





Ein Kind seiner Zeit

Jens Jacob Eschels geht als Elfjähriger das erste Mal auf Walfang. Er erlebt den Anfang vom Ende der traditionellen Grönlandfahrt.

Text STEFANIE HARDICK Illustrationen LAURA LÜNENBÜRGER

42

Endlos scheinen die Eisfelder, riesige Schollen treiben Richtung Süden. Die Grönlandsee, westlich von Spitzbergen, irgendwo bei 78 Grad nördlicher Breite. Seit Wochen sind die 45 Männer auf dem Dreimaster »De Stadt Zwolle« unterwegs. Ein Dutzend Schiffe segelt nahebei. Taghell sind die Nächte. Die Sicht ist gut, die Aussicht weniger. Keine Schwanzflosse ist bislang zu entdecken auf dieser Grönlandfahrt im Frühsommer 1769. Dann der ersehnte Ruf: »Wal, Wal überall!«

Jens Jacob Eschels rennt zu den Booten. Sechs Schuppen mit je sechs Ruderern, dazu in jedem Boot ein Harpunier. Eschels ist erst elf Jahre alt, der Jüngste an Bord. Er hilft, die Boote ins Wasser zu lassen und lässt sie nicht mehr aus den Augen. Leise rudern die Walfänger zu der Stelle, an der sie das Tier zum letzten Mal gesehen haben. Sie müssen nah ran. Weiter als vier Meter kann selbst der beste Harpunier nicht werfen. Es ist ein kleiner Wal, ein Achtminüter. Länger taucht der nicht.

»Da bricht er durch!« Zum Atmen kommt der Wal nach oben. Die Harpune trifft. Sofort taucht der Wal wieder ab. Zieht die Schaluppe an der langen Harpunenleine hinter sich her: »Grönländer Schlittenfahrt« nennen das die Matrosen. Bei jedem Luftschnappen bohren sich weitere Lanzen in den Leib. Ein paar Treffer in den Bauch des Wals, schon bläst er Blut. Bald treibt er auf dem Rücken.

Seit fünf Generationen gehen fast alle Männer von den nordfriesischen Inseln und Halligen auf Grönlandfahrt, 1.200 Mann waren es 1769 alleine von Föhr. Im Frühjahr heuern sie bei den Holländern an. Die schicken sie ins Polarmeer. 192 Schiffe sind es in jenem Jahr, bemannt mit Steuermännern, Harpunieren, Speckschneidern, Köchen, Zimmermännern, Schiffsjungen, Barbieren.

Der Stoff, der diese Industrie 200 Jahre lang schmiert, ist Waltran. Ein gelbbraunes Öl, das man an den Küsten aus der dicken Speckschicht der Meeresriesen herauskocht. Erst 1859 wird das Petroleum entdeckt, bis dahin ist Tran das beste Leuchtmittel. Heller als das Öl aus Rüben, billiger als Kerzen aus Wachs.

Ein einziger Wal liefert bis zu 17.000 Liter Tran. Er erleuchtet die Straßen von London, Paris und Hamburg. Er brennt in den Leuchttürmen und sichert die Seefahrt. Er erhellt die ersten Fabriken und macht Nachtschichten möglich. Sein fischiger Geruch ist allgegenwärtig. Der Preis für ein Fass Waltran ist ein Indikator für die Konjunktur, ähnlich wie heute der Preis für ein Barrel Erdöl. Unmengen werden verbraucht – und Unmengen werden produziert. Die Zahl der Wale scheint unendlich. Sie sind eine Ressource, die man erntet und die sich von selbst erneuert. So glaubt man, und das glaubt auch Jens Jacob Eschels.





Mühsam nehmen die Ruderer jetzt den toten Wal ins Schlepptau. Zurück zum Schiff, wo sie den riesigen Leichnam an Backbord festzurren. Die Speckschneider klettern auf den Körper des Tieres. Gebogene Messer an langen Stielen schneiden in den Speck, 40 Zentimeter tief. Die Männer ziehen die Klängen der Flensmesser, schneiden meterbreite Streifen, schälen den Wal wie eine Orange. Im Wasser reißen die Haie Stücke aus dem Kadaver, die Luft ist erfüllt vom Flattern und Kreischen der Möwen. An Bord werden große Stücke zu kleinen, kleine zu handgroßen. Unter Deck trägt Jens Jacob Eschels Eimer durch den blutigen Glibber. Packt Speckstück für Speckstück, Fass für Fass. Zwölf Stunden je Schicht.

Für den Elfjährigen ist das bald Normalität. Was er beim Anblick der riesigen Schwanzflossen, der Fluken, im Eismeer empfindet, ob er die Tiere bewundert, fürchtet, bemitleidet — all das zeichnet er nicht auf. Nüchtern führt er stattdessen Buch: ein kleiner Wal, zehn Fässer Speck. Später: ein großer, 50 Fässer. Sein Urgroßvater war als erfolgreichster Walfänger der friesischen Inseln in die Geschichte eingegangen. 50 Jahre lang fuhr Matthias Petersen zur See, 373 Wale tötete er eigenhändig. Die Familie meißelte die Zahlen in seinen Grabstein. In diese Fußstapfen will Jens Jacob Eschels treten.

Als »der glückliche Matthias« zum ersten Mal zum Walfang ausfuhr, war die Grönlandfahrt gerade erst erfunden worden. 1596 hatte Willem Barents die Inselgruppe Spitzbergen entdeckt und vom unermesslichen Reichtum des Meeres berichtet: Allein in den eisigen Buchten lebten wahrscheinlich mehr als 50.000 Grönlandwale. Bis zu 22 Meter lang und 3.000 Zentner schwer, waren sie aus Sicht der Jäger eine ideale Beute. Grönlandwale schwammen so langsam, dass man sie mit dem Ruderboot einholen konnte und ihre Speckschicht war so dick, dass ihr Leichnam nicht unterging. Eine unerschöpfliche Quelle für Tran.

Die langsam versiegt. 150 Jahre Grönlandfahrt haben die Wale vorsichtig werden lassen. Jedes Jahr ziehen sie sich weiter von den Küsten zurück, in die Weiten des Polar-meeres. Und hier, mitten im treibenden Packeis, geraten die Jäger nun selbst in Gefahr.

Es ist zwei Uhr nachts am 6. Juli 1769, als die Besatzung der »De Stadt Zwolle« von einem Krachen geweckt wird. Bereits vor einigen Tagen sind vier Schiffe von Eisschollen eingekesselt worden. Man hofft auf günstige Strömung. Doch jetzt drängt das Packeis gegen die Schiffswand. Sie ist drei Planken stark. Das Eis ist stärker. Um fünf Uhr morgens trägt Jens Jacob Eschels sein Zeug aus der Kajüte. Die Männer evakuieren den Dreimaster. Mit vollen Händen rennt der Junge über das Deck, als das Schiff nach Steuerbord kippt. Er schliddert, geht über Bord, plumpst einige Meter tiefer in eine Schaluppe, die seinen Sturz zwar abfängt, dann aber auf dem Eis zerschellt. Um ihn herum fallen die schweren Masten, die Takelage, ein Inferno aus Holz und Splintern. Er schlägt Haken, rennt, das Eis ist griffig. Wie durch ein Wunder rettet er sich auf das nächstliegende Schiff. Er ist noch nicht eine Stunde an Bord, da kracht es wieder.

Später notiert Eschels: »Auch dieses Schiff wurde entzweigedrückt, und so habe ich buchstäblich zwei Schiffe an einem Tag verloren.« In Sichtweite sind drei weitere Schiffe eingeschlossen: »Sie kamen nie aus dem Eise, sondern sind mit Mann und Maus verunglückt und die Leute auf diesen Schiffen vor Hunger und Kälte gestorben.«

Trotz dieser Erfahrung geht Jens Jacob Eschels weiter jedes Jahr auf Grönlandfahrt. Sechs Mal kehrt sein Schiff nur mit wenig Speck oder ganz ohne Fang zurück. Die Winter übersteht die Familie oft nur mit Roggenbrot und Grünkohl. Im Sommer 1773 haben die Jäger Erfolg. Mit 14 Schiffen fangen sie 112 Wale. Die Eschels können davon gerade so die Zinsen ihrer Schulden bezahlen. Nach neun Jahren trifft Eschels eine Entscheidung: Er bricht mit der Tradition der Väter.

**Der Stoff, der
diese Industrie
200 Jahre
lang schmiert,
ist Waltran.**

Seit einigen Wintern ist er zur Schule gegangen, um die Steuermannskunst zu lernen. Schon als Halbwüchsiger hat er jahrelange Erfahrung auf See. Als er im Frühjahr 1778 wieder bei den Holländern anheuert, geht er auf ein Handelsschiff, nicht auf einen Walfänger. Und schwört seiner Mutter, dass er erst zurückkehrt, wenn er genug verdient hat, um die Schulden zu tilgen. Er wird zehn Jahre unterwegs sein. Wird Kapitän, später Tabakfabrikant, wohlhabender Kaufmann und Reeder in Hamburg.

1831 schreibt Jens Jacob Eschels in seinem Haus in Altona die ersten Worte seiner Erinnerungen nieder. Eigentlich will er ein Exemplar für jedes seiner Kinder und Enkel abschreiben. Doch der 74-Jährige ist mit einem hervorragenden Gedächtnis gesegnet. Weil das Werk nach zwei Jahren auf 400 Seiten anwächst, entschließt Eschels sich, es drucken zu lassen. Seine »Lebensbeschreibung eines alