfte-Mieth*e schuldig geblieben war.⁵¹ Mehrere Gläubiger verlangten in den nächsten Monaten die Einleitung des Konkurses, Hypotheken wurden gekündigt, das Schiffszimmergerät gepfändet und mehrere Grundstücke, darunter das inzwischen überschuldete Wirtshaus *Zur Sägemühle*, schließlich verkauft. Dafür konnte das Werftgrundstück, wenn auch hoch beliehen, gehalten werden. Mit dem Altonaer Präsidenten von Schomburg geriet Rothermund ebenfalls in Konflikt.⁵² Mehrfach wurde Rothermund in Arrest genommen. Die zahlreichen Prozesse, bei denen er in diesen Jahren Kläger oder Beklagter war, zeigen, dass er kaum einem Streit aus dem Wege ging.

Ein weiteres Beispiel ist die Klage des Schiffers Hinrich Schierling gegen Claus Rothermund im September 1746 wegen eines *Fleutschiffs*, das nicht fertiggestellt werden konnte, weil die Schiffszimmergeräte Rothermunds konfisziert worden waren. Daher beauftragte das Gericht den Bruder Rothermunds, Albert II, der noch kein Meister war, *unter Direction*

und Aufsicht seines Vaters, das Schiff [...] ferner auszubauen. Der Schiffer Schierling war offenbar auf Konfrontation gefasst, denn er beantragte gleichzeitig einen *Arrest Zettel zur Sicherheit wieder jede Gewalt*, den das Stadtgericht ihm auch erteilte. Im Oktober wurden die noch ausstehenden Arbeiten Otto I Dolck übertragen.⁵³

Danach vergingen nur zwei Jahre, bevor Claus Rothermund – wohl in Zusammenarbeit mit seinem Bruder Gerrit – im Jahr 1749 wieder einen Schiffsneubau verzeichnete; bis 1753 entstanden weitere vier Schiffe. Danach scheinen hauptsächlich Reparaturen das Geschäft der Werft bestimmt zu haben. Bei seinem Tod im März 1761 lag ein Schiff des Hamburger Reeders Ulrich Ackermann zu *Schiffsarbeit* auf Rothermunds Werft.⁵⁴ Ein weiterer, 1763 entstandener Neubau wird vom Bruder fertiggestellt worden sein.

Claus Rothermund hatte keinen eigenen Söhne, und so wurde als Nachfolger sein Stiefsohn Johann Otto Dreyer (~ Ottensen 31.1.1736, † Altona 12.9.1778) zum Schiffbaumeister ausgebildet.⁵⁵ Johann Otto Dreyer erwarb das Altonaer Bürgerrecht als Schiffbauer am 15. September 1768. Zwei Monate später wurde er Taufpate des ältesten, jedoch früh verstorbenen Sohnes seines Schwagers, des Kaufmanns und Reeders Hinrich Dultz, Ehemann von Dreyers Schwester Sophia Lucia.⁵⁶ Ebenfalls in diesem Jahr stellte Hinrich Dultz den nach seiner Frau benannten kleinen Walfänger SOPHIA LUCIA in Dienst. Es ist naheliegend anzunehmen, dass Johann Otto Dreyer an Bau oder Umbau des Schiffes beteiligt war, jedoch lässt sich dies nicht belegen.⁵⁷

Zwar beschäftigte Dreyer 1772 insgesamt 16 Arbeiter und stand damit an dritter Stelle der vier Altonaer Werften, doch musste er seinen Arbeitern den Lohn schuldig bleiben. Im Januar 1772 erklärten die Witwe Rothermund und ihr Sohn den Konkurs. Im März verzeichnete das Gerichtsprotokoll eine lange Liste von 72 offenen Posten, darunter Hypotheken, Obligationen, Arbeitslohn, Rechnungen für Holz und Tauwerk, die sich auf über 22 000 M Ct summierten. Der Erlös des Grundstücksverkaufs in Höhe von 18 500 M Ct glich immerhin den größten Teil dieser Verbindlichkeiten aus.⁵⁸ Ob Dreyer den Rest mit Hilfe seines Schwagers Dultz bezahlte, ist nicht ersichtlich, jedenfalls konnte er seinen Werftbetrieb auf dem gleichen Platz, den er für 480 M Ct Miete pro Jahr vom neuen Eigentümer pachtete, fortsetzen.

Im Jahr 1776 führte er hier die Neuverzimmerung eines Schiffes von Dultz aus, doch vor der Fertigstellung eines weiteren bereits begonnenen Schiffsneubaus verstarb Johann Otto Dreyer. Bereits Anfang des Jahres 1778 hatte er erneut Konkurs erklären müssen. Seine Schulden, darunter die Werftmiete, beliefen sich mit rund 1200 M Ct auf einen vergleichsweise geringen Betrag. Eine Apothekerrechnung in Höhe von 69 M Ct deutet darauf hin, dass Dreyer aus gesundheitlichen Gründen nur noch eingeschränkt arbeiten konnte. Einige Monate später veräußerte der Eigentümer das Werftgrundstück an den Wilhelmsburger Schiffbauer Johann Beenck.

Ein jüngerer Sohn des Albert I Rothermund, Gerrit (auch Gerd) Rothermund (~ Glückstadt 28.9.1715, † 25.10.1780), wurde als Schiffbauer am 10. Oktober 1746 Altonaer Bürger.⁵⁹ Er hinterließ fünf überlebende Kinder. Sein Bruder Albert II Rothermund (~ Glückstadt 25.12.1709, † Altona 14.1.1793) wurde am 7. November 1748 als Schiffszimmermeister Altonaer Bürger, damit am gleichen Tag wie Gerrit Joosten von Felden. Beide arbeiteten zusammen und nutzten dazu den Werftplatz des Joosten von Felden, wo sie zwischen 1751 und 1763 sechs Neubauten erstellten.⁶⁰ Albert II Rothermund und sein Partner wurden 1749 als Schiffsvermesser für *Kauffahrdey Schiffe* vereidigt; dieses Amt übte

Rothermund bis mindestens 1781 aus. Um 1772 beschäftigte er 31 Arbeiter und war damit der zweitgrößte Werftarbeitgeber in Altona. Sein einziger Sohn Albert III Rothermund (~ Altona 16.10.1758, † ebd. 26.12.1840) wurde ebenfalls Schiffbaumeister und wird um 1800 als Schaluppenbauer genannt; später wird er im Adressbuch als Schiffszimmermann und Arbeitsmann aufgeführt. Seine Söhne ergriffen schifffahrtsfremde Berufe. Eine Tochter des Albert II Rothermund, Christina Ilsabe, vermählte sich mit dem Mobilienhändler Johann Hinrich Daniel Schaar. Ihr jüngster Sohn Johann Georg Christian Schaar wurde Pastor in Altona und Mitbegründer der Altonaer Museumsgesellschaft.

Eine Einordnung des Schiffbaumeisters Michel Rothermund (auch Robermund, † Altona 20.1.1755, 46 Jahre alt) in eine denkbare Verwandtschaft war bisher noch nicht möglich. Er erwarb am 3. Dezember 1736 als Schiffszimmermeister das Altonaer Bürgerrecht, doch war er zeitweise auf einer Werft am Hamburger Berg (St. Pauli) tätig, denn in der dortigen Kirche wurde 1737 eine Tochter getauft, zwei spätere Kinder in Altona. In einer Eintragung im Taufregister 1744 wird er als *Seefahrer* bezeichnet.

Schiffbaumeister 1760–1790

Das Schiffbauunternehmen der Wortmanns wurde über zwei Generationen von Familienmitgliedern geleitet. Johann Christian Wortmann (~ Altona 7.9.1721, † ebd. 25.1.1791), aus einer alteingesessenen Altonaer Familie stammend, wurde Bürger als Schiffszimmermann am 15. Oktober 1750. Aus der Gemeindezugehörigkeit seiner großen Familie ergibt sich, dass Wortmann zunächst zur Hauptgemeinde gehörte, doch vor 1772 in das Kirchspiel Ottensen verzog. Er arbeitete in dieser Zeit für die Reeder van der Smissen, wie sich aus einer Zeitungsmeldung schließen lässt, nach der das Fregattschiff HENDRICK & JACOB für Rechnung der Herren van der Smissen auf ihrem Schiffswerft am 28. April 1778 glücklich vom Stapel lief. Wortmann war der Baumeister dieses Schiffs und eines weiteren für dieselbe Reederei drei Jahre später.⁶¹ Dieser van der Smissen'sche Werftplatz (der frühere Platz war schon 1764 verkauft worden) wird in der Ankündigung eines Holzverkaufs im Juli 1788 beschrieben: *auf der van der Smissen Schiffs-Zimmerwerft, unten in der Elbstraße, bey der van der Smissens Allee*. Er muss sich westlich der Van-der-Smissen-Allee befunden haben, denn das östlich davon gelegene Grundstück war bebaut und gehörte der Familie Linnich.

Wahrscheinlich markiert die Versteigerung von altem Baumaterial das Ende von Wortmanns Tätigkeit auf van der Smissens Platz, denn im Juli 1788 erwarb Johann Christian Wortmann auch das Werftgrundstück am westlichen Ende der Großen Elbstraße für 15 000 M Ct von der Familie Beets. Das Grundstück mit *Zimmerwerft* war bebaut mit zwei Wohnhäusern, zwei Wohnbuden und einem Schauer und erstreckte sich bis zur Grenze nach Neumühlen.⁶² Bis 1789 lassen sich insgesamt acht Schiffsneubauten von Wortmann für Altonaer und Hamburger Rechnung, darunter für den größten Hamburger Reeder Ulrich Ackermann, nachweisen.

Von Wortmanns sieben Kindern überlebten zwei Töchter. Die älteste Tochter Maria Elisabeth heiratete den Müller von Övelgönne, Carl Joachim Lehmkuhl. Die zweitälteste Tochter Elisabeth vermählte sich mit dessen Bruder, dem Schiffszimmermeister Hinrich Wilhelm Lehmkuhl (* Popelau/Amt Neuhaus, † Altona 18.6.1789), der mit zwei Begleitern

durch einen unglücklichen Zufall, wie es im Ottensener Sterberegister heißt, in der Elbe ertrank. Da Johann Christian Wortmann keinen Sohn hatte und der als Nachfolger vorge-sehene Schwiegersohn vor ihm verstorben war, musste eine andere Lösung gefunden werden. Johann Hinrich Christian Wortmann, ein Großneffe von Johann Christian Wortmann und Sohn des Schustermeisters Jacob Wortmann, erwarb die Werft von den beiden Erbinnen.

