

Kurt Grobecker

HAMBURGS STOLZE
FREGATTEN
GEGEN DIE KORSAREN

Konvoischiffahrt im 17. Jahrhundert

Medien-Verlag Schubert

ISBN 978-3-937843-12-4

© Copyright 2007 by Medien-Verlag Schubert, Hamburg.
Alle Rechte, auch des auszugsweisen Nachdrucks und der
fotomechanischen Wiedergabe, vorbehalten.

Satz und Layout: Medien-Verlag Schubert / Thomas Börnchen

Druck: Grafisches Centrum Cuno

Printed in Germany

Inhalt

Das Lächeln der Maria: <i>Trost und Segen für eine gute Schifffahrtssaison</i>	8
Dem Schicksal zum Trotz: <i>„ . . . und jümmer wieder no de See!“</i>	14
Wachsende Bedrohung durch die Korsaren: <i>Hamburg erlässt eine „Admiralitätschaftsordnung“</i>	19
„Binnen vertein Dagen van Dato“: <i>Wie Hamburger Kaufleute Gebühren schuldig blieben</i>	23
Machtkampf zwischen Rat und Kaufmannschaft: <i>Wem gehört das „Convoygeld“?</i>	28
Harte Schule in Bergen: <i>Als „Lehrjunge“ im Hansekontor</i>	32
Tausend Männer und keine Frau: <i>Vom freudlosen Leben in der „Tyske Brygge“</i>	36
Höhere Weihen für Handelsburschen: <i>„Dat Rookspill“ in Bergen</i>	42
Die Admiralität lässt sich Zeit: <i>„Hier spreek man veel van Convoy“</i>	45
Herzergreifender Appell an die Christenmenschen: <i>Holzfiguren sammeln für die „Sklavenkasse“</i>	48
Ein arabisches Wort macht Karriere: <i>Der „amiralje de la mar“ erobert die Hanse</i>	53

Kontroversen um die Kosten: <i>Eine Lokalposse nach Pfeffersack-Art</i>	54
„Leopoldus Primus“: <i>Eine Verbeugung vor dem Kaiser</i>	58
Zufriedene Inspektoren auf dem Theerhof: <i>Hohe Ansprüche an Hamburgs „Convoyer“</i>	63
„Medio October im Nahmen Gottes“: <i>Vorbereitung einer Konvoifahrt</i>	68
Eine stolze Fregatte für „periculöse Zeiten“: <i>Die „Wapen von Hamburg“ wird in Fahrt gesetzt</i>	72
„Politik is anners seggen as dohn“: <i>Ein Konvoikapitän im Zwielight</i>	74
„Hab ich keine Kühe, so hab ich keine Mühe!“: <i>Kommerzielle Ladungen auf Konvoischiffen</i>	77
Der Preis der Sicherheit: <i>„Eine üble Consequentz für das Commercium“</i>	81
Rivalitäten mit Folgen: <i>Ein Amt wird käuflich</i>	87
„Negst Gott im Vorfall das Beste thun . . .“: <i>Mit „metallinen“ Achtzehnpfündern ins Seegefecht</i>	90
Altonaer wurden nicht akzeptiert: <i>Die Mannschaftsbesetzung auf den Konvoiern</i>	93
Prächtige Farben auf den Konvoi-Fregatten: <i>Bootsleute mit roten Röcken und blauen Strümpfen</i>	96

40 Schläge wegen „unerlaubten Umgangs“: <i>Harte Disziplinarstrafen auf Konvoischiffen</i>	100
„Wi hielden de Predig van gesteren!“: <i>Mit Gottes Wort auf gefährliche Missionen</i>	104
Eine goldene Ehrenkette vom spanischen König: <i>Hamburgs Seeheld auf dem Höhepunkt seines Ruhms</i>	109
Der Preis des Ungehorsams: <i>Kielgeholt und an den Mast genagelt</i>	114
„Wat deist du up See?“: <i>Auf der Suche nach einer Mannschaft</i>	119
„Wi koent keenen Spaß verdrägen“: <i>Eine Sturmfahrt durch die Biscaya</i>	122
Bevorzugte Lektüre eines belesenen Admirals: <i>Reisebeschreibungen aus fremden Ländern</i>	124
Das große Lot geht über Bord: <i>Ankunft in der Bucht von Cadiz</i>	128
Der Seemannstod eines Helden: <i>Mit der „Wapen von Hamburg“ in die Unsterblichkeit</i>	129
„Lanck über Steven 140 Fuß“: <i>Die Admiralität gibt eine neue „Wapen“ in Auftrag</i>	135
Ein Senator bittet zu Tisch: <i>„Boeuf à la Mode“ dem Admiral zu Ehren</i>	138
„ . . . sowohl gefürchtet als auch geliebt zu sein!“: <i>Das Admiralskollegium wählt einen Schiffsführer</i>	142

Hamburg gewährt „Convoy auf England“: <i>„Ein Sturmblock gegen die Alleinherrschaft des English Court“</i>	144
Ein Kaiser dankt ab: <i>„Leopoldus Primus“ endet auf der Aburackwerft</i>	148
„Norden um“ oder „binnen durch“?: <i>Verbindliche Vorschriften für die Westfahrt</i>	150
Herausforderung für die Konvoier: <i>Kreuzen in Hamburgs Walfangrevieren</i>	152
Backen und Banken: <i>„ . . . im Mittel schlecht und am Ende erbärmlich!“</i>	155
Konvoifahrten im „Linienverkehr“: <i>Zeitdisziplin als oberstes Gebot</i>	158
„Den besten Seemannsziel in Noth zu gebrauchen“: <i>Instruktionen für die Konvoikapitäne</i>	161
Eine Serenata zum Jubelfest: <i>Die Admiralität bereitet ihren Geburtstag vor</i>	163
„Die Lustbarkeit währete biß in den Morgen“: <i>Das einhundertjährige Jubiläum der Admiralität</i>	169
„Nirgends ist so schön zu wohnen: <i>Nichts ist dieser Gegend gleich!“</i>	174
„Den Kapern weggenommen“: <i>Bewährung im letzten Seekampf</i>	178
„Wo es hinkam . . . zuvorkommend aufgenommen“: <i>Hamburgs letzte Konvoifahrt</i>	181

Kurze Karriere eines „schwimmenden Barockpalastes“: <i>Die letzte „Wapen von Hamburg“ wird arbeitslos</i>	185
Epilog aus der Franzosenzeit: <i>„Rumpf und Segel von Kugeln durchlöchert“</i>	194

Das Lächeln der Maria:

Trost und Segen für eine gute Schifffahrtssaison

Als er vor ihr auf den Knien lag, glaubte er ein zartes Lächeln über ihr Antlitz gleiten zu sehen. Im ersten Augenblick erschrak er. So deutlich hatte ihm die Gottesmutter Maria, die dort in einer Nische aufgestellt war, niemals zuvor ein Zeichen ihrer Zuneigung gegeben. Dann bemerkte er, dass sich ein einsamer Sonnenstrahl durch das Kapellenfenster in den Innenraum des Gotteshauses verirrt und auf das liebevoll geschnitzte, so gütig auf ihn herabschauende Antlitz der Heiligenfigur gelegt hatte. Dadurch, so versuchte er sich tröstend einzureden, war dieses seltsam sanfte, seine Seele beruhigende Gesicht der Holzfigur zu eben jener zauberhaften Lebendigkeit erweckt worden, die sein Herz für eine Schrecksekunde in Aufregung versetzt hatte.

Es dauerte einige Zeit, bis das Pochen seines Herzens sich so weit beruhigt hatte, dass er es nicht mehr als bedrohlich empfand und schließlich gar nicht mehr wahrnahm.

Hieronymus Moller presste seine kräftigen, von harter Arbeit gezeichneten Hände, die sich im Laufe seines Lebens zu gewaltigen Pranken geformt hatten, voller Inbrunst gegeneinander und bat um das Wohlwollen der Jungfrau Maria – wie er es solange er denken konnte – am 22. Februar eines jeden Jahres zur feierlichen Wiederaufnahme der Schifffahrt auf der Elbe getan hatte, und wie es schon bei seinem seligen Vater und Großvater Brauch gewesen war. Sie hatten sich noch bei Regen, Schnee und Wind, der von der Elbe kommend über die freie Fläche wehte, im Freien auf den oft noch vom Frost gehärteten Boden geworfen; denn die Statue hatte ursprünglich in einer Nische der Stadtmauer beim Schartor in unmittelbarer Nähe des nach dem kleinen Steilufer „tom Schore“ benannten Schiffslandeplatzes ihr unwirtliches Dasein gefristet. Dorthin hatten sich die Schiffer und alle, die der Schifffahrt auf die eine oder andere Weise verbunden waren, an dem von alters her festgelegten Februartag begeben, um für eine sichere Reise und eine unversehrte Rückkehr in den Heimathafen zu bitten.

Die Wundermacht der Heiligen hatte sich schon so oft als segensreich erwiesen, dass die Schiffer immer wieder auf ihre Gnade vertrauten, auch wenn die Gottesmutter sicher viel zu viel zu tun hatte, um jeder einzelnen Bitte um Beistand gerecht werden zu können. Denn immer wieder verbreiteten sich die von heimgekehrten Seefahrern mit-

gebrachten Nachrichten über schreckliche Stürme und Unwägbarkeiten des Blanken Hans, denen die Handelsschiffe mit ihren Mannschaften zum Opfer gefallen waren. Oder schlimmer noch: Die Männer erzählten schaurige Geschichten von ihren Begegnungen mit See- und Strandräubern, die den meistens wehrlosen Seeleuten die gesamte wertvolle Ladung, dann ihre Schiffe und schließlich das Leben genommen hatten.

Nur wenige waren den grausamen Massakern entkommen, und diese Wenigen berichteten dem Rat, den Handelsherren, vor allem aber dem neugierigen Volk in den Hafenschänken ihre Erlebnisse. Und sie brauchten ihre Abenteuergeschichten nicht einmal in kräftiges Seemannsgarn einzuspinnen; denn die Wirklichkeit war grauenhaft genug. Besonders für diejenigen, die in Gefangenschaft geraten waren. Die armen Familien der einfachen Seeleute waren kaum jemals in der Lage, das geforderte Lösegeld für ihre Männer, Väter und Söhne aufzubringen und mussten die Bedauernswerten ihrem ungewissen Schicksal überlassen.

Die Gedanken des Hieronymus Moller, der sein Schiff gleich nach dem Einsetzen des Tauwetters elbabwärts mit Kurs nach Iberien begleiten wollte, waren von der Sorge getragen, er könne durch einen Überfall, wenn schon nicht sein Leben, so doch seine wirtschaftliche Existenz und damit einen Teil seines Lebens verlieren. Denn die Handelsgüter, die er während des strengen Winters in den hinteren Räumen seines Wohnhauses gelagert und gehütet hatte, waren alles, was er besaß. Der Verlust würde ihn ruinieren.

Moller ertappte sich dabei, dass ihn solche düsteren Gedanken von der stillen Zwiesprache mit der Jungfrau Maria abzulenken drohten, und er versuchte, sich auf das Gebet zu konzentrieren.

Er wäre in diesem Augenblick lieber allein gewesen mit sich und der „Sunte Maria tom Schare“. Das aber war nur ein frommer und unerfüllbarer Wunsch. Denn seit in den sechziger Jahren des 14. Jahrhunderts der See- und Strandraub die Schifffahrt zunehmend bedroht und gefährdet hatte, war die Zahl der schutzfliehenden Seeleute, denen sich noch Scharen von Pilgern und weltlichen Reisenden zugesellten, erheblich angewachsen.

Es kam auch keiner glücklich heim, der es nach seiner Rückkehr nicht für seine Pflicht und Schuldigkeit angesehen hätte, an dieser Stätte dem Allmächtigen auf den Knien liegend im Gebet zu danken und reichlich Almosen zu opfern.

Sogar in der Stadt selbst, so erzählte man sich, habe die Heilige Maria viele Wunder an Kranken, Blinden und Lahmen vollbracht, wenn die

Hilfesuchenden das Bild nur mit gläubigem und demütigem Sinn angerufen hatten.

Die Stadt hatte diese Zunahme des Pilgerverkehrs veranlasst, die Heiligenfigur aus ihrem ungemütlichen Nischendasein in der Stadtmauer zu befreien und im Jahr des Herrn 1371, nachdem sich der Rat mit dem Domkapitel zusammengetan hatte, dort unten am Elbufer ein 60 Fuß langes Bethaus errichtet. Dazu hatte er verordnet, „dar man schall inne setten dat Bilde der hilligen Juncfrowen, welck nu steit in der Müren der Stad by der Poorten Schardor“. Vor der Marienstatue hatten Bauleute ein kleines Podest aufgestellt, auf dem die Opfer und milden Gaben abgestellt werden konnten, die von den Bittstellern und Pilgern reichlich herangeschleppt wurden.

Das Domkapitel und der Ehrwürdige Rat hatten weise dafür gesorgt, dass die Gaben in die richtigen Taschen flossen, und die richtigen waren die eigenen: Von dem ersten Drittel wurde das Gebäude unterhalten, das zweite Drittel floss den Domherren zu, und den Rest kassierte der Rat für die „Beschirmung der Pilger und Wallfahrer“.

Rund um das Jahr kam eine gute Summe zusammen; denn nicht nur die zum Auslaufen bereiten Schiffer legten der Jungfrau milde Gaben zu Füßen, auch andere kamen, um Maria für irgendetwas zu danken oder sie um etwas zu bitten.

Hieronymus Moller fiel bei diesem Gedanken ein, dass sich in jüngster Zeit im Volk die Sage verbreitet hatte, Hamburgs erster Erzbischof Ansharius höchstpersönlich habe die gnadenbringende Figur etwa 30 Jahre nach der Gründung des Fleckens „Hammaburg“ an dieser Uferstelle aufgestellt, an der er bei seiner Ankunft das Schiff verlassen hatte.

Hieronymus mochte an diese nun schon 400 Jahre zurückliegende Geschichte nicht so recht glauben. Vor allem nicht daran, dass man als Beweis für deren Richtigkeit den Namen der an dieser Stelle 1450 förmlich geweihten Kapelle sah: Nein, dass die „Scharkapelle“ nach dem Erzbischof Ansharius benannt sein sollte, das leuchtete ihm nicht ein. Hieronymus Moller war ein weitgereister und nach Kaufmannsmaßstäben gebildeter Mann, der seine Handelsgüter selbst begleitete und der deshalb weit herumkam. In fremden Häfen war er oft mit Angelsachsen zusammengetroffen und hatte mit ihnen manch ein Glas Wein auf das Wohl ihrer beiderseitigen Landesherrn geleert. Er hatte die Inselmänner mehr als einmal von ihren heimischen Gestaden sprechen gehört. Und die Küste nannten die fremden Seeleute „shore“. Auch die Kapelle „tom Schore“ stand ja am Ufer eines Flusses, der Elbe näm-

lich. Von daher, so schloss er, müsse sich der Name ableiten. Ja, genau so musste es gewesen sein! Hieronymus Moller war klug genug, nicht alles zu glauben, was man sich im Volk erzählte.

Als er sein Gebet beendet hatte, sich erhob, seine Beinkleider glattstrich und die dicke Winterjacke richtete, gewahrte er hinter sich den Ältermann der Jacobsbruderschaft, jener Corporation von Schiffern, die sich seit kurzem die Unterhaltung der Kapelle „St. Maria tom Schare“ zur Aufgabe gemacht hatte.

„Na, Hieronymus“, fragte er Ältermann, „wenn schall dat denn losgahn?“

„Sobald as de Elv nich mehr steit“, antwortete Hieronymus. Was meinte: sobald die ersten wärmenden Sonnenstrahlen die dicke Eisdicke des Flusses aufbrechen und die Eisschollen elbabwärts treiben würden.

Hieronimus war auf eine sonderbare, ihm nicht erklärbare Weise leicht ums Herz geworden.

Die stille Zwiesprache mit seiner Schutzpatronin hatte ihn zuversichtlich gestimmt, und er war sich seiner glücklichen Heimkehr sicher.

Hatte ihm die Jungfrau vielleicht doch zugelächelt?



Blatt aus einer handschriftlichen Hamburger Chronik (17. Jh.)



*Kupferstichkarte Hamburgs
von 1643*

HAMBURGVM.



DIE ELBE
FLUß



- | | |
|----------------|---------------|
| 1. S. Nikolai | 22. S. Marien |
| 2. S. Nikolai | 23. S. Marien |
| 3. S. Nikolai | 24. S. Marien |
| 4. S. Nikolai | 25. S. Marien |
| 5. S. Nikolai | 26. S. Marien |
| 6. S. Nikolai | 27. S. Marien |
| 7. S. Nikolai | 28. S. Marien |
| 8. S. Nikolai | 29. S. Marien |
| 9. S. Nikolai | 30. S. Marien |
| 10. S. Nikolai | 31. S. Marien |
| 11. S. Nikolai | 32. S. Marien |
| 12. S. Nikolai | 33. S. Marien |
| 13. S. Nikolai | 34. S. Marien |
| 14. S. Nikolai | 35. S. Marien |
| 15. S. Nikolai | 36. S. Marien |
| 16. S. Nikolai | 37. S. Marien |
| 17. S. Nikolai | 38. S. Marien |
| 18. S. Nikolai | 39. S. Marien |
| 19. S. Nikolai | 40. S. Marien |
| 20. S. Nikolai | 41. S. Marien |
| 21. S. Nikolai | 42. S. Marien |

Machtkampf zwischen Rat und Kaufmannschaft:

Wem gehört das „Convoygeld“?

Die zwanziger Jahre des 17. Jahrhunderts veränderten das Stadtbild Hamburgs, wie es durch Menschenhand niemals zuvor verändert worden war: Die Stadtväter hatten den niederländischen Festungsbaumeister Johann van Valckenburgh beauftragt, einen Bastionsring um Hamburg zu legen, der jedem feindlichen Angriff standhalten sollte.

Der erfahrene Architekt und Baumeister steckte – ausgehend vom Turm der Nikolaikirche – einen Radius von ungefähr 1150 Metern ab und schlug einen an der Hafenseite abgeflachten Kreis mit 22 Bastionen, die nach den latinisierten Vornamen der Ratsherren benannt wurden.

Zehn Jahre dauerte es, bis das Bauwerk 1626 mit der tätigen Hilfe der Bevölkerung und sehr viel Geld fertiggestellt war. Das Geld und die Arbeitskraft waren gut angelegt. Im Dreißigjährigen Krieg zogen die brandschatzenden Horden an Hamburg vorbei. Dank ihrer Neutralität und ihrer Rolle als wichtiger Seehafen konnte die Stadt sogar vom Krieg profitieren: Die hansischen Kaufleute lieferten Nachschub für die schwedische Armee, und Hamburg wurde schließlich zum Ort der diplomatischen Aktivitäten, die darauf ausgerichtet waren, den Krieg zu beenden.

Hamburg war in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts zu einer respektablen Handels- und Hafenstadt herangewachsen. 1662 wohnten in der Stadt rund 75 000 Menschen, von denen ungefähr jeder fünfte das Bürgerrecht besaß.

Aber die Bäume wuchsen nicht in den Himmel. Eine Pest, die 1664 ausbrach, forderte mehr als 4400 Todesopfer. Zu dem Schock, den die Epidemie in Hamburg auslöste, kamen konjunkturelle Einbrüche. Fremde Kaufleute mieden die Stadt an der Elbe und ihre Schiffe aus Angst vor Ansteckung, und es dauerte einige Zeit, bis Misstrauen und Angst nach dem Ende der Epidemie abgeklungen waren.

Dabei hatte der Rat, dessen Mitgliederzahl in einem Rezess von 1663 auf je zwölf Kaufleute und Juristen festgeschrieben worden war, die Kontrolle über die Stadt niemals verloren. Nicht als algerische Piraten acht Hamburger Portugalfahrer mit 19 Seeleuten gekapert hatten, und auch nicht, als der Dänenkönig Friedrich III. Altona zur Stadt erhob und durch die Gründung des ersten Freihafens in Europa signalisierte, dass er Hamburg manch einen fetten Handelsbrocken wegzuschnappen gedachte oder den großen Nachbarn gar auszuhebeln hoffte. Der Rat

hatte in diesen Jahren sogar noch Zeit gefunden, sich um Petitionen wie den Schutz der Alsterschwäne zu kümmern und ein entsprechendes Mandat zu erlassen. Denn die Schwäne verkörperten die Würde und den Machtanspruch Hamburgs. Und der Rat hatte gute Gründe, für seine Stadt eine erfolgreiche Zukunft zu sehen. Gerade eben hatte der Große Kurfürst Friedrich Wilhelm von Brandenburg mit dem Bau eines Kanals zwischen Spree und Oder begonnen. Was das für Hamburg bedeutete, lag auf der Hand: Der Elbehafen würde durch die neue Wasserstraße eine Verbindung nach Schlesien bekommen und rechnete sich Chancen aus, zum Hauptausfuhrhafen für schlesisches Leinen aufzusteigen.

Je deutlicher spürbar wurde, dass der alte Hansebund zunehmend seinen Einfluss eingebüßt hatte, desto selbstbewusster traten die Elbhanseaten auf. Es waren die einflussreichen Kaufleute, die dabei das Wort führten.

Im Januar 1665 kamen sie im Obergeschoss der Börse zusammen, um eine Kommerzdeputation als ihre Interessenvertretung zu gründen. Unter dem Gründungsprotokoll vom 19. Januar stehen sieben Namen, die einen guten Klang hatten: Heuß und Cordes etwa oder auch Schröder. Einer aber sollte im Verlauf der weiteren Geschichte alle anderen an Popularität überstrahlen. Er war nicht einmal ein Kaufmann, sondern ihn hatten die Schifferalten in die Gründungsversammlung geschickt, und es stand auch fest, dass er dem Gremium nur drei Jahre lang angehören durfte. So stand es in den Satzungen, es sei denn, er wurde wiedergewählt. Der Name dieses Mannes: Berend Jacobsen Karpfanger.

Die Gründerväter der Kommerzdeputation waren „die allhie zu Hamburg zur See handelnden Kauffleute“. Die Aufgabe, auf die sie sich in ihren Gesprächsrunden in der Börse schnell geeinigt hatten, sahen sie darin, „alles und jedes, waß dem heilsahmen Commercio diensamb“ schien, zu beobachten und gegebenenfalls „Drangahl und Beschwerden“ umgehend dem Rat mitzuteilen und in enger Kooperation mit ihm abzuwehren.

Die Herren legten sich mächtig ins Zeug und erwiesen sich als fleißig. Ihren allgemein gefassten Absichtserklärungen folgten in kurzen Abständen Denkschriften, Eingaben und Vorschläge, wie etwa Hamburger Verluste im Seekrieg zwischen England und Holland zu vermeiden seien. Aber man befasste sich auch mit Verbesserungen in der Abwicklung des Alltagsgeschäfts: Die Kommerzdeputation entwarf neue Seebriefe und übersichtlichere Ladungspapiere, „damit aller Betrug und Falschheiten gewehret“ werde.

Hier wird deutlich, dass sich die Kaufmannschaft nicht nur zusammengeschlossen hatte, um gemeinsame Interessen zu vertreten und durchzusetzen, sondern auch nach innen zu wirken und für Ordnung im eigenen Haus zu sorgen. Sie schreckte nicht davor zurück, sich mit dem Ehrwürdigen Rat anzulegen, wenn es galt, die Bedürfnisse des Handels zu schützen und besonders, wenn der Rat einmal „in puncto Commercij“ Beschlüsse fasste, ohne diese vorher mit der Deputation abgesprochen zu haben. Dann wurde der Rat mit Beschwerden und Eingaben überhäuft, was ihn natürlich aus seiner Ruhe und Beschaulichkeit aufschreckte. So ist es verständlich, dass dem Rat diese Kommerzdeputation als Dauereinrichtung im Magen lag. Aber er musste angesichts der Machtstellung von Kaufleuten in dieser Stadt gute Miene machen und lenkte bei Konflikten meistens ein. Er ließ dann mitteilen, „E. Hochweiser Rath würde alles observieren, dass jeder friedtlich sein könnte“.

Möglicherweise war solches Entgegenkommen eine Beschwichtigungsgeste gegenüber dem wohlhabenden und angesehenen Kaufmannstand. Der Rat ging nämlich davon aus, dass sich die Kommerzdeputation nach dem Ende des englisch-holländischen Seekriegs, der ja auch Hamburgs Verbindungen gefährdete, sehr schnell wieder auflösen werde. Und er machte keinen Hehl daraus, dass er es „nicht leiden“ könne, dass ein Kollegium wie die Kommerzdeputation eine ständige Einrichtung sein müsse.

Der Rat fürchtete einen neben ihm hochkommenden Machtfaktor in der Stadt und argumentierte, man habe schließlich in der Vergangenheit den Kaufleuten geholfen, wenn sie zu zweit oder dritt bei ihm vorstellig geworden seien. So könne und so müsse es auch in Zukunft bleiben.

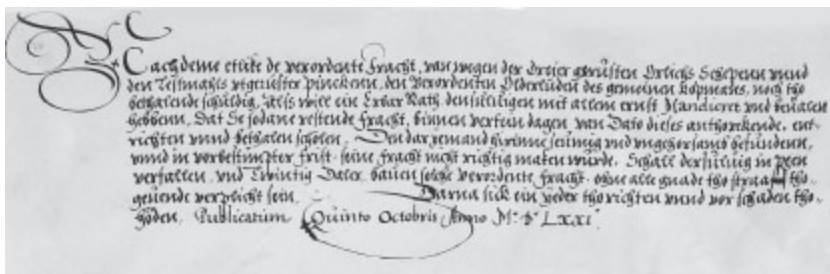
Das sahen die Kaufleute ganz anders. So war der Konflikt vorprogrammiert. Und dieser Konflikt offenbarte sich zum ersten Mal in aller Deutlichkeit am „Convoygeld“, einem Zoll auf Ein- und Ausfuhren, den die Kaufmannschaft noch vor der Gründung der Kommerzdeputation bewilligt hatte, wohl auch in der Hoffnung, als Gegenleistung die seit langem versprochenen Konvoischiffe zu bekommen. Immer wieder war es zu Reibereien darüber gekommen, dass der Rat sich trotz des dringenden Bedarfs an solchen Begleitschiffen zu viel Zeit ließ, statt den Bau endlich zu veranlassen.

Der Streit eskalierte schließlich an der Frage, wem das „Convoygeld“ eigentlich gehöre. Die Kaufmannschaft betrachtete die Konvoikasse als

ihr Eigentum. Die Admiralität begriff sie jedoch lediglich als eine Verwaltungsbehörde, die den Kaufleuten jederzeit Rechenschaft abzugeben habe. Die Kommerzdeputation leitete aus dieser Rechtsauffassung den Anspruch ab, einen Teil des Geldes für anderweitige Verpflichtungen auszugeben. Tatsächlich ließ sie sich 1667 erstmals einen Betrag aus der Kasse aushändigen, um damit einige ständig in Anspruch genommene Dienstleistungen zu bezahlen. Zu diesen Leistungen gehörten das Ansagen von Versammlungen, die Heizung des Börsensaals im Obergeschoss, wo der Ehrbare Kaufmann tagte, und die Führung des Protokolls. Das Protokoll war ein ständiger Zankapfel zwischen der Deputation und dem Rat. Die Ratsherren ärgerte es nämlich, dass die Protokollschreiber in allen Details festhielten, was zwischen den Mitgliedern der Deputation und dem Rat besprochen und beschlossen wurde. Im Grunde aber ging es letztlich darum, dass der Rat keine Institution neben sich dulden mochte, die ihre für die Stadt wichtigen Angelegenheiten in regelmäßigen Sitzungen selbstbewusst erörterte und regelte.

Erst 1674 wurde der Machtkampf beendet, nachdem der Kaiserliche Kommissar Graf Windischgrätz vermittelt hatte. Es fanden sich keine erheblichen Ursachen, ließ er die streitenden Parteien wissen, „welche ein so heilsahmes Werck, so der Stadt högste Mahnung und Einkunfften vermehret, auch zu Flor bringet, behinderen können“. Andere Länder, so der vermittelnde Graf, hätten bereits solche Kollegien, während man das in Hamburg „leyder gar schlecht beherziget“.

Der Rat war einsichtsvoll genug, Zugeständnisse zu machen und erklärte, dass er „die vorgemelde Kauffmannß Gedeputirte allezeit wolle kennen, hören und in billigen Sachen helffen“.



Ratsmandat über rückständige Beiträge der Kaufmannschaft für Kriegsschiffe

nen Mann wie Karpfanger wollte die Admiralität nicht tatenlos herumsitzen und seine Zeit an Land vergeuden lassen. Da traf es sich gut, dass der Kapitän Martin Holste, der Hamburgs zweites Konvoischiff, die „Wapen von Hamburg“, erfolgreich kommandiert hatte, mit der Mehrheit der Admiralitätsherren in einen Disput geriet, der bald in heftige Differenzen ausartete. Die Wortführer in Hamburgs hochangesehener und einflussreicher Behörde sahen keinen anderen Ausweg, als Martin Holste von seinem Amt zu suspendieren und Karpfanger das Kommando über die „Wapen von Hamburg“ anzutragen.

Ohne sich eine Bedenkzeit auszubedingen, willigte Berend Karpfanger ein. Im Herbst 1683 ließ er sein neues Schiff die Anker lichten und segelte unter vollem Zeug mit einer stattlichen Flotte im Kielwasser elbabwärts.

Der Preis des Ungehorsams:

Kielgeholt und an den Mast genagelt

Mit Berend Jacobsen Karpfanger hatte die Admiralität die Fregatte mit dem klangvollen Namen „Wapen von Hamburg“ ihrem besten Mann anvertraut.

Die Männer, die an diesem Abend zunächst an der Tafel und später im Herrenzimmer des Senator Witthöft versammelt waren, kannten die Geschichte. Immer und immer wieder hatten sie bei ihren Zusammenkünften darüber gesprochen und sich ausgemalt, wie Karpfanger bei seinen Kämpfen mit den Barbaresken sein strenges, aber gerechtes Regiment geführt haben mag, und manchmal hat sich wohl auch ihre mangels eigener abenteuerlicher Erlebnisse angestachelte Phantasie in die Berichte eingeschlichen. Aber jedes Mal schlug die ausgelassene Stimmung in nachdenkliche Trauer um, wenn die Rede auf Cadiz kam. Der Name des andalusischen Hafens stand für die größte Katastrophe, die jemals über ein Schiff der Hamburger Admiralität hereingebrochen ist.

Die erste Reise, für die Kapitän Karpfanger die Verantwortung auf der „Wapen von Hamburg“ übernommen hatte, war schon unter nicht allzu günstigen Bedingungen begonnen worden. Als der Admiral befahl, die Segel zu setzen und seine Fregatte an die Spitze einer stattlichen

Flotte von Kauffahrteischiffen in Fahrt zu bringen, herrschte auf der Elbe ein widriger Wind, der um so mehr aufbriste, je weiter sich der Geleitzug der Elbmündung näherte. Warum aber hätte das Wetter die Männer beruhigen sollen? Sie alle waren ja – abgesehen von wenigen Neulingen unter den Matrosen und Schiffsjungen – erfahrene Seeleute, die manch einem Teufel schon manch ein Ohr abgesegelt hatten, wie es die verwegenen Männer gern ausdrückten. Sie waren es gewohnt, auf ihr Können zu vertrauen und ein bisschen auch auf ihr Glück.

Als der Geleitzug Neuwerk mit seinem dickwandigen Wehrturm, dem Symbol hamburgischer Präsenz und hamburgischen Machtanspruchs am Mündungstrichter der Elbe, passiert hatte, zeichnete es sich ab, dass die ‘Wapen von Hamburg’ mit ihren Schutzbefohlenen bis zur iberischen Halbinsel hin ununterbrochen schlechten meteorologischen Bedingungen ausgesetzt sein würde. Mehrere Eintragungen im Logbuch vermerkten denn auch ‘quad Wetter’. Das änderte sich erst, als die stolze Fregatte oberhalb des 38. nördlichen Breitengrades der portugiesischen Küste folgend Ostkurs genommen hatte und sich dem Uferstreifen näherte.

In der geschützten Bucht von Cadiz ließ der Kommandant in der Hoffnung, seiner Mannschaft nach der anstrengenden Reise, die drei Wochen gedauert hatte, ein paar Ruhetage gönnen zu können, die Anker werfen. Die Männer freuten sich auf den Landgang in die ansehnliche andalusische Stadt, die als die älteste Stadt Westeuropas galt. Cadiz lag malerisch hingegossen auf einem von Kliffs umgebenen Muschelkalkfelsen, und immer noch sah man der Stadt trotz der Plünderungen durch die Engländer im Jahr 1596 ihren immensen Reichtum an. Als Haupthafen der Westindienfahrer und der spanischen Silberflotte verbreitete Cadiz ein unvergleichliches Flair, gewürzt durch ein buntes Gemisch seefahrenden Volks; ein bisschen zu laut vielleicht, aber packend und abenteuerlich. Welch ein anregendes Pflaster unter südlicher Herbstsonne für die Männer aus dem um diese Jahreszeit schon recht unwirtlichen Hamburg!

Die Besatzung der Admiralitäts-Fregatte bestand zu diesem Zeitpunkt aus 150 Matrosen, etlichen Offizieren und Soldaten. Außerdem befanden sich noch ein Prediger, ein Profos und dessen Leute sowie eine Reihe von Wundärzten an Bord. Auf einem Schiff, dessen Besatzung im Ernstfall auf Tod und Leben kämpfen musste, waren die Ärzte unverzichtbar.

Unverzichtbar war es auch, dass sich alle ihrem Rang entsprechend der strengen Disziplin unterordneten, die ihnen die Admiralität auferlegte.

Senator Witthöft liebte es, ausführlich über dieses Thema zu referieren und jedes Mal mit Nachdruck seinem Bedauern darüber Ausdruck zu verleihen, dass sich die nachwachsende Generation nicht mehr der Unterordnung befleißige, der es zur Bekämpfung innerer wie auch äusserer Feinde dringend bedurfte. „Gehorsam und Manneszucht“, pflegte er mit ernster Miene zu sagen, „sind die obersten Gebote an Bord, und ein Verstoß gegen die Regeln muss streng geahndet werden. Vor allem müssen sich die an ein lockeres und oft leichtsinniges Leben gewöhnten Seeleute damit abfinden, dass ihre ihnen so lieb gewonnenen Zerstreuungen in den Vergnügungshäusern und Kaschemmen der Häfen verboten sind.“

Welche Strafen denn einem unbotmäßigen Besatzungsmitglied auferlegt würden, wollte einer der Gäste wissen. Witthöft war auf eine solche Frage vorbereitet; denn er selbst hatte der Admiralität oft mit seinem Rat zur Seite gestanden, wenn sie die Bestimmungen modifiziert und neuen Tatbeständen angepasst hatte. „Die Sanktionen – jeder, dem am Wohl unserer Schifffahrt liegt, wird das einsehen – müssen streng und abschreckend sein“, erklärte er seinen Zuhörern, und alle spürten, dass drakonische Maßnahmen der innersten Überzeugung dieses aufrechten Mannes entsprachen. „Die am häufigsten in Anwendung gebrachte Strafe ist das Setzen in die Boje bei Wasser und Brot, was meistens verbunden ist mit dem Zusammenschließen der Beine. Wenn sich die Leute geschlagen haben, wenn sie ohne Erlaubnis nachts an Land geblieben sind, wenn sie ungebührliche Reden geführt, wenn sie sich betrunken hatten oder widerspenstig gezeigt haben, oder bei sonstigen leichteren Vergehen kommen sie in die Boje. Für schwerere Vergehen ist die Prügelstrafe vorgesehen. Sie besteht entweder darin, dass der Betreffende ‘mit de Katt’, das heißt einer Peitsche, geschlagen oder von einer Anzahl Matrosen – entweder dem Quartier oder auch ‘von allen Schiffsvölkern’ – gehörig ‘geleerset’ wird, wie man das Spießbrutenlaufen bei unseren braven Seeleuten nennt.“

Der Senator unterbrach seine Rede, um in der kleinen Pause den Herren, die ihre Gläser mit vorgerückter Stunde schneller zu leeren pflegten, noch etwas von dem Portwein nachzuschicken. Obwohl die rubinrot schimmernde Köstlichkeit den meisten die Zunge gelöst hatte, mochte keiner der Männer in das Gespräch eingreifen. Sie warteten darauf, dass Witthöft seine Aufklärung fortsetzte.

Nach kurzer Unterbrechung ergriff dieser wieder das Wort: „Es mag Ihnen, meine Herren, als allzu drakonisch erscheinen, was wir als ge-

rechte Strafen erachten, um Recht und Ordnung an Bord unserer Convoyer zu gewährleisten. Aber bedenken Sie, dass jede Art von Unbotmäßigkeit das Ziel gefährdet, das wir mit unseren Orlogern erreichen müssen.“

Zum ersten Mal an diesem Abend gebrauchte Witthöft das Wort, mit dem man seit der Zeit des mächtigen Hansebundes Kriegsschiffe zu bezeichnen pflegte. Aber die Anwesenden spürten, dass Witthöft dieses Wort nur schwer über die Lippen ging; denn mit Kriegsschiffen hat sich Hamburg von jeher schwergetan. Orlogschiffe, so argumentierten sie, seien Fregatten, die dem Angriff dienen. Konvoier hingegen – obwohl in der Bewaffnung den Kriegsschiffen sehr ähnlich – hatten Angriffe abzuwehren; sie dienten ausschließlich dem Schutz der Kauffahrteischiffe. Die feine Unterscheidung beruhigte das Gewissen der ehrbaren Kaufleute, die so oft in ihrer Geschichte erfahren hatten, wie sehr kriegerische Auseinandersetzungen die Handelsgeschäfte stören oder gar zum Erliegen bringen konnten. In einem Punkt aber glichen die Konvoier den Orlogern: Nur ein strenges Regiment, das die Disziplin und sei es auch mit grausamen Mitteln aufrecht erhielt, ermöglichte es den Konvoischiffen, ihrer Aufgabe gerecht zu werden und ihren Auftrag zu erfüllen. „Es mag uns befremdlich erscheinen“, ergriff Witthöft wieder das Wort, „wie hart wir mit Seeleuten bei Subordination ins Gericht gehen. Um das mit einigen weiteren Beispielen zu illustrieren: Wer morgens und abends beim obligatorischen Gebet fehlt, muss beim ersten Mal vier Schilling Strafe bezahlen, im Wiederholungsfall das Doppelte. Wenn das nichts fruchtet, wird er bei Wasser und Brot in die Boje gesetzt . . . Wer den Namen unseres Herrn Jesus ‘unnützlich führt’, wird an den Mast gestellt und von seinem Quartier geleerset . . . Wer Bier unnützlich weg gießt oder Victualien verkauft, erhält eine Leibesstrafe . . . Auf die meisten Vergehen steht jedoch dreimal Kielholen, das heißt, unter dem Kiel hindurchgezogen zu werden . . . Auch ist es streng verboten, Würfel, Karten oder dergleichen ‘Instrumente von Täuschereien’ an Bord zu bringen . . . Und so jemand im bösen Mute ein Messer zückt, soll er mit einem Brotmesser durch die Hand an den Mast gestochen werden.“

Die Herren in der Runde schwiegen. Keiner von ihnen war je zur See gefahren und niemand konnte sich wohl so recht in die Lage der Männer an Bord hineinversetzen und begreifen, was die fürchterliche Enge in schlecht durchlüfteten Mannschaftslogis bedeutete. Sie konnten kaum ermessen, wie sich das Alltagsleben in der bedrückenden, konflikträchtigen Atmosphäre in dem Mikrokosmos abspielte, die ein

Schiff zu allen Zeiten darstellte. Das Bewusstsein, in Stunden der Gefahr unbedingt aufeinander angewiesen zu sein, ein Bewusstsein, das enge Kameradschaften ebenso schmiedet wie ein Gefühl der absoluten Abhängigkeit, war beglückend und bedrückend zugleich.

Auch wenn die Männer im Herrenzimmer des Senators nicht über eigene Erfahrungen dieser Art verfügten, so hatten sie doch ein sicheres Gespür für die Notwendigkeit, Verstöße gegen die vorgegebene Ordnung angemessen zu bestrafen. Unter welchen Umständen und für welche Vergehen denn solche drakonischen Strafen verhängt wurden, wollte einer der Männer wissen. Senator Witthöft zog einen kleinen Notizzettel aus der Tasche, gerade so als habe er eine solche Frage erwartet. „Auf dem ‘Leopoldus’ wurde einmal ein Soldat drei Tage in eine Boje gesetzt“, erklärte er, nachdem er einen Blick auf die Notizen geworfen hatte, „der dem Jungen des Lieutenant verbieten wollte, diesem mitzuteilen, wenn ‘unordentliche dinge in’t schip vorvallen’, womit der Lieutenant den Jungen beauftragt hatte.“

Der Senator berichtete dann noch von anderen Straffällen auf Hamburger Konvoischiffen: ein Matrose war bestraft worden, weil er ohne Erlaubnis über Nacht an Land geblieben war und sich betrunken hatte; ein anderer, weil er Tabak verkauft hatte. Und ein Büchschütze war einmal in die Boje gesetzt worden, weil er irrtümlich einen Salutschuss zu viel abgefeuert hatte.

„Es ist selbstverständlich“, fuhr Witthöft fort, „dass die strengste Strafe auf Desertion stehen muss! Auch das kommt auf den Konvoischiffen gelegentlich vor und die Delinquenten müssen damit rechnen, ‘an den Galgen geschlagen’ zu werden. Immer wird diese Höchststrafe allerdings nicht verhängt. Der Strafkatalog bestimmt im Artikel 11, dass ‘ein Deserteur sol einen Monat Sold verwürcket haben, an seinem Leibe gestraffet, oder ihm als einem Schelm nachgeschrieben’ werden.“

Bevor sich Senator Witthöft erhob, um seine Gäste hinauszukomplimentieren, gab er noch einmal die immer wieder gern erzählte authentische Geschichte zum Besten, die alle Anwesenden amüsiert zur Kenntnis nahmen. Sie betraf den Matrosen eines Konvoischiffs, dessen Vergehen nach den Maßstäben seiner Zeit einer Strafe für würdig befunden wurde. „Der Mann hatte“, erinnerte Witthöft an den Fall, den alle natürlich kannten, „während die Convoy noch bei Cuxhaven lag, mit eines dortigen Bürgers Tochter unerlaubten Umgang gepflogen und schändliche Reden wider das Frauenzimmer geführt.“

Fröhlich ging die erlauchte Runde auseinander. Keiner war unter

den Freunden des Senators, der auf dem Heimweg nicht an die Sünden der eigenen Jugendzeit gedacht hätte und an die Möglichkeit, selbst einmal eine so schmerzhaftige Strafe erfahren zu haben wie der arme Matrose auf dem vor Cuxhaven ankernden Konvoischiff. Verschont geblieben zu sein, hielten sie ihrer Klugheit zugute, die vor allem in der strengen Befolgung jener hanseatischen Lebensregel bestand, die sie das elfte Gebot des umsichtigen hanseatischen Kaufmanns nannten: Man solle sich niemals erwischen lassen!

„Wat deist du up See?“:

Auf der Suche nach einer Mannschaft

Die Vorbereitungsarbeiten für das erste Auslaufen der „Wapen von Hamburg“ waren schnell abgeschlossen. Das neue Schiff hatte alle Beteiligten motiviert, sich mächtig ins Zeug zu legen. Man wollte keine Zeit verlieren, den neuen Stolz der Admiralität seiner ersten grossen Bewährungsprobe auszusetzen.

Als der Termin für die Konvoifahrt nach Iberien bei der Börse angeschlagen war und sich die Einzelheiten wie ein Lauffeuer in der Stadt verbreiteten, war in vielen jungen Seeleuten der Wunsch gewachsen, ihr Glück auf der neuen Fregatte zu versuchen.

Die Männer hatten Schlange gestanden, um auf einem solchen Schiff anheuern zu können. Dabei kannten sie noch nicht einmal die Segel-eigenschaften der „Wapen von Hamburg“, denn die Jungferreise und damit die Bewährung auf See und die Selbstbehauptung im Kampf mit den Piraten stand der Fregatte ja noch bevor. Aber es überstieg einfach das Vorstellungsvermögen dieser einfachen Seeleute, dass ein äußerlich so vollkommen und perfekt gestaltetes Schiff die ihm zuge dachte Aufgabe möglicherweise nicht glänzend erfüllen würde.

Viele der Seemannsträume, auf einem Schiff der Admiralität eine Rolle spielen zu können, zerplatzten jedoch am Urteil des erfahrenen Steuermanns, der die Bewerber in Augenschein nahm und der ein gewichtiges Wort beim Anheuern mitzusprechen hatte. Erwies sich ein Bewerber nach seiner Meinung als wenig tauglich, schickte er ihn mit

Das große Lot geht über Bord:

Ankunft in der Bucht von Cadiz

Das Ziel war erreicht! Aus dem Morgendunst eines auch für diese Region kühlen Herbsttages schälten sich die Konturen der Costa de la Luz heraus. Die „Wapen von Hamburg“ glitt mit leichter Fahrt über das sich kräuselnde Wasser der Bucht. Die Fregatte näherte sich ihrem Ankerplatz auf der Reede aus nordwestlicher Richtung.

Der Kommandant gab den Befehl zum Ausloten der Tiefe. Einer der Matrosen hatte sich auf Anweisung des Bootsmanns an der Leeseite schon auf die Reling gestellt und sich mit einem Seil gesichert, das er um die Want gelegt hatte. Die Buchten der Lotleine hielt er in der linken Hand klar und in der Rechten das an einem Faden hängende Lot. Er ließ es einige Male kraftvoll um die Hand schwingen und warf es dann mit kräftigem Schwung so weit voraus, dass mit der leichten Fahrt des Schiffes und dem Herabsinken des Lotes die Leine ungefähr senkrecht stand, als das Lot den Grund berührte. Mit lauter Stimme rief der Mann die an den Knoten in der Leine abzuzählende Tiefe über das Schiff. Der Steuermann und sein Rudergänger nickten zufrieden. Die „Wapen von Hamburg“ hatte noch so viel Wasser unter dem Kiel, dass eine Gefahr des Auflaufens nicht bestand. Und die regelmäßigen Kontrollmessungen zeigten, dass die Wassertiefe zur Küste hin nur geringfügig abnahm. Die See war ruhig, ganz im Gegensatz zu dem Wetter, das die „Wapen von Hamburg“ auf ihrer Reise erlebt hatte. Ein Teil der Besatzung hatte sich auf Anweisung des Admirals an Deck versammelt. Die Vorfreude auf den Landgang und die im Vergleich zur Zeit auf See wenig anstrengende Arbeit während der Liegezeit hob die Stimmung der Männer, und sie waren von ausgelassener Fröhlichkeit. Sie hatten gelacht, als ihr Kamerad das Lot ins Wasser senkte und laut im Chor gerufen, wie sie es jedes Mal taten, wenn „ausgetieft“ wurde:

„Wahrschau von undere
ji Schollen und Flundere.
Dat grote Lot
Geiht über Bord!“

Ihre „Außenbordskameraden“, wie Seeleute die Fische mit einer sonderbaren Mischung aus Respekt und Ironie nannten, sollten sich da unten in Acht nehmen; denn jetzt werde das große Lot über die Bordkante geworfen.

Der Seemannstod eines Helden:

Mit der „Wapen von Hamburg“ in die Unsterblichkeit

Der Kalender, den Berend Jacobsen Karpfanger in seinem Admiralsalon akribisch auf dem jeweils neusten Stand hielt, zeigte den 10. Oktober 1683.

An Deck der „Wapen von Hamburg“, die in der Bucht von Cadix vor Anker lag und in einer sanften Brise vor sich hin dümpelte, war die Besatzung fast vollzählig versammelt. Die Männer beschäftigten sich mit kleinen Ausbesserungsarbeiten, die der Kommandant angeordnet hatte. Oder sie putzten Messingbeschläge und vergoldete Embleme, worauf Admiral Karpfanger besonderen Wert legte. Einige schnitten aus ausgedientem Tauwerk zwischen Leinen und Segel anzubringende bürstenähnliche Polster zurecht, die das zerstörerische Scheuern des Materials verhindern sollten. „Tausenfüßler“ nannten sie diese Polster.

Um einen älteren Steuermann hatte sich ein Gruppe junger Matrosen gesellt, die sich von „dem Alten“ – von dem niemand genau wusste, vermutlich nicht einmal er selbst, wie viele Jahre er schon auf dem Seemannsbuckel hatte – in eine Kunst einweisen ließen, die als „Fancywork“ die Zeit zwischen zwei Wachen zu überbrücken half. Bei dieser Art des Zeitvertreibs wurden Garn und Tauwerk spielerisch verknotet. Dabei entstanden nicht nur kleine Kunstwerke, sondern auch mancherlei hübsche Gebrauchsgegenstände: Lampen, Flaschen, Gläser, Untersetzer, Messer- und Türgriffe wurden durch Bewickeln mit verschiedenen Garnen kunsthandwerklich aufgewertet.

Wer schon etwas mehr Erfahrung mit dieser Art des Zeitvertreibs während der Freiwache hatte, versuchte sich unter Anleitung des Steuermanns in der Gestaltung kunstvoller Zierknoten, die so phantasieanregende Bezeichnungen wie „Krone“, „Sternenknoten“ und „Schauermannsknoten“ hatten. Oder sie übten sich in dekorativen „Plattings“, mehr oder weniger kompliziert geflochtenen Schnüren, aus denen Schmuckgegenstände hergestellt wurden.

Zur Abendstunde, als die Glasenuhr einen Teil der Decksleute zur Wache gerufen hatte, ließ Berend Jacobsen Karpfanger in seiner Admiralskajüte die Tafel zum Diner anrichten. Er wollte an diesem Abend einige Gäste bewirten. Außer seinem Sohn und seinem Neffen, die sich an Bord befanden, hatte der Admiral etliche Freunde aus Cadix – zu denen auch der Gouverneur zählte – zu Tisch gebeten, und wie immer wollte er auch an diesem Abend seine Offiziere um sich haben.

Kaum hatten sich die Herren zur Tafel begeben und die Vorspeise aus den in den Hansestädten so überaus beliebten Krammetsvögelbrötchen mit einer Sauce Espagnole ausgiebig gelobt, die in der Kombüse mit viel kulinarischer Leidenschaft zubereitet worden waren, da entstand draußen auf dem Gang vor der Kapitänskajüte ein Tumult. Bevor Karpfanger aufstehen konnte, um sich nach dem Grund für die Unruhe zu erkundigen, stürzte atemlos ein aufgeregter Schiffsjunge herein. „Im Vorderkastell“ rief der Junge mit sich überschlagender Stimme und alle Form gegenüber dem Admiral und seinen Gästen außer Acht lassend, „im Vorderkastell ist ein Feuer ausgebrochen!“

Karpfanger sprang von der Tafel auf und rannte, gefolgt von seiner Diner-Gesellschaft mit Riesenschritten zum Vorschiff nach der Stelle, die der Schiffsjunge beschrieben hatte. Als er erkannte, dass sich die Flammen schon zu weit ausgebreitet hatten, um noch mit einfachen Mitteln bekämpft werden zu können, übernahm er sofort das Kommando über die Löscharbeiten. Aus den in viel zu geringer Zahl vorhandenen Eimern und Spritzen ließ Karpfanger unaufhörlich so viel Wasser wie möglich in die Glut gießen, dass man hoffen konnte, das Löschwasser werde in den tiefergelegenen Brandherd hineinlaufen, der über enge Zugänge nur schwer zu erreichen war. Aber die Hoffnung, das Feuer durch Wasser eindämmen zu können, erfüllte sich nicht. Weil in dem unteren Raum Teertäue lagerten, breitete sich das Feuer schnell aus und bildete, wie Augenzeugen später berichteten, bald „ein furchtbares Flammenmeer im Bauch des Schiffes“. Gewaltige Rauchschwaden zogen in die höher gelegenen Räume und behinderten die Sicht. Karpfanger erwartete, dass die Flammen bald auf das Deck durchschlagen würden und ließ einige Notschüsse aus den Kanonen abfeuern, um andere in der Bucht ankernde Schiffe auf die Gefahrensituation aufmerksam zu machen. Eine Reaktion aber blieb aus. Und keines der in der Bucht liegenden Schiffe machte Anstalten, der in Not geratenen Hamburger Fregatte zur Hilfe zu kommen. Vermutlich, so interpretierte man die Passivität möglicher Helfer, weil zu befürchten war, dass sich die „Wapen von Hamburg“ jeden Augenblick „in einen gefährlichen Vulkan“ verwandeln könnte. Die Besatzung muss die Gefahr gesehen haben; denn der größte Teil der Mannschaft sprang, getrieben von Angst und Schrecken, in die Schaluppen, um möglichst schnell von der Fregatte wegzurudern und „dem Verderben zu entfliehen“.

Für den an strenge Zucht und Ordnung gewöhnten Admiral Karpfanger war das ein klassischer Fall von Desertion. Er befahl seinen

Männern, umgehend auf das Schiff zurückzukehren und die nach seiner Meinung noch mögliche Rettung mit allen Mitteln zu versuchen.

Die Seeleute, die ihren Kapitän schätzten, respektierten seinen Befehl und kehrten auf die „Wapen von Hamburg“ zurück. In einem später verfassten Bericht über den Unglücksfall ist zu lesen: „Halb erstickt und geblendet von Qualm und Gluth, mit versengtem Bart- und Kopfhhaar, in ihrem Eifer nicht achtend der furchtbaren Hitze, durch welche die Verdecke des Schiffes barsten, kämpften die wackeren Schiffsleute stundenlang gegen das verderbende Element. Umsonst! – Aller Heldenmuth, alle Arbeit war vergebens; menschliche Macht war solcher Feuersgewalt nicht gewachsen.“

Als schließlich klar war, dass es nur noch kurze Zeit dauern würde, bis die Flammen die bis zum Rand gefüllte Pulverkammer im Vordersteven erreichen mussten, spielte sich eine ergreifende Szene zwischen Berend Jacobsen Karpfanger und seinem zwanzigjährigen Sohn ab: Der junge Mann soll sich dem Kommandanten mit Tränen in den Augen zu Füßen geworfen und den Vater angefleht haben, sein Leben zu retten und die Fregatte, die deutlich erkennbar nicht mehr zu retten sei, so schnell wie möglich zu verlassen.

„Hebe dich weg, mein Sohn“, so ist die Antwort des Admirals überliefert, „ich weiß, was mir anvertraut ist; der Pflicht und Ehre bleibe ich getreu!“

Daraufhin gab er einigen Quartiermeistern den Befehl, seinen Sohn und auch den Neffen in ein Beiboot zu setzen und an Land zu bringen. Während der Befehl ausgeführt wurde, brannte das Feuer von unten her an der Stelle des Fockmastes durch und fraß sich an dem leicht brennenden Tauwerk schnell bis zur Mastspitze in die Höhe. Es dauerte nur wenige Augenblicke, bis alles stehende und laufende Gut Feuer gefangen hatte und auch die Masten, die Rahen und das Tuch in hellen Flammen standen. In diesem Moment erreichte das Feuer die Pulvervorräte, die zwar durch die Löschversuche schon teilweise durchnässt waren, aber dennoch mit einem weithin vernehmbaren Donnerschlag eine gewaltige Feuergarbe in den Abendhimmel schickten. Ein schaurig schöner Funkenregen fiel auf die Bucht zurück. Das ganze glich einem der Feuerwerke, wie man sie in Hamburg zu besonderen Festtagen abzubrennen pflegte. Leider war dies bitterer Ernst.

An den Ufern hatte sich inzwischen viel schaulustiges Volk versammelt, das dieses Spektakel mit einer Mischung aus Entsetzen und Neugier beobachtete. Als die Lage des Konvoischiffs für alle deutlich erkenn-

bar hoffnungslos geworden war, stürzten sich die Männer, die bis zuletzt versucht hatten, ihr Schiff zu retten, panikartig ins Meer. Niemand achtete bei dem Versuch, der Höllenglut zu entgehen, in dem allgemeinen Chaos auf den anderen. Die zu Wasser gelassenen Schaluppen waren schnell überfüllt. Wer schwimmen konnte – und das galt erstaunlicherweise bei weitem nicht für alle Seeleute – versuchte sich aus eigener Kraft ans Ufer zu retten oder er griff verzweifelt nach irgendeinem bei der Explosion von Bord geschleuderten Holzgegenstand, in der Hoffnung, er werde ihn irgendwie an Land treiben oder einer der sich nach und nach an die sinkende „Wapen von Hamburg“ herantrauenden Helfer werde ihn auffischen. Für nicht alle, die dem Feuer entgangen waren, erfüllte sich diese Hoffnung. Ein Augenzeuge sagte aus: „Viele, die dem Feuertode entkamen, fanden ihr Grab in der kühlen Fluth, die im Widerscheine des brennenden Colosses in blutigrothem Glanze leuchtete.“ Auch für den Höhepunkt des Dramas fand der Chronist ergreifende Worte: „Gegen Mitternacht gingen durch das Feuer ausgelöst alle Kanonen an Bord des Schiffes los. Es war, als sende das schöne Kriegsschiff seinen letzten donnernden Scheidegruß über das Meer.“

Die Uhr zeigte eine Stunde nach Mitternacht. Der Sternenhimmel über der Bucht von Cadix verblasste angesichts des Feuerscheins, den die brennende „Wapen von Hamburg“ verbreitete, als die Flammen die Kugelkammer der lichterloh brennenden Fregatte erreichten und damit endgültig das Schicksal des Stolzes der Hamburger Admiralität besiegelten: Das Schiff gab schließlich seinen Widerstand gegen den Tod auf und flog kläglich in die Luft. Die aus großer Höhe herunterfallenden Holzteile zogen Kometen gleich ihren Feuerschweif hinter sich her, bis sie laut zischend in der Hafengebucht verglühten. Ein Nebel von Seewasserdampf legte sich über sie, gerade so, als wolle er die größte Katastrophe der Hamburger Admiralität mit einem gnädigen Schleier des Vergessens überdecken.

Das ganze Ausmass des Unglücks wurde erst am folgenden Morgen deutlich, als Bilanz gezogen wurde und die Helfer insgesamt 64 Leichen geborgen hatten: 22 Soldaten und 42 Bootsleute mussten in fremder Erde begraben werden.

Der größte Teil der Besatzung hatte sich auf Befehl des Kommandanten rechtzeitig in Sicherheit bringen können: 28 Soldaten und 142 Matrosen hatten überlebt und kehrten teilweise mit erheblichen Blessuren, aber immerhin am Leben, nach Hamburg zurück, wo man sie mit mitleidvoller Aufmerksamkeit empfing.

In der Nacht des Unglücks hatten die Retter noch bis in den frühen Morgen hinein gehofft, Berend Jacobsen Karpfanger unter den Lebenden zu finden. Im Laufe des Vormittags hatten die Helfer dann Gewissheit, dass der Admiral seinem Eid treu geblieben war: Er hatte die ihm anvertraute Fregatte nicht verlassen und war von der Wucht der Explosion ins Meer geschleudert worden. Man fand ihn am Vormittag des 11. Oktober 1683; Hamburgs Seeheld war auf das Bootstau eines englischen Schiffes getrieben. Erst als die Besatzung die Leiche an Bord gezogen hatte, erkannte sie an der Uniform, dass es sich um den Kapitän des Hamburger Konvoischiffs handelte.

Der Name des Admirals, der als Sechzigjähriger den Seemannsod starb, hatte in Spanien schon seit langem einen guten Klang. Dass der Mann den Korsaren eine gestohlene Silberladung abgenommen und sie dem spanischen König zurückgegeben hatte, war in diesem Land unvergessen. Man ließ den Admiral in Cadix drei Tage nach der Katastrophe beerdigen.

Zwölf prominente Kapitäne trugen den Sarg, und alle Schiffe waren angewiesen, Ehrensalven abzufeuern, die bis weit ins Land hinein zu hören waren.



Explosion der „Wapen von Hamburg“ vor Cadiz

König Carlos II. ließ dem Admiral am Kastell von Puntales ein prächtiges Denkmal setzen, das erst 125 Jahre später im Zuge der Kastellerweiterung abgerissen wurde.

Hamburg würdigte seinen Seehelden – außer mit guten Worten – nicht ganz so stilvoll. Die Familie Karpfangers wurde mit 800 Reichsthalern entschädigt. Vermutlich hatte der Rat der Stadt darauf gehofft, das Geld sparen zu können; denn er hatte zunächst einmal bei den Seefahrtsadvokaten in Holland und England angefragt, ob es denn überhaupt Präzedenzfälle für solche Wohltaten gebe.

Die „Wapen von Hamburg“ und ihr berühmtester Kommandant waren besiegt worden! Nicht von den Barbaresken, die zu bekämpfen die Fregatte von Hamburg aus Kurs auf die iberische Halbinsel genommen hatte. Sie war auch nicht besiegt von den zerstörerischen Kräften des Meeres, und sie hatte nicht vor der Gewalt der Stürme kapituliert.

Sie war gescheitert, weil aus nie gekläarter, aber wahrscheinlich nicht nennenswerter Ursache ein kleines Feuer ausgebrochen war, das schnell das ganze Schiff erfasst hatte.

Vielleicht hat gerade der Aufsehenerregende Tod der „Wapen von Hamburg“ und ihres Kapitäns beide in den Augen der Hamburger unsterblich gemacht.



Handgemalte Windrose aus dem 18. Jahrhundert

„Lanck über Steven 140 Fuß“:

Die Admiralität gibt eine neue „Wapen“ in Auftrag

Zehn Jahre lang hatte sich die Admiralität mit den Diensten der beiden Konvoischiffe „Leopoldus Primus“ und „Wapen von Hamburg“ zufrieden gegeben und es nicht für notwendig erachtet, weitere Schiffsneubauten in Auftrag zu geben.

Nachdem aber die „Wapen von Hamburg“ 1683 auf der Reede von Cadix das Unglück ereilt hatte und die Fregatte in die Luft geflogen war, begannen bei der Kommerzdeputation sogleich intensive Überlegungen, auf welche Weise ein Ersatz geschaffen werden solle. 1685 schlug die Kommerzdeputation einen Neubau vor. Allerdings war man in Hamburg – wohl auch, weil mit größeren Schiffen schlechte Erfahrungen gemacht worden waren – zu dem Entschluss gekommen, eine etwas kleinere und handlichere Fregatte zu bauen als es das explodierte Unglücksschiff von Admiral Karpfanger gewesen war. Der Ehrbare Kaufmann, der darin auch einen Kostenvorteil sah, erklärte sich einverstanden, ein Schiff von dreißig bis vierzig Stücken in Fahrt zu setzen, womit die Anzahl der an Bord befindlichen Kanonen gemeint war.

Im September 1685 erklärte sich die Bürgerschaft bereit, dem Vorschlag des Rates zu folgen, ohne allerdings auf dessen Wunsch einzugehen, ein „Grabengeld“, eine spezielle Steuer, für den Bau einer neuen Fregatte zu bewilligen. Die Bürgerschaft ließ lapidar mitteilen – und das ist ein Indiz für die starke Position, die sie in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts einnahm – die Admiralität solle sich mit der Kämmerei über die Kosten für ein neues Schiff verständigen.

Für 30 000 Taler erhielt der Schiffbaumeister Gerd Gerdes den Auftrag, sich der Sache anzunehmen. Für die Bildhauerarbeiten engagierte man den bewährten Christian Precht, der schon die beiden ersten Schiffe so erfolgreich betreut und zu ästhetischen Schmuckstücken gestaltet hatte.

Die Bauaufsicht wurde den beiden im Admiralkolleg sitzenden Schifferalten übertragen, und die hatten ihre liebe Not, den Vertrag, einen sogenannten Zärter, aufzusetzen, der sowohl den Wünschen der Kaufmannschaft nach einer leichteren Fregatte, als auch dem des Konvoikollegs nach einem möglichst starken Schiff Rechnung trug. Am Ende setzte sich der Ehrbare Kaufmann, dessen Stimme in der Stadt einiges Gewicht hatte, mit seinen Vorstellungen durch.