Johann Hinrich Christian Wortmann (~ Altona 14.1.1763, † ebd. 15.3.1831) heiratete in erster Ehe eine Tochter des Krämers Diederich Jacobsen, in zweiter Ehe eine Tochter des Övelgönner Müllers Lehmkuhl; aus diesen Ehen hinterließ Wortmann drei Töchter. Nach dem Tod seines Großonkels erwarb er den östlichen Teil des großen Grundstücks mit Wohnhaus, Schiffbauerei und Schauer für 14 000 M Ct. Wortmann übernahm verschiedene Ehrenämter als Schiffstaxator (1799–1819), Ältermester und Deputierter der Bürgerschaft (1805–1811). In den Jahren 1792–1802 lassen sich mindestens neun Neubauten nachweisen.⁶³ Wortmann zimmerte für den Reeder Jan Tecker *Gayen* 1793 die Bark DE TWEE GESÜSTER, und beide unterstrichen ihre guten Beziehungen dadurch, dass sie in den Jahren 1800–1805 bei den Kindern des Geschäftspartners Gevatter standen. In einer durch Krieg und dänischen Staatsbankrott sehr schwierigen wirtschaftlichen Lage musste Wortmann im Oktober 1813 mit Verbindlichkeiten von rund 13 500 Reichsbanktalern, 3200 M Ct und 2200 Mark Banco Konkurs erklären und die Werft verkaufen.

Sein Bruder Johann Peter Matthias Wortmann (* Altona 5.7.1768, † ebd. 23.10.1826) war als Schaluppenbauer auf dem Nachbargrundstück Große Elbstraße 58 tätig.⁶⁴ Die Schaluppenwerft mit einem kleinen Wohnhaus und zwei Nebenwohnungen an der Grenze zu Neumühlen kaufte er 1800 für 3500 M Ct von seinem Bruder und veräußerte sie zwei Jahre später für den fast dreifachen Betrag an Henning Struvenhoff. Johann Peter Matthias Wortmann war 1802 Ältermann der Schaluppenbauer. Seine Ehe mit der Witwe des aus Mecklenburg stammenden Hauszimmermanns und Mastenmachers Christoph Sercander blieb ohne Nachkommen. Ab 1811 betrieb Johann Peter Matthias Wortmann eine Flachshandlung, die nach seinem Tod von der Witwe weitergeführt wurde.

Ein weiterer Schiffbauer in Altona um 1770 war Hinrich Witt († Altona 21.5.1801), der in dem mit Berufsbezeichnungen sonst sparsamen Trauregister der Altonaer Hauptgemeinde im Jahre 1770 als Schiffszimmermeister genannt wird. Die Gläubigerliste von Johann Otto Dreyer verzeichnet eine offene Rechnung von Hinrich Witt über rund 19 M Ct. Sein einziger Sohn Franz Johann Hinrich Witt wurde Schiffszimmermann und heiratete die Tochter eines Berufskollegen.

In Altona gab es Ende des 18. Jahrhunderts zwei Schiffbaumeister mit dem Familiennamen Tiedemann (auch Tihmann, Tiemann, Timman). Anhaltspunkte für eine Verwandtschaft fanden sich in den Altonaer Kirchenbüchern jedoch nicht. Der ältere von beiden, der *Zimmer-Baas* Hans Tiedemann (1. ∞ Altona 15.11.1728, † nach 20.7.1778), wird in der Literatur häufig genannt und als besonders fähiger Schiffbauer hervorgehoben.⁶⁵ Auch wegen seines vielgestaltigen, in der gesamten Region häufigen Familiennamens konnte sein Lebenslauf nicht vollständig ermittelt werden. Hans Tiedemann war im Anschluss an seine Lehr- und Gesellenzeit in Hamburg zur See gefahren. Da er sich in Altona niederlassen wollte, benötigte Tiedemann das Altonaer Bürgerrecht, das er am 29. Oktober 1728 als *Seefahrender* erwarb. In den Jahren 1729–1751 wurden dem Schiffszimmermann Hans

Tiedemann in Altona neun Kinder geboren, von denen nur zwei Töchter überlebten. Allein 1751 starben zwei von Tiedemanns Kindern, zwei Jahre später auch seine Ehefrau, so dass Tiedemann wohl auch deshalb Altona verließ.

Erstmals als Meister anzusehen ist Hans Tiedemann, nachdem er um 1753 einen Werftplatz in Teufelsbrück für 20 Reichstaler pro Jahr pachtete. Er vermählte sich ein zweites Mal, eine Tochter wurde 1767 geboren. Auf seiner Werft in Teufelsbrück baute Tiedemann die erste Heringsbuis für die 1767 gegründete *Altonaer Herings-Compagnie*. Um für dieses Unternehmen dauerhaft tätig sein zu können, verlegte er seinen Betrieb nach Altona, wo er um 1768 einen freien Werftplatz, vermutlich den ehemaligen Struvenhoff'schen Platz (Große Elbstraße 43), für 400 Mark pro Jahr mietete. Am 2. September 1771 ließ sich der Schiffszimmermeister Hans Tiedemann erneut als Altonaer Bürger eintragen. Er beschäftigte um 1772 insgesamt 32 Arbeiter (damit die meisten der Altonaer Schiffbauer), darunter auch angelernte Kräfte, denn Tiedemann wandte sich ausdrücklich gegen jede Beschränkung durch Zunftregeln.

Von 1768 bis 1778 zimmerte Hans Tiedemann insgesamt acht Heringsbuisen und weitere fünf Neubauten, doch im Frühjahr 1778 musste er Konkurs erklären. Eine lange Liste von Gläubigern, darunter zwei Holzhändler aus Hamburg, ergab hohe Verbindlichkeiten von rund 14 800 M Ct. Außerhalb des Konkursverfahrens verlangte der Schiffer Martin Tobias die Rückgabe von Holz, das er *zur Verfestigung eines Schiffs dem debitori anvertraut*, also für Arbeiten auf Tiedemanns Werft nur gelagert hatte.⁶⁶ Auf der Habenseite standen die privaten Besitztümer Tiedemanns, deren Versteigerung 93 M Ct erbrachte.⁶⁷ Zwei Grundstücke in Övelgönne, die Tiedemann 1769 für 1200 M Ct erworben hatte, wurden ebenso verkauft wie fünf Buisen, die der Schiffbauer Otto II Dolck ersteigerte. Doch konnten die Schulden offenbar nicht völlig getilgt werden, denn Hans Tiedemann und seine Ehefrau wurden das letzte Mal aktenkundig, als am 20. Juli 1778 an sie die Aufforderung erging, den Manifestations-(Offenbarungs-)Eid abzulegen.

Seit 1778 arbeitete der Schiffbaumeister Nicolaus Tiedemann (auch Claus Tiemann, ~ Altona 18.7.1727, † ebd. 23.2.1811) als Werkmeister für den Kaufmann und Reeder Hinrich Dultz. Nicolaus Tiedemanns Vater, der Mehlhändler Johann Tiedemann, war am 24. Juli 1717 als Arbeitsmann Altonaer Bürger geworden. Da einige Taufpaten der sechs Kinder von Johann Tiedemann aus Hamburg stammten, gab es wohl geschäftliche und auch familiäre Beziehungen zur Nachbarstadt. Am 11. November 1751 wurde Nicolaus Tiedemann als Schiffszimmermann Altonaer Bürger. Neubauten für die Reederei Dultz sind 1778–1788 nachweisbar.⁶⁸ Tiedemann war zweimal verheiratet und hatte fünf Kinder. Die beiden überlebenden Söhne wurden Schiffszimmerer.

Im Jahre 1778 erwarb der Schiffbaumeister Johann Beenck sr. (* Reihersstieg 8.2.1739, † Altona 17.3.1808, □ Wilhelmsburg 22.3.1808), dessen Tätigkeit als Baumeister auf der Reihersstiegwerft des Hamburger Reeders Berend Roosen beendet war, auf der Suche nach einer neuen Existenz für 18 500 M Ct die ehemalige Rothermund'sche Werft an der Großen Elbstraße.⁶⁹ Beenck hatte die Witwe seines jüngeren Bruders Michael geheiratet und übersiedelte mit seiner Familie von der hannoverschen Elbinsel Wilhelmsburg nach Altona, wo die beiden jüngsten seiner sieben Kinder geboren wurden. Nach Johann Beencks Tod wurde im Sterberegister der Christianskirche in Ottensen (zu deren Kirchspiel er eigentlich gehörte) vermerkt, er werde nach Zahlung aller Gebühren auf dem Armen-Fried-

hof in Altona beigesetzt, doch war das offenbar ein Vorwand der Hinterbliebenen, denn im Sterberegister der Wilhelmsburger Kirche ist zu lesen, dass *Johann Beenck, Schiffsbau Meister in Altona, daselbst gestorben hier öffentlich u. feierlich beerdigt* wurde.

Der Sohn und Nachfolger Michael Beenck († Altona 13.4.1829) vermählte sich in Otten- sen mit der Tochter eines Predigers. Sein ältester Sohn, Johann Beenck jr. (* Altona 19.5.1803, † ebd. 9.3.1845), übernahm nach dem Tod des Vaters die Werft und leitete in drit- ter Generation bis 1845 dieses bereits mehrfach beschriebene bedeutende Altonaer Schiff- bauunternehmen sowie die seit 1782 parallel betriebene Werft auf Neu- hof am Reiherstieg.

Fouché und Reich

Als Revolutionsflüchtling kam der französische Schiffbaumeister Jean Fouché Ende des 18. Jahrhunderts mit seiner Familie nach Altona. Mit dem Taufnamen Jean Benoît Fouché (* La Rochelle 26.11.1749, † Altona 15.6.1798) verzeichnet das Taufbuch der katholischen Gemeinde St. Nicholas in La Rochelle den späteren Altonaer Schiffbauer.⁷⁰ Sein Vater Jean Fouché (1715–1762) arbeitete als Schiffszimmermann, wie bereits sein gleichnamiger Groß- vater (1671–1731) und auch dessen Vater es getan hatten. Um 1760 siedelten die Fouchés in das nahegelegene Rochefort über, wo Vater und später auch der Sohn, so ist anzunehmen, in dem bedeutenden französischen Marinearsenal beschäftigt waren. Jean Fouché heiratete 1768 im Alter von 19 Jahren Margueritte Rocquet (~ St. Pierre d'Oleron 2.12.1752, † Altona 20.1.1798), Tochter eines Seemannes von der Île d'Oléron. Als in Rochefort 1775 die Tochter Marie Margueritte getauft wurde, war der Vater bereits *maître charpentier*.

Die Fouchés werden um 1791 ihre Heimat verlassen haben. Jean Fouché ist erstmals 1792 in Hamburg nachweisbar. Die Familie siedelte sich am Hamburger Berg (St. Pauli) an, wo im Sommer 1793 der jüngste Sohn Louis Joseph Fouché zur Welt kam. Der Schiffbauer wird sich zunächst auf den dortigen Werften nach Arbeit oder auch einer Geschäftsbeteili- gung umgesehen haben. Die Fachkenntnisse dieses gut ausgebildeten Schiffbaumeisters – der französische Schiffbau galt zu dieser Zeit als führend in Europa – sind sicher auf Inte- resse und Nachfrage gestoßen, auch wenn in Hamburg auswärtige (*fremde*) Schiffbauer als Konkurrenten von Gesellen und Meistern an der Arbeit gehindert wurden.

Im benachbarten Altona bot sich knapp zwei Jahre später die Gelegenheit, eine Werft zu kaufen. Am 27. März 1795 erhielt Jean Fouché das Altonaer Bürgerrecht. Einige Tage später erwarb er von Hinrich Dultz für 12 000 M Ct dessen Werftplatz an der Großen Elbstraße.⁷¹ Der Platz reichte für Fouchés Pläne nicht aus, so dass er auf Ausdehnung bedacht war. Schon 1796 konnte er das Grundstück von Johann Hinrich Lühning für 17 000 M Ct kaufen. Mit einem weiteren benachbarten und unbebauten Ufergrundstück für 7300 M Ct erweiterte Fouché seine Anlagen ein Jahr später. Fouchés Werft erzielte die Haupteinnah- men sicherlich mit der Überholung und Reparatur der Schiffe im Altonaer Hafen. Aus den Erinnerungen des Altonaer Kapitäns Jens Jacob Eschels erfährt man, dass er das von ihm geführte Vollschiff HENRICUS DE VIERDE im Sommer 1797 bei Fouché reparieren und mit einem neuen Kupferbeschlag versehen ließ.

Ein ungewöhnlicher Neubau kann für diesen Schiffbaumeister nachgewiesen werden. Das Schiff DER VERSUCH von 89 Commerz-Lasten lief Ende 1797 in Altona vom Stapel. Die Altonaer Zeitungen berichteten im Januar 1798, das *nach einer ganz neuen Bauart* konstru-

ierte Schiff (Name!) sei auf der Reise von Altona nach Kopenhagen im Winter 1797 von der Mannschaft und dem Schiffer Hinrich Trautmann verlassen worden, jedoch nach einigen Tagen unbeschädigt bei Aalborg auf Jütland angetrieben.⁷²

Der Konstrukteur des Schiffes, der emigrierte französische Marineoffizier Charles-Louis de Ducrest (1747–1824), hatte Anfang des Jahres 1798 in Hamburg Kontakt mit dem Ökonomen und Publizisten Professor Johann Georg Büsch aufgenommen und ihm seinen Entwurf zu einer neuen Bauweise für Schiffe vorgestellt. Die konstruktive Besonderheit bestand in den Worten Büschs darin, *daß dieser ganze Körper des Schiffes nicht aus einzelnen mehrere Zolle nach der Größe des Schiffes dicken Planken, welche auf den Rippen durch Bolzen befestigt werden, sondern aus mehreren Lagen nur 5/4 Zoll dicker Bretter besteht. Diese werden so übereinander angebracht, wie ein verständiger Maurer mit den Ziegeln wechselt, so daß der obere Ziegel immer die Punkte deckt, in welchen die untern zusammen fassen. Doch wird hier mit den Brettern so gewechselt, daß eine Lage horizontal, die folgende senkrecht, doch nach der Figur des Schiffes, angebracht ist.*

Büsch hatte das Konzept eines Planken und Krummholz sparenden Schiffbaus unterstützt, indem er Ducrest empfahl, nach seinem *gegründeten Vorurtheil für die Einsichten und Geschicklichkeit des Herrn Fauché, eines französischen, schon seit einigen Jahren hier etablirten Schiffbaumeisters, sich an diesen zu halten.* Nachdem Fouché den Entwurf gebilligt und den Bauauftrag angenommen hatte, wurden 16 Kaufleute als Geldgeber gewonnen und der Bau umgehend begonnen: *Der Kiel des Schiffes ward bald gelegt, und der Bau und die Ausrüstung desselben mit einer Geschwindigkeit vollführt, welche beim Schiffsbau in unserer Gegend fast beispiellos ist.* Das Schiff hatte nach Büschs Angaben eine Länge über Kiel von 107 Fuß, eine Breite von 27 Fuß und eine Raumhöhe von 16 Fuß (ein Hamburger Fuß entsprach 0,28657 m).

Die erste Ausreise am 19. Dezember 1797 von Altona musste mehrere Wochen verschoben werden, weil es zuerst nicht gelang, Mannschaften anzuwerben, da die Seeleute *für ihr Leben auf einem Schiffe von einem so ungewöhnlichen Bau sich sehr fürchteten.* In der Elbmündung lief das Schiff auf einen Sand auf, konnte einen Tag später wieder flottkommen und nach Glückstadt segeln. Da keine Schäden am Rumpf festgestellt wurden, wurde die Reise Richtung Skagerrak fortgesetzt. Büsch berichtet engagiert weiter: *Hier verstärkte sich der Wind, und veränderte sich in einen Sturm aus Nordost, für welchen das Schiff zu viel Segel führte. Vergebens befahl der Schiffer dem Volk dieselben einzuziehen. Keiner von den Leuten wollte auf den Mast. [...] Das gewaltige Schlenkern und Stampen des Schiffes machte endlich ein Leck entstehen. Eben dadurch war der Ballast nach vorne abgeschossen, so daß das Schiff hier 3 Fuß tiefer als hinten ging, und das Stampen dadurch nur ärger ward. Alles hätte nun Hand anlegen müssen, um den Sand nach hinten zu werfen. Aber statt dessen beliebte es dem Schiffsvolk die Anker, die Seile, die Kanonen, und was nur das Schiff beschweren konnte, ins Meer zu werfen. Also beliebte es ihm nun auch, den Fockmast und den großen Mast zu kappen. Das Leck zog sich nun um die Hälfte zusammen, und das Wasser ward mit Eimern, weil die Pumpen durch den Sand verstopft waren, größtenteils ausgeschöpft. Am 28sten näherte sich eine engl. Fregatte dem Schiffe, deren Kapitän des guten Willens war, es aufs Schleptau zu nehmen, und es nach Norwegen zu führen, dessen Küste man schon im Gesicht hatte. Aber das Schiffsvolk dachte nur ans Flüchten, verließ das Schiff wider Willen des Schiffers, und ward mit ihm von den Briten aufgenommen, und nach Kopenhagen geführt.*

Das verlassene Schiff lief auf eine Sandbank auf und konnte im Januar 1798 nahezu unbeschädigt geborgen werden. In Kopenhagen wurde DER VERSUCH von Frédéric de Coninck, zeitweise dem größten dänischen Reeder und Kaufmann im Ostasienhandel, übernommen, 1798 auf der Werft von Lars Larsen in Kopenhagen repariert und Ende des Jahres als Bark VENUS wieder in Fahrt gebracht.

Im März 1798 berichtete Trautmann, inzwischen wieder in Altona, anlässlich einer Klage gegen Jean Fouché wegen einiger ausstehender Beträge u.a. für Brennholz und Bordmedizin, *daß er das von Beklagtem, neu erbaute Schiff der Versuch genannt, geführt, und mit selbigem am 24 December v.J. hier von der Elbe mit Ballast beladen absegelt, durch heftigen Sturm und Ungewitter aber genöthiget worden, solches am 28. Decbr. eben 10 Meilen von Lindes aus und eben so viel von der Jütischen Küste entfernt, zu verlassen um sein und seiner Mannschaft Leben zu retten [...]* Kläger kann sich übrigens auf das Zeugnis des Hr. Ducres – *der als Erfinder der neuen Construction des quaestionirten Schiffs mit an Bord desselben sich befunden – berufen, daß er [...]* alles Mögliche gethan habe, um das Schiff vom Untergange zu retten. Trautmann war in Folge der Havarie erkrankt und starb wenige Monate nach dieser Aussage.

Eine kritische Prüfung der Ereignisse nahm der Bremer Mathematiker und Schiffskonstruktionslehrer Daniel Braubach vor, der für die neue *Bauart* einige Vorteile gelten ließ, jedoch deutliche Zweifel anmeldete bezüglich Dauerhaftigkeit und Reparaturfreundlichkeit der Bauweise.

Im Januar 1798 verstarb Jean Fouchés Ehefrau, fünf Monate später auch der Schiffbaumeister selbst. Die Eheleute wurden in den Katakomben der katholischen Kirche St. Joseph an der Großen Freiheit beigesetzt. Da kein Testament vorhanden war, musste der Nachlass gerichtlich abgewickelt und sein Besitz zu Geld gemacht werden. Grundstücke, Schiffbauholz, das Pinkschiff AFRICANER und das Schiff CANON sowie persönliche Besitztümer wurden verkauft und versteigert.⁷³ Von dem Versteigerungserlös in Höhe von 43 564 M Ct konnten die offenen Rechnungen, unter denen sich Ausgaben für Schiffbaumaterialien, Holz und Eisenwaren von rund 24 000 M Ct befanden, beglichen werden. Den Rest teilten die drei Kinder als einzige Erben unter sich auf; der jüngste Sohn Louis Joseph erhielt eine Hypothek von 7000 M Ct auf das Werftgrundstück eingetragen.

Der Werftplatz wurde an den ältesten Sohn Pierre Julien Fouché (* Rochefort 2.4.1774, † Altona 17. oder 18.8.1799), ebenfalls Schiffbaumeister, überschrieben. Er führte den Schiffbaubetrieb des Vaters weiter; über seine Tätigkeit ist allerdings nichts zu erfahren. Er wurde im Dezember 1798 Altonaer Bürger und wenig später in der Ottensener Christianskirche evangelisch-lutherisch getraut mit Marie Johanna Louise Helweg, Tochter des in Herford/Westfalen geborenen Altonaer Holzhändlers Johann Wilhelm Hinrich Helweg. Pierre Fouché starb bereits im folgenden Jahr an einer Lungenkrankheit, wie aus der Todesanzeige hervorgeht.⁷⁴

Die junge Witwe vermählte sich nach der Trauerzeit mit dem vom Hamburger Berg stammenden Schiffszimmermeister Johann Hinrich Reich (~ Hamburger Berg 25.3.1758, † Altona 21.5.1831), der am 5. Februar 1800 Altonaer Bürger geworden war und nunmehr die Werft *Fonché Wbe.* (Adressbuch) an der Großen Elbstraße unter seinem Namen rund 30 Jahre lang weiterführte. Als Marie Johanna Louise Reich, geb. Helweg, verw. Fouché, ein halbes Jahr nach der Geburt ihres ersten Kindes im Oktober 1801 starb, fand der Pastor im

Sterberegister der Ottensener Christianskirche für sie die Worte: *War verehelicht an 2 Schiff[s]baumeister an der Elbe.*

Der Werftplatz wurde auf den Ehemann und Miterben Johann Hinrich Reich überschrieben. Als Wert wurden 20 000 M Ct veranschlagt, davon entfielen 2000 M Ct auf die *mit übernommenen Geräte nebst Bauholz*. In den Jahren 1800–1803 lieferte er eine Bark an den Altonaer Reeder Claus Dreyer; im Jahre 1821 lief die Brigg WILHELMINE für denselben Besteller vom Stapel.⁷⁵ Als Ältermeister vertrat Reich schon seit 1800 die Interessen der Altonaer Schiffbauer. Gern wurde der Ältermeister auch als Gevatter gebeten, denn er und seine beiden Ehefrauen sind mehrfach in den Taufregistern zu finden. Die Werft blieb 1831 nach dem Tod des Schiffbauers ohne Nachfolger aus der Familie, da der einzige Sohn, bereits ausgebildeter Schiffszimmermann, vor dem Vater verstorben war.

Der jüngste Sohn von Jean Fouché, Louis Joseph, war bis zu seinem Tod 1824 als Holzhändler in Altona tätig. Seine Witwe Johanna Susanna Elisabeth, geb. Helweg, heiratete in zweiter Ehe den Müller von Rugenbergen (Waltershof), Johann Peter Behr. Der Grabstein dieses Ehepaares befindet sich noch heute auf dem historischen Friedhof der Christianskirche.⁷⁶

Schaluppenbauer 1750–1820

Neben den bereits erwähnten Schaluppenbauern machte sich um 1759 der ehemalige Meistergeselle bei Claus Rothermund, Christopher Friedrich Spindler († Altona 17.9.1774, 60 Jahre alt), als Schaluppenbauer und Holzhändler selbständig. Das löste eine heftige Auseinandersetzung mit der Konkurrenz aus, allen voran mit seinem ehemaligen Meister.⁷⁷ Nicht nur der Wettbewerb zwischen angestammten und neuen Schiffbaumeistern, sondern auch private Kontroversen mögen bei diesem Konflikt eine Rolle gespielt haben. Friedrich Spindler hatte nämlich 1758 eine dritte Ehe mit Catharina Elisabeth Dodenhoffen, geb. Lehmke, geschlossen, Tochter eines Holzhändlers und Erbin eines Grundstückes an der Großen Elbstraße westlich des Quäkerbergs. Ihr erster Ehemann, der Schiffszimmermann Johann Dodenhoff, ein Verwandter von Claus Rothermunds erster Ehefrau, hatte das Grundstück 1740 von Rothermund für 700 M Ct erworben. Spindler kaufte um 1762 weitere Grundstücke am westlichen Abschnitt der Großen Elbstraße, darunter einen Sägeplatz westlich vom Quäkerberg, den er durch Zukäufe ausbaute, dann Teile der Grundstücke jedoch auch wieder abstieß. Seine Witwe und der jüngste Sohn Peter Otto Spindler führten den Holzhandel fort.

Nicolaus Christian Martens (~ Ottensen 16.10.1746, † Altona 21.9.1809) wurde am 30. Juli 1778 als Schiffszimmermann Altonaer Bürger. Als Schaluppenbauer ist er um 1802–1809 nachweisbar; 1802 wird er als Ältermann der Schaluppenbauer bezeichnet.⁷⁸ Sein Sohn, der Schiffszimmermann Michael Christian Hinrich Martens (* Altona 4.2.1785, † ebd. 17.10.1833), war um 1832 Mitinhaber einer Schiffsschlieterei (Schiffsabbruch) und Holzhandlung an der Großen Elbstraße 163. Nachfolger als Holzhändler waren Johann Hinrich Glaub, Sohn des Tischleramtsmeisters Peter Wilhelm Glaub, und ab 1849 sein Bruder Friedrich Wilhelm Glaub (* Altona 6.7.1821), der als Schaluppenbauer am 7. Januar 1847 Altonaer Bürger geworden und mit einer Tochter des Zimmermeisters Johann Peter Andreas Kresse verheiratet war.

Johann Andreas Sander (~ Altona 28.2.1759, † ebd. 27.12.1798) erwarb das Altonaer Bürgerrecht am 10. Januar 1785 als Handelsmann. Sein Vater war der Kerzengießer Hans Detlef Sander. Johann Andreas Sander heiratete eine Tochter des Altonaer Leinenhändlers Daniel Andreas Jürs. Als Schiffszimmermeister und Schaluppenbauer an der Elbstraße (Adressbuch 1791) wird Johann Andreas Sander 1789 und 1791–1794 genannt. Der Neubau eines Ewers ist für 1790 zu verzeichnen.⁷⁹ Nach dem frühen Tod Sanders ernährte seine Witwe sich und die beiden Kinder mit einer Lumpenhandlung. Der Sohn wurde Malermeister.

Vom Hamburger Berg stammte der Schaluppenbauer Joachim Hinrich Roseland (~ Hamburger Berg 5.12.1739, † Altona 4.3.1809). Dort arbeitete sein Vater Johann Hinrich Roseland als Schiffszimmermann, der jedoch bereits 1743 nach Altona übersiedelte. Joachim Hinrich Roseland wurde am 18. Oktober 1770 als Schiffszimmermann Altonaer Bürger. Um 1774 war Roseland Einwohner am Quäkerberg; im Bürgerbuch von 1789 wird er als Bürger und Schiffszimmergeselle in Altona verzeichnet. Das Altonaer Adressbuch von 1802 listet ihn als Ältermann der Schaluppenbauer auf.⁸⁰ Zwei Söhne wurden Schiffszimmerleute.

Nicolaus Rose (auch Roose, ~ Altona 10.7.1749, † ebd. 21.12.1832) war ein Sohn des Müllers auf dem Rolandsberge in Ottensen, Borgert Roose. Nicolaus Rose wurde am 14. Dezember 1772 als Schiffszimmermann Altonaer Bürger. Er wird um 1789 als Schiffszimmergeselle genannt, ab 1802 als Schaluppenbauer, 1802 als Ältermann der Schaluppenbauer.⁸¹ Um 1806 betrieb er eine *Handlung mit diversen Waren*. Zwei Söhne wurden Schiffszimmerer.

Den ehemaligen Schaluppenbauplatz von Struvenhoff erwarb nach dessen Konkurs Johann Peter Albrecht (* Nienstedten 12.4.1756, † Altona 16.12.1815), der seit 1789 als Schiffszimmermann auf dem Wortmann'schen Werftplatz gelebt hatte. Den direkt an der Grenze zu Neumühlen liegenden Schaluppenbauplatz kaufte er 1809 für den angemessenen Preis von 7000 M Ct. Im Adressbuch wird neben der Schaluppenbauerei auch eine Gastwirtschaft erwähnt. Albrecht hinterließ drei Kinder.

Nachfolger auf diesem Platz war als Mieter für wenige Jahre von 1820 bis 1823 Johann Hinrich Meyer, der im Adressbuch als *Schiff et Schaloupbauerey* firmiert. Als Schiffszimmermann erwarb er am 27. April 1820 das Altonaer Bürgerrecht und heiratete im gleichen Jahr die Tochter eines Musiklehrers. Weitere Lebensdaten ließen sich wegen des mehrfach vorkommenden Namens nicht sicher zuordnen.

Der bei Klem erwähnte Schiffbauer Hinrich Lyebing konnte in den Altonaer Quellen nicht gefunden werden. Einige Schiffbauer (Dominic Ferrarini, Hans Hinrich Goos und N.N. von Schecht) wurden vereinzelt als Meister bezeichnet, waren aber wahrscheinlich nur kurze Zeit in Altona ansässig oder tätig.⁸²

Schiffbaumeister ab 1815

Auf dem ehemaligen Platz von Wortmann an der Großen Elbstraße 162 konnte, mit finanzieller Unterstützung seines Vaters, Jens Jacob Eschels jr. (Rufname Jens, * Altona 14.6.1796, † ebd. 19.10.1829) einen Werftbetrieb aufbauen. Der Sohn des Altonaer Kapitäns und Kaufmanns gleichen Namens begann eine vom Vater mit großen Hoffnungen beglei-

tete Laufbahn, verstarb jedoch sehr früh.⁸³ Aus Jens Eschels' Ehe mit Henriette von Pein stammten drei Töchter. Jens Eschels erwarb das Werftgrundstück schon am 23. Oktober 1816 für 30 000 M Ct.⁸⁴ Da er zu diesem Zeitpunkt noch nicht volljährig war, benötigte er dazu eine amtliche Erlaubnis. Altonaer Bürger als Schiffbauer wurde er erst am 11. Januar 1819. Ab 1820 übte Eschels das Amt des Schiffstaxators aus. Schiffsneubau lässt sich in den Jahren 1822 und 1825 nachweisen; nach Angaben des Vaters baute er insgesamt sechs neue Schiffe. Die Witwe, die im Adressbuch 1830–1831 als Werftinhaberin genannt wird, konnte das Werftgrundstück am 11. Mai 1831 für 50 000 M Ct an eine Gruppe von Altonaer Kaufleuten veräußern, die es an den Holzhändler Johann Christian Möller weiterverkauften.

Über die Tätigkeit des Schiffbaumeisters Wilhelm Heinrich Balthasar Hellmundt (* Altona 18.12.1777), der ab 1817 im Adressbuch als Schiffszimmermeister aufgelistet wurde, ist nichts Näheres bekannt.⁸⁵ Hellmundt war Sohn eines Schlossers und heiratete eine Tochter des Schaluppenbauers Martens. Zwei von Hellmundts Söhnen wurden ebenfalls Schiffszimmerer.

Johann Joachim Dreyer (* Altona 7.4.1768, † ebd. 13.4.1828) wird um 1816 im Bielbrief einer für die väterliche Reederei Claus Dreyer & Sohn neu erbauten Bark aufgeführt.⁸⁶ Seine übrigen beruflichen Tätigkeiten (Fabrikant, Geldwechsler, Kaufmann) lassen eher eine kaufmännische Ausrichtung erkennen.

Der Platz von Johann Hinrich Reich an der Großen Elbstraße 43 wurde nach dessen Tod von dem Reeder Georg Nicolaus Knauer genutzt. Dieser beschäftigte zur Reparatur und zum Neubau seiner Handelsflotte den Werkmeister Hans Hinrich Köhncke (auch Köhn, * Altona 3.11.1781, † ebd. 9.12.1845), Sohn eines Milchhändlers. Köhncke war seit dem 9. August 1832 als Schiffszimmermann Altonaer Bürger. Im Ottensener Sterberegister heißt Köhnckes Berufsbezeichnung präzise: *Setz-Schiffszimmerbaas auf der Knauerschen Werfte*. Hans Hinrich Köhncke erbaute zwei Holzsegelschiffe.⁸⁷ Aus seiner Ehe mit der Tochter eines Schreibers stammten drei Kinder, der einzige Sohn wurde Schiffszimmermann.

Nach Köhncke übernahm Jacob Johannes Dircks (* Altona 2.4.1821, † ebd. 1.11.1897), ein Sohn des Övelgönnner Schiffbaumeisters Johann Peter Nicolaus Dircks, die Funktion des Werkmeisters bei Knauer. Jacob Johannes Dircks leitete die Werft bis etwa 1866.⁸⁸ Anschließend übte er in Altona und Hamburg verschiedene Funktionen aus als Besichtiger des *Germanischen Lloyd*, beeidigter Taxator für hölzerne Schiffe, Sachverständiger im Schiffbaugewerbe und auch als Beisitzer des Seeamts.

Der Schiffbaumeister Gustav Adolph Möller (* Altona 23.1.1819, † ebd. 29.10.1899) war ein Sohn des Altonaer Mastenmachers, Holzhändlers und Kaufmanns Johann Joachim Christian Möller, der sich mit einer Tochter des Uhrmachers Jacob Galles vermählt hatte. Möllers Werftplatz (ehemals Eschels) am westlichen Ende der Großen Elbstraße (Nr. 54–56) war zeitweise verpachtet.⁸⁹ Nach 1839 hatte Johann Heinrich Friedrich Stülcken (* Hamburg-Stadtdeich 1.9.1790, † Hamburg 27.9.1866) diesen Platz laut Adressbuch bis 1850 als *Schiffszimmer-Baas auf Möller's Schiffswerfte* inne. Stülcken war am 25. April 1839 als Schiffszimmermann Altonaer Bürger geworden und mietete im Jahr 1845 eine eigene Werft auf der hamburgischen Elbinsel Steinwerder.⁹⁰ Gustav Adolph Möller erwarb am 19. Dezember 1842 als Schiffszimmermeister das Altonaer Bürgerrecht und nutzte den väterlichen Platz nun selbst. Er heiratete ebenfalls die Tochter eines Altonaer Uhrmachers. 1875–1881 nahm Möller das Amt des beeidigten Schiffstaxators wahr. Er besaß zahlreiche



Werftplatz an der Großen Elbstraße 43, Anfang des 20. Jahrhunderts. (Foto: Groth & Degenhardt; abgedruckt in: 100 Jahre Schifffahrt, Schiffbau und Hafen. Hamburg 1964, S. M 88)

Grundstücke in Altona und diversifizierte in Holz-, Kohlen- und Baumaterialienhandel, den sein Sohn weiterführte.

Den Platz von Beenck erwarb am 6. Mai 1845 Ernst Dreyer (* Altona 1.1.1816, † Herischdorf/Schlesien 22.11.1899) von den Erben für 55 000 M Ct. Der größte Teil dieses Kaufpreises in Höhe von 40 000 M Ct blieb als Hypothek der Beenck'schen Erben stehen. Ernst Dreyer war ein Sohn des Altonaer Reeders Joachim Christian Daniel Dreyer und wurde u.a. in Kopenhagen für seinen Beruf ausgebildet. Seine umfangreiche Tätigkeit als Schiffbaumeister und Schiffskonstrukteur ist bereits ausführlich gewürdigt worden. Aus Dreyers beiden Ehen stammten zwölf Kinder, von denen der älteste Sohn Carl Christian Adalbert Dreyer (* Altona 24.9.1850, † Neuhoft 20.11.1896)

den ebenfalls von Beenck übernommenen Neuhofer Betrieb nach dem Verkauf der Altonaer Werft 1865 weiterführte. Einer seiner Brüder wurde Ingenieur, zwei Schwestern heirateten Kaufleute. Am 22. Mai 1872 verkaufte Ernst Dreyer das Altonaer Werftgrundstück für 48 000 Taler Preußisch Courant und die Übernahme der Hypothek in Höhe von 40 000 M Ct.⁹¹

Um 1839–1849 nutzte der Altonaer Schiffszimmermann Peter Nibbe (* Estebrügge, † Altona 13.4.1869, 72 Jahre alt), Schwiegersohn des Övelgöner Schaluppenbauers Johann Stoof, den ehemaligen Platz von Struvenhoff und Albrecht zur Schiffsschlieterei (Schiffsabbruch) und zum Holzhandel. Eine weitere Schiffsschlieterei befand sich zu dieser Zeit an der Großen Elbstraße 51–52, wo der Altschlieter und Holzhändler Martin Hinrich Helweg tätig war. Ende des 19. Jahrhunderts wurden die Grundstücke am westlichen Ende der Großen Elbstraße von der Gemeinde Altona für den Bau einer neuen Kaianlage erworben.

Die Werftanlage an der Großen Elbstraße 43 mietete im April 1869 der aus einer Hamburger Schiffbauerfamilie stammende Schiffbaumeister Johann Hinrich Friedrich Wichhorst (* Hamburg-Veddel 2.8.1838, † Hamburg 17.1.1908). Wichhorst führte mit einem Kompagnon unter der Firma Wichhorst & Co. einen Holzschiffbaubetrieb mit dem einzigen Schwimmdock in Altona.⁹² 1879 wurde hier die Bark ANNA WICHHORST, der letzte große Holzseglerneubau in Altona, vom Stapel gelassen. Ende des 19. Jahrhunderts existierte in Altona nur noch dieser Werftplatz, der um 1910 von der Firma Groth & Degenhardt übernommen und bis etwa 1932 für Reparaturen genutzt wurde.

Ergebnisse

In Altona waren vom 17. bis zum 19. Jahrhundert 60 Schiffbaumeister nachweisbar tätig (ohne reine Schiffsabbruchbetriebe, Holzhandel und Werftbesitzer). Die statistischen Anga-

ben in der zeitgenössischen Literatur passen gut zu den beschriebenen Meistern, und so ist davon auszugehen, dass ab etwa 1740 dieser Personenkreis mit wenigen Ausnahmen identifiziert werden konnte.

33 der Meister (55%) waren in Altona geboren (die meisten von diesen starben auch dort), zugezogen waren 19, von weiteren acht, deren Geburtsort nicht gefunden wurde, ist dies ebenfalls zu vermuten. Aus dem benachbarten Umland Altonas kamen zehn Meister (16%): je einer aus Ottensen und Nienstedten, vier aus Hamburg (mit Hamburger Berg), vier aus zu Lüneburg bzw. Stade gehörenden Gebieten (Wilhelmsburg, Amt Neuhaus, Buxtehude). Drei, wahrscheinlich vier Schiffbaumeister waren in Glückstadt geboren, einer in Köln, mindestens zwei kamen aus Holland, zwei weitere als Emigranten aus Frankreich. Im benachbarten Schiffbauggebiet Hamburg-St. Pauli zeigt sich mit 58% ebenfalls ein hoher Anteil an dort geborenen Meistern.

In der ersten Phase des Altonaer Schiffbaus bis etwa 1720 dominierten unter den Schiffbauer- und Werftbesitzer-Familien die zugewanderten Niederländer evangelisch-lutherischer, mennonitischer und katholischer Konfession. Die Schaluppenbauer Jansen Neering und Struvenhoff geben ein Beispiel dafür, wie die Kenntnisse der Zugewanderten durch die handwerkliche Ausbildung an die in Altona geborene Nachfolgegeneration weitergegeben wurden.

Die Mobilität der Schiffbaumeister auf der Suche nach einem geeigneten Werftstandort machen die mindestens 15 Meister deutlich, die ihren Beruf nicht nur in Altona, sondern auch an anderen Orten ausübten. Zwei Meister verließen Altona wieder auf der Suche nach einer besseren Lebensgrundlage. Zunächst jedenfalls nicht nach einem neuen Platz Ausschau halten mussten diejenigen 20 Altonaer Schiffbauer (33%), die die Nachfolge eines Verwandten antraten oder den Betrieb erheirateten. Den Betrieb vom Vater bzw. Stiefvater übernommen hatten zwölf Meister, drei von einem Onkel bzw. Großonkel, drei hatten eine Schiffbauerwitwe geheiratet, einer die Witwe eines Holzhändlers, einer die Tochter eines Meisters. Drei Betriebe wurden auf dem gleichen Platz über zwei Generationen in der Familie gehalten, vier über drei Generationen, einer sogar über vier Generationen.

Das Schiffbauhandwerk zeigte eine ausgeprägte Berufsradierung. Es überrascht nicht, dass ein großer Teil, nämlich 27 (45%) der Meister, von Schiffbauern (Meister oder Gesellen) abstammte, fünf von anderen Handwerkern. Je zwei Väter waren Kapitäne oder Reeder, drei Händler bzw. Kaufleute. Die Berufe von 17 Vätern ließen sich nicht ermitteln. Am Hamburger Berg war der Anteil der Schiffbauer-Väter mit 58% noch höher, hier konnten jedoch im Verhältnis mehr Väter ermittelt werden.

In 50 Fällen konnten die Berufe von Söhnen bzw. Stiefsöhnen, den vorgesehenen Nachfolgern, ermittelt werden, darunter waren zwei Drittel Schiffbauer, vier Söhne wurden Holzhändler, sechs ergriffen andere Handwerksberufe. Unter den insgesamt 31 ermittelbaren Schwiegervätern der Altonaer Meister finden sich nur fünf Schiffbauer; weiter kommen mehrfach vor: Handwerker (sechs), Händler (drei), Müller und Amidamfabrikanten (vier), Säger und Holzhändler (drei), Arbeitsleute (drei) und Seeleute (zwei). Einzeln vorkommende Berufe sind Prediger, Arzt, Schreiber, Musiklehrer und Branntweinbrenner. Während bei den Söhnen offenbar die Tradierung des Berufes angestrebt wurde, sollten die Töchter der Schiffbaumeister in erster Linie gut versorgt werden. Die Berufe der Schwiegersöhne wurden in 20 Fällen festgestellt, darunter befinden sich nur zwei Schiffszimmerer, acht Kaufleute bzw. Händler, zwei Müller bzw. Amidamfabrikanten und ein Schiffskapitän.

In sieben Fällen führten Konkurse das Ende eines Schiffbauunternehmens herbei. Die hohen Kosten für den Kauf eines oder bei einem größeren Betrieb auch mehrerer Grundstücke, die gelegentlich bis zum vollen Wert eines Objektes oder darüber hinaus beliehen wurden, scheinen dabei eine Rolle gespielt zu haben. Die Konkurse von Struvenhoff und Wortmann sind sicher auf die schwierige Lage der Schifffahrt nach 1803 zurückzuführen. In anderen Fällen lässt sich Auftragsmangel infolge von Alter oder Krankheit des Meisters als Mitursache nur annehmen.

Auch wenn ein großer Teil der Schiffbauer selbst aus Schiffbauerfamilien stammte und viele Meister ihre Werften ererbten, manche auch erheirateten, zeigen doch einige Beispiele, dass auch für Nachkommen kaufmännisch tätiger Familien der Beruf des Schiffbau-meisters attraktiv war. Mit dem Kapital, das wie in der vorindustriellen Zeit üblich aus dem Familienkreis stammte, ließen sich auch größere Schiffbauunternehmen in Altona aufbauen, die nicht zuletzt der Versorgung der familieneigenen Flotte dienten. An den Beispielen der Schiffbauer Fouché, Beenck und Ernst Dreyer ist zu erkennen, dass ein Werftunternehmen durchaus ökonomisch erfolgreich sein konnte.

Anmerkungen:

- 1 Listen Altonaer, Hamburger und Wilhelmsburger Schiffbauer: Dau, Lutz: Die Hamburger Holzschiffbauer in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Diss. Hamburg 1979, S. 264–290; Klem, Knud: Skibsbyggeriet i Danmark og Hertugdømmerne i 1700-Årene. Band 2. København 1986, S. 257–262; Stammer, Wilhelm Chr. K.: Hamburgs Werften 1635–1993. Hamburg ²1994; Karting, Herbert: Von Altona nach Übersee. Band 1: Schiffbaumeister Ernst Dreyer und Altonas Segelschiffahrt im 19. Jahrhundert. Hamburg 1999, S. 36–45; Möller, Dietmar: Seeschiffbau und Schiffszimmerleute am Reiherstieg 1680–1865. Hamburg 2011, S. 103–130; Lange-Basman, Ulrike: Schiffbaumeister am Hamburger Berg (Hamburg-St. Pauli) von 1750–1870. In: Zeitschrift für Niederdeutsche Familienkunde 87, 2012, S. 339–349.
- 2 Rauert, Matthias H.: Die Mennoniten und die Anderen. In: Ders. u. Brandenburg, Hajo (Hrsg.): 400 Jahre Mennoniten in Altona und Hamburg. Hamburg 2001, S. 21–25; Unger, Richard W.: Dutch Shipbuilding before 1800. Assen 1978, S. 6.
- 3 Brinner, Ludwig: Die deutsche Grönlandfahrt. (= Abh. z. Verkehrs- u. Seegeschichte VII). Berlin 1913, S. 192f.; Oesau, Wanda: Schleswig-Holsteins Grönlandfahrt auf Walfischfang und Robbenschlag vom 17.–19. Jahrhundert. Glückstadt 1937, S. 35f.
- 4 Baasch, Ernst: Beiträge zur Geschichte des deutschen Seeschiffbaues und der Schiffbaupolitik. Hamburg 1899, S. 107–117, hier S. 115.
- 5 Auswahl: Schmid, Ludolph Hinrich: Versuch einer historischen Beschreibung der an der Elbe belegenen Stadt Altona. Altona, Flensburg 1747, S. 289; Bachmaier, J.T.: Beiträge zur Kenntnis des Nahrungsstandes in der Stadt Altona. In: Schleswig-Holsteinische Provinzialberichte 4, 1790, Bd. 2, S. 504–507, hier S. 505; Praetorius, W.C.: Beschreibung der Königl. Dänischen freyen Grenz- und Handlungs-Stadt Altona. Hamburg 1792, S. 19; Niemann, [Christian Gottlieb Dittmer]: Die Volkszählung in Altona und in den Dorfschaften Ottensen und Neumühlen am 1. Februar 1840. Altona 1840, S. 57; Baasch (wie Anm. 4), S. 116.
- 6 Baasch (wie Anm. 4), S. 108f., 112, 116; Klem, Knud: Probleme des Schiffbaus in Altona. In: Nordelbingen 50, 1981, S. 203–216, hier S. 208; Brandenburg, Hajo: Einwohnerbuch der Stadt Altona 1803. Kiel 2005; Momsen, Ingwer E.: Der schleswig-holsteinische Schiffbau um 1800. In: Ders. (Hrsg.): Schleswig-Holsteins Weg in die Moderne. Neumünster 1988, S. 137–163, hier S. 152.
- 7 Baulisten: Klem (wie Anm. 1), S. 257–262; Stammer (wie Anm. 1), S. 419–422; Karting (wie Anm. 1), S. 32–61, 170–189; Momsen (wie Anm. 6), S. 162.
- 8 Momsen (wie Anm. 6), S. 163.
- 9 Rohde, Reimer: Die Entwicklung der Handwerkszünfte in Altona von 1640 bis zum Ende des 18. Jahrhunderts. Diss. Univ. Hamburg 1974, S. 121; Baasch (wie Anm. 4), S. 112.
- 10 Cochanski, Dagmar: Präsidial- und Oberpräsidialverfassung in Altona 1664–1746. (= Beitr. z. Geschichte Hamburgs 25). Hamburg 1984, S. 153; Berlage, Hans: Die Abgebrannten von Altona 1711 und 1713. In: Zeitschrift d. Vereins f. Hamburgische Geschichte 55, 1969, S. 38–67, hier S. 38; Gierlinger, Josef: Vom alten zum neuen Altona. In: Ewald, Martin (Hrsg.): 300 Jahre Altona. (= Veröff. d. Vereins f. Hamburgische Geschichte 20). Hamburg 1964. S. 187–197, hier S. 193.

- 11 StAHH 424-02 Ia1, Ia2, Ia3a, Ia4, IVa1, IVa2. Auf Einzelnachweise wurde verzichtet.
- 12 Timmermann, Gerhard: Das Erbe der Altonaer Schaluppenbauer. In: Nordelbingen 26, 1958, S. 58–67, hier S. 59f.; Klem (wie Anm. 6), S. 205.
- 13 Kirchenbücher der Mennonitischen Gemeinde, Ev.Ref. Kirche zu Altona und der Hamburger Gemeinden im Staatsarchiv Hamburg (StAHH), der Hauptgemeinde Altona und Ottensen im Kirchenbucharchiv Hamburg-West/Südholstein, der Gemeinde Wilhelmsburg im Kirchenkreisarchiv Hamburg-Ost, der katholischen Gemeinden im Diözesanarchiv Hamburg, der Glückstädter Gemeinden im Kirchenkreisarchiv Rantzau-Münsterdorf.
Zeichenerklärung: * = Geburt, ~ = Taufe, † = Sterbedatum, □ = Beisetzung, ∞ = Eheschließung.
- 14 Wirtshaus: StAHH 424-2 III a 5 N 3, fol. 209, 211, 285; III a 13 C, fol. 210, 211; III a 13 CC, fol. 274b, 316a; Zur Kirchengeschichte Altonas. In: Jahrbücher f. d. Landeskunde d. Herzogthümer Schleswig, Holstein und Lauenburg, Band 5, 1862, S. 74f.; Wichmann, E[rnst] H[einrich]: Geschichte Altona's. Altona ²1896, S. 76. Eigentümer: Matthias Jessen u. Erben, Claus Timmermann u. Wwe., 24.11.1734 Hans Dreyer u. Wwe., 15.5.1745 Claus Rothermund, 23.8.1747 Samson Hartig Popert, 9.12.1761 Israel Samson Popert, 4.4.1770 Samuel Julius u. Erben, 7.2.1807 Bernhard Willink, 24.7.1815 Conrad Hinrich Donner.
- 15 Rohde (wie Anm. 9), S. 192.
- 16 Klem (wie Anm. 1), S. 244; ders. (wie Anm. 6), S. 205; Stammfolge Brödermann II. In: Deutsches Geschlechterbuch, Bd. 63, Görlitz 1929, S. 81–99, hier S. 86; Unger (wie Anm. 2), S. 4.
- 17 StAHH 424-2 III a 5 N 3, fol. 169; Berlage (wie Anm. 10), S. 53.
- 18 Klem (wie Anm. 1), S. 259; Karting (wie Anm. 1), S. 40; Brandenburg, Hajo: Die Sozialstruktur der Mennoniten in Altona um 1800. In: Buchholz, Werner u. Kroll, Stefan (Hrsg): Quantität und Struktur. Rostock 1999, S. 89–107, hier S. 101.
- 19 StAHH 424-2 III a 13 C fol. 500; Baasch (wie Anm. 4), S. 15; Brinner (wie Anm. 3), S. 341, 444; Oesau, Wanda: Hamburgs Grönlandfahrt auf Walfischfang und Robbenschlag vom 17.–19. Jahrhundert. Glückstadt, Hamburg 1955, S. 112–116; Berlage (wie Anm. 10), S. 54; Brandenburg (wie Anm. 18), S. 101.
- 20 Münte, Heinz: Das Altonaer Handlungshaus van der Smissen 1682–1824. In: Altonaische Zeitschrift f. Geschichte u. Heimatkunde 2, 1932, S. 1–173, hier S. 71, Planskizze Anhang; Rauert, Matthias H. u. Kümpers-Greve, Annelies: Van der Smissen. (= Studien z. Kulturgesch. Norddeutschlands 1). Hamburg 1992, S. 139.
- 21 StAHH 424-2 III a 5 N 3, fol. 237 u. III a 13 C, fol. 234; Eigentümer: Hinrich Dirks, 8.3.1721 Hinrich van der Smissen, 7.4.1740 Gysbert van der Smissen, 17.11.1764 Johann Hinrich Lühning, 2.7.1796 Jean Fouché und Erben, 28.11.1798 Stadtkämmerei, dann Hafengebäude *Neue Anfahr*.
- 22 StAHH 424-2 III a 5 N 3, fol. 146; Berlage (wie Anm. 10), S. 53.
- 23 StAHH 424-2 III a 5 N 3, fol. 173, 190, 195, 196; III a 13 C, fol. 108; III a 13 CC, fol. 209 u. III a 13 C III, fol. 67; Ehrenberg, Richard: Altona unter Schauenburgischer Herrschaft. Teil III. Wirtshäuser, Accise und Bierbrauereien. Altona 1891, S. 48.
- 24 Brinner (wie Anm. 3), S. 444; Oesau (wie Anm. 19), S. 265, 289–293, 299–301.
- 25 Peter Dolck (~ Altona 10.2.1675), Hamburger Bürger als Schiffer 2.4.1717; genannt bei: Zorgdrager, Cornelis Gijbertsz: Alte und neue Grönländische Fischerei und Wallfischfang. Nachdruck der Ausgabe Leipzig 1723, Kassel 1975, S. 390; Brinner (wie Anm. 3), S. 445.
- 26 Berlage (wie Anm. 10), S. 53.
- 27 Klem (wie Anm. 1), S. 242, 244, 246, 248, 250, 253, 259; ders. (wie Anm. 6), S. 204; Stammer (wie Anm. 1), S. 74; Karting (wie Anm. 1), S. 37.
- 28 Brinner (wie Anm. 3), S. 365; Oesau (wie Anm. 19), S. 180; Kresse, Walter: Seeschiffs-Verzeichnis der Hamburger Reedereien 1824–1888. (= Mittlg. a.d. Museum f. Hamb. Geschichte N.F. 5). Hamburg 1969, Band 1, S. 35, 267, Band 2, S. 67, 69.
- 29 Hamburger Adressbuch (HA) 1790–1801; Altonaisches Adressbuch (AA) 1802–1877; Timmermann, Gerhard: Die Schiffe in der Altonaer Heringsfischerei. In: Hamburgische Geschichts- u. Heimatblätter 15, 1955, S. 296–300, hier S. 299; Klem (wie Anm. 6), S. 214; Jestrzemiński, Dagmar: Altonas Blütezeit und ihr jähes Ende. Die Reederei Hinrich Dultz 1756–1807. (= Schriften des DSM 52). Hamburg 2000, S. 64.
- 30 Frühauf, Anne u. Timm, Christoph: Nahrungsmittelindustrie am Hafen. In: Altonaer Hafen. Fische & Fabriken. (= Historische Stadtrundgänge [1]). Hamburg ³1993, S. 14–16, hier S. 16.
- 31 StAHH 424-2 II a 46, S. 390, 455, 500, 660; StAHH 424-2 III a 5 N 3, fol. 203, 205, 207, 209, 279, 280, 284; Klem (wie Anm. 1), S. 258; Karting (wie Anm. 1), S. 36.
- 32 Oesau (wie Anm. 3), S. 268; Timmermann (wie Anm. 12), S. 61; Klem (wie Anm. 1), S. 261; Karting (wie Anm. 1), S. 41; Riewerts, Erich u. Roeloffs, Brar C.: Broder Riewerts. Führer als Grönlandfahrer von Kopenhagen. Neumünster 1991, S. 58.
- 33 StAHH 424-2 III a 5 N 3, fol. 327, 373; Berlage (wie Anm. 10), S. 54; Klem (wie Anm. 6), S. 204; Timmermann (wie Anm. 12), S. 60; Stammer (wie Anm. 1), S. 252; Karting (wie Anm. 1), S. 36.
- 34 StAHH 424-2 III a 5 N 3, fol. 224; III a 13 C, fol. 138, 284 u. III a 13 C III, fol. 31. Eigentümer: 6.5.1716

- Hermann Singelmann, 27.9.1730 Johann Christian Kroon, 10.3.1742 Gysbert Gössling, 23.10.1765 Henning Struvenhoff u. Erben, 8.8.1772 Christian Schütt (Holzhändler in Hamburg) u. Erben, 8.3.1784 Jonathan Israel Brandon, 1784 Hinrich Dultz; nach Teilung Eigentümer der Werft: 10.6.1795 Jean Fouché, 8.8.1799 Pierre Fouché, 4.7.1807 Johann Hinrich Reich u. Erben, 18.7.1832 Heinrich Levin Hesse, 28.12.1872 Carl Emil Hesse. Werft ab 1836 Große Elbstraße 43, ab 1883 Nr. 131.
- 35 StAHH 424-2 III a 5 N 3, fol. 387; III a 6 N 4, fol. 381, 384.
- 36 StAHH 424-2 II a 82, S. 659, 727; AA 1802–1808.
- 37 Gottfried Jochim Detleff Paasch, ~ Ottensen 28.12.1718, Altonaer Bürger als Schiffszimmermann 3.10.1740; Detleff Pasche, † Altona 17.10.1726, Altonaer Bürger 23.10.1717 als Zimmergesell. StAHH 424-2 II a 55, S. 775; HA 1790–1794; Iben, Uwe: Der Husumer Hafen. (= Schriftenreihe d. Nordfriesischen Schiffahrtsmuseums 5). Husum 2004, S. 47f.
- 38 StAHH 424-2 III a 5 N 3, fol. 313, 319, 325, 340, 379, 410 u. III a 13 C, fol. 321, 486.
- 39 Münze (wie Anm. 20), S. 59; Klem (wie Anm. 1), S. 244; ders. (wie Anm. 6), S. 205; Karting (wie Anm. 1), S. 36; Stammer (wie Anm. 1), S. 24.
- 40 Klem (wie Anm. 1), S. 243; ders. (wie Anm. 6), S. 205; Karting (wie Anm. 1), S. 40; Stammer (wie Anm. 1), S. 275; Jestrzowski (wie Anm. 29), S. 64.
- 41 v. Marchtaler, Hildegard: Die Gayen und ihre Firma Jan Tecker Gayen. Hamburg 1955, S. 1–15; Karting (wie Anm. 1), S. 98–100.
- 42 StAHH 424-2 II a 82, S. 366, 445, 687; HA 1790–1801; AA 1803–1808; Marquardt, Heinrich: Kirchenbuchdaten der St. Petri Kirche zu Buxtehude. Buxtehude 2013 (pdf-Datei).
- 43 Klem (wie Anm. 1), S. 243f.; ders. (wie Anm. 6), S. 204f.; Stammer (wie Anm. 1), S. 277; Karting (wie Anm. 1), S. 40.
- 44 Rode, Friedrich Carl: Kriegsgeschichte der Festung Glückstadt und der Niederelbe. Bd. 1. Glückstadt, Hamburg 1940, S. 190. Das in Glückstadt stationierte Kriegsschiff STORMARN wurde 1703 in Neumühlen (ebd., S. 237), nach anderen Angaben 1704 in Altona erbaut (Baasch [wie Anm. 4], S. 107); weitere Neubauten Klem (wie Anm. 1), S. 257; Rode, ebd., S. 271, 276, 279.
- 45 Klem (wie Anm. 6), S. 206.
- 46 Baasch, Ernst: Die Pläne der Begründung ostindischer Kompagnien in Harburg und Stade. In: Zeitschrift des Historischen Vereins für Niedersachsen 73, 1908, S. 227–264, hier S. 258.
- 47 Hans Dreyer, ~ Altona 2.8.1705, □ ebd. 8.3.1740, Sohn des Hans Dreyer und der Lucia Schwonsen, ∞ Eppendorf 30.9.1733 Else Margaretha Rohde, ~ Altona 15.6.1713, † ebd. 1.12.1776, Tochter des Müllers Johann Rohde aus Neumühlen bei Kiel; Oesau (wie Anm. 3), S. 37f.
- 48 StAHH 424-2 II a 41, S. 14; Grundstück Linnich: StAHH 424-2 III a 5 N 3, fol. 270, 274.
- 49 StAHH 424-2 III a 5 N 3, fol. 216, 267; III a 13 C, fol. 315 u. III a CC fol. 246, 343. Eigentümer: 11.8.1714 Johann Mohrmann (Müller) u. Erben, 1.11.1730 Peter Bernd Mohrmann (Holzhändler), 20.1.1738 Claus Bartels, 6.5.1741 Claus Rothermund u. Erben, 4.7.1772 Johann Gottfried Pilz, 13.2.1779 Johann Beenck u. Erben, die Werft 6.5.1845 Ernst Dreyer, 22.5.1872 Franz Hinrich Schmidt. Werft ab 1836 Große Elbstraße Nr. 36.
- 50 Münze (wie Anm. 20), S. 99.
- 51 StAHH 424-2 II a 41, S. 504, 618, 630; II a 42, S. 97, 138, 148, 154, 180, 192–196, 246, 260, 277, 359.
- 52 StAHH 424-2 II a 41, S. 560; Cochanski (wie Anm. 10), S. 244; Klem (wie Anm. 6), S. 204f.
- 53 StAHH 424-2 II a 42, S. 61, 99, 174, als Schierning. Baukontrakt s. Karting (wie Anm. 1), S. 34f.
- 54 StAHH 424-2 II a 50, S. 54.
- 55 StAHH 424-2 II a 60, S. 428, 585; Reinstorf, E[rnst]: Peter Beenck in Wilhelmsburg (1750–1820). In: HGH 11, 1939, S. 210–215, hier S. 213; Klem (wie Anm. 6), S. 208; ders. (wie Anm. 1), 260f.; Stammer (wie Anm. 1), S. 80; Karting (wie Anm. 1), S. 48; Jestrzowski (wie Anm. 29), S. 64f. Varianten: Johann Dreyer, Johann V. Dreyer, Otto Dreyer, H. Dreyer, Hinrich Otto Dreyer.
- 56 Sophia Lucia Dreyer, * Altona, bei der Sägemühle, ~ Ottensen 22.11.1737, † Altona 10.4.1776, ∞ Altona 22.4.1761 Hinrich Dultz; Jestrzowski (wie Anm. 29), S. 64f.
- 57 Jestrzowski (wie Anm. 29), S. 221.
- 58 StAHH 424-2 II a 55, S. 697–702 u. II a 60, S. 428, 585, 607.
- 59 Klem (wie Anm. 1), S. 242, 246; ders. (wie Anm. 6), S. 204, 206; Karting (wie Anm. 1), S. 40; Stammer (wie Anm. 1), S. 228.
- 60 StAHH 424-2 IV a 3, S. 420; Klem (wie Anm. 1), S. 246; ders. (wie Anm. 6), S. 204, 208, 259; Timmermann (wie Anm. 29), S. 299; ders. (wie Anm. 12), S. 60; Karting (wie Anm. 1), S. 40; Jestrzowski (wie Anm. 29), S. 216, 218.
- 61 AACN v. 28.4.1778 u. 8.7.1788; Münze (wie Anm. 20), S. 99; Klem (wie Anm. 1), S. 261; Karting (wie Anm. 1), S. 41; Jestrzowski (wie Anm. 29), S. 64, 218.
- 62 StAHH 424-2 III a 13 C fol. 498, 500 und III a 13 CC fol. 77, 380.

- 63 StAHH 424-2 II a 87, S. 91, 417–419; Klem (wie Anm. 1), S. 261; Stammer (wie Anm. 1), S. 281; Momsen (wie Anm. 6), S. 162; Karting (wie Anm. 1), S. 41.
- 64 AA 1802–1839; Timmermann (wie Anm. 12), S. 60; Karting (wie Anm. 1), S. 41.
- 65 Baasch (wie Anm. 4), S. 114; Volckens, Wilhelm: Neumühlen und Övelgönne. Altona 1895, S. 166; Timmermann (wie Anm. 29), S. 299; Klem (wie Anm. 1), S. 246–248, 260; ders. (wie Anm. 6), S. 207–209; Stammer (wie Anm. 1), S. 256; Karting (wie Anm. 1), S. 40; Jestrzemiński (wie Anm. 29), S. 65.
- 66 Der Husumer Martin Tobias war Eigner der 1778 in Altona (vermutlich von Tiedemann) erbauten Kuff bzw. des Ewers DE JONGE TOBIAS von 10 CL (Nachrichten von der Stadt Husum. In: Schleswig-Holsteinische Provinzialberichte 12, 1798, S. 282–301, hier S. 296f.; Iben [wie Anm. 37], S. 56).
- 67 StAHH 424-2 II a 60, S. 157, 198, 274, 298; Volckens (wie Anm. 65), S. 166; Klem (wie Anm. 1), S. 259.
- 68 HA 1790–1801; AA 1802–1807; Klem (wie Anm. 1), S. 261; Stammer (wie Anm. 1), S. 256; Karting (wie Anm. 1), S. 41f.; Jestrzemiński (wie Anm. 29), S. 64–66.
- 69 Reinstorf (wie Anm. 55), S. 213; Kresse, Walter: Aus der Vergangenheit der Reiherstiegwerft in Hamburg. Hamburg [1961], S. 14; Stammer (wie Anm. 1), S. 27f.; Karting (wie Anm. 1), S. 46–61; Möller (wie Anm. 1), S. 125.
- 70 Kirchenbücher des Departements La Charente Maritime, online unter www.charente-maritime.org/conseil_general_17/archives_departementales/accueil_archives.htm (23.2.2009); Königlich Privilegierte Altonaer Adreß-Comtoir-Nachrichten (AACN) v. 8.4.1795; Piper, Paul: Altona und die Fremden. Altona 1914, S. 215f.; Eschels, Jens Jacob: Lebensbeschreibung eines alten Seemannes, von ihm selbst und zunächst für seine Familie geschrieben. Hamburg ²2006, S. 269; Varianten von Vor- und Familiennamen z.B. Jean Baptiste, Johann Behrend, Foucht, Fochet, Fauche, Fanché, Touche.
- 71 StAHH 424-2 III a 13 C fol. 138, 232, 234. Dultz hatte zusätzlich ein Nachbargrundstück für Schiffbauzwecke genutzt; Jestrzemiński (wie Anm. 29), S. 66f.
- 72 Zum VERSUCH: StAHH 424-2 II a 72, S. 602, 606; AACN v. 20.1.1798; Altonaischer Mercurius v. 19.1.1798; Büsch, J[ohann] G[eorg]: Bericht über das zur Probe einer ganz neuen Bauart in Altona gebauete Schiff, der Versuch genannt, und dessen Schicksale auf seiner ersten Reise. In: Hamburgische Adreß-Comtoir-Nachrichten v. 5.2.1798, S. 81–83; de Ducrest, Charles-Louis: Nouvelle theorie de la construction des vaisseaux. Kopenhagen 1799 (nicht eingesehen); Braubach, Daniel: Ueber das nach einer ganz neuen Bauart in Altona gebaute Schiff, der Versuch genannt. In: Journal für Fabrik, Manufaktur, Handlung und Mode 14, 1798, S. 374–379; Klem (wie Anm. 1), S. 41, 47, 262. Auf die wechselvollen Lebensgeschichten des Marquis de Ducrest und seiner Schwester, der Schriftstellerin Stéphanie de Genlis, die 1794–1801 in Altona und Hamburg lebte, kann hier leider nicht eingegangen werden (Piper [wie Anm. 70], S. 33–36).
- 73 StAHH 424-2 II a 73, S. 194, 216, 247, 327, 358; und II a 74, S. 144, 168; AACN v. 22.8., 12.9. u. 26.9.1798.
- 74 Altonaischer Mercurius, Nr. 137 v. 27.8.1799, S. 2134. Nach Sterberegister Ottensen † 17.8.
- 75 HA 1800, 1801; AA 1802–1831; Stammer (wie Anm. 1), S. 215; Klem (wie Anm. 1), S. 253; Karting (wie Anm. 1), S. 42; Meyer-Friese, Boye (Hrsg): Das Schiffsporträt. Dekoration und Dokument. Bestandskatalog der Sammlung. Bd. 1. Bremen 2007, S. 119–121; Momsen (wie Anm. 6), S. 162.
- 76 Klée Gobert, Renata u. Ramm, Heinz: Die Bau- und Kunstdenkmale der Freien und Hansestadt Hamburg. Bd. 2: Altona, Elbvororte. Hamburg ²1970, S. 77; Sterbejahr J.P. Behr richtig 1839.
- 77 StAHH 424-2 III a 5 N 3 fol. 239, 243, 251, 274, 306 u. III a 13 C, fol. 239, 242; Klem (wie Anm. 1), S. 243; ders. (wie Anm. 6), S. 204; Stammer (wie Anm. 1), S. 247; Karting (wie Anm. 1), S. 40. Sterberegister Ottensen: 9. Jul. [1747] für Jo. Dodenhoff gedankt, der auffm Schiff gestorben, und in die See geworffen.
- 78 AA 1802–1809; Timmermann (wie Anm. 12), S. 60.
- 79 HA 1791–1794; Klem (wie Anm. 1), S. 262; Brandenburg, Hajo: Bürgerbuch der Stadt Altona nach den Sondersteuerregistern von 1789. (= Beiträge zur Geschichte Hamburgs 39). Hamburg 1990, S. 28; Karting (wie Anm. 1), S. 42.
- 80 AA 1802–1809; Brandenburg (wie Anm. 79), S. 33; Timmermann (wie Anm. 12), S. 60.
- 81 AA 1802–1833; Brandenburg (wie Anm. 79), S. 37; Timmermann (wie Anm. 12), S. 60.
- 82 Goos: AA 1802; Ferrarini: Piper (wie Anm. 70), S. 214; Lyebing: Klem (wie Anm. 1), S. 258; von Schecht: HA 1797–1799.
- 83 Eschels (wie Anm. 70), S. 311–313; AA 1817–1831; Nötel, Clara: Stammbaum der Familie Eschels. Amsterdam 1927, S. 26; Klem (wie Anm. 1), S. 253; ders. (wie Anm. 6), S. 215; Stammer (wie Anm. 1), S. 89; Karting (wie Anm. 1), S. 43. Für ergänzende Angaben danke ich Herrn Harro Nötel, Norderstedt.
- 84 StAHH 424-2 III a 13 CC fol. 380, 400.
- 85 AA 1817–1839.
- 86 Karting (wie Anm. 1), S. 44.
- 87 Stammer (wie Anm. 1), S. 151; Karting (wie Anm. 1), S. 44.
- 88 StAHH 332-5 Bd. 5235, Nr. 2079; AA 1850–1897; Stammer (wie Anm. 1), S. 149f.; Karting (wie Anm. 1), S. 45; Hamburgischer Staatskalender 1877–1891.

- 89 StA HH 424-2 III a 13 C III, fol. 111; AA 1844–1882; Stammer (wie Anm. 1), S. 184; Karting (wie Anm. 1), Bd. 1, S. 44, 127.
- 90 AA 1841–1850; Hieke, Ernst: H.C. Stülcken Sohn. (= Veröffentl. d. Wirtschaftsgeschichtl. Forschungsstelle Hamburg 14). Hamburg 1955, S. 16–21, 26–29; Stammer (wie Anm. 1), S. 252; Karting (wie Anm. 1), S. 44. Sterbedaten nach Hieke.
- 91 StAHH 424-2 III a 13 C III fol. 239; Sterbedatum nach Karting (wie Anm. 1), S. 142.
- 92 Lange-Basman, Ulrike: Dreimastschoner und Dampfbarkassen. Die Hamburger Werft J.H.N. Wichhorst in der Zeit des Übergangs vom Holzschiffbau auf den Eisen- und Stahlschiffbau. (= Schriften des DSM 68). Wiefelstede 2009, S. 144–148.

Master Shipbuilders in Altona from the Seventeenth to the Nineteenth Century

Summary

In the more than two-hundred-year history of wooden shipbuilding in Altona from the seventeenth to the nineteenth century, there are sixty master shipbuilders whose birth and death data, religious affiliations, families, and in some cases company histories and shipyards have been determined. The prosopography of this professional group not only reflects an aspect of the history of navigation in Altona, but also contributes to the clarification of more specific matters such as the classification of new ship constructions. The masters' places of birth and death can moreover be used to gain insights into the structure of this professional group.

More than half of the master shipbuilders were born in Altona. Those who moved there from elsewhere were, for the most part, native to the bordering Danish, Hamburg and Lüneburg areas. In the first phase of shipbuilding in Altona until about 1720, however, immigrant Dutch of the Evangelical-Lutheran, Mennonite or Catholic faith predominated among the shipbuilder and shipyard owner families. Around 1795, a family of French shipbuilders settled in Altona and eventually introduced an innovative wooden ship design there.

The shipbuilding trade exhibited a strong tradition of passing the profession down from one generation to the next. Nearly half of the Altona masters were descendants of shipbuilders. In fifty cases, the professions of the sons and sons-in-law – the designated successors – were determined. Two-thirds of them were shipbuilders, four sons went into the timber business, and six took up other handicraft trades.

Even if a large share of the shipbuilders themselves came from shipbuilders' families and many of the masters inherited their shipyards or came into ownership of the same through marriage, a number of examples show that the profession of master shipbuilder was also attractive for the descendants of families engaged in business. With capital generally obtained from within the family circle – as had also been the case in pre-industrial times – large-scale shipbuilding enterprises were established in Altona, not least of all for the purpose of supplying the family fleet.

Architectes navals à Altona du XVII^e au XIX^e siècle

Résumé

Au cours de l'histoire de la construction des navires en bois à Altona, couvrant plus de deux cents ans du XVII^e au XIX^e siècle, des 60 architectes navals en fonction, les biographies, la religion, les familles, en partie l'histoire des entreprises et les sites des chantiers navals ont pu être déterminés. La prosopographie de ce groupe professionnel ne forme pas seulement une petite partie de l'histoire de la navigation d'Altona, mais contribue à éclaircir les questions de détails comme le classement des nouvelles constructions de navires. De plus, les biographies des architectes peuvent être utilisées pour se faire une idée de la structure de ces groupes professionnels.

Plus de la moitié des architectes ont vu le jour à Altona. Ceux qui vinrent de l'extérieur provenaient essentiellement des régions voisines du Danemark, de Hambourg et de Lunebourg. Toutefois, durant la première phase de l'essor de la construction navale à Altona, jusqu'en 1720 environ, on constate une nette domination des familles de constructeurs et d'armateurs émigrées des Pays-Bas, de religion évangélique-luthérienne, mennonite et catholique. Vers 1795, une famille française de constructeurs s'installa à Altona, à laquelle on doit la réalisation d'une construction innovante de navires en bois.

La construction navale montrait une forte transmission de métier. Presque la moitié des maîtres artisans d'Altona venaient de constructeurs navals. Dans 50 cas, les professions des fils ou des gendres – les successeurs prévus – purent être déterminées. Parmi eux se trouvaient deux tiers de constructeurs, quatre fils devinrent négociants en bois, six prirent un autre métier artisanal.

Même si une grande partie des constructeurs descendaient eux aussi de constructeurs navals et que de nombreux maîtres artisans héritaient de leur chantier naval (certains grâce à leur mariage), quelques exemples montrent néanmoins que pour les descendants de familles en provenance de la branche commerçante, le métier de constructeur se révélait également attrayant. Avec le capital qui provenait du cercle familial, comme c'était courant à l'époque pré-industrielle, de plus grandes entreprises de construction navale s'établirent à Altona, servant notamment à l'approvisionnement de la flotte familiale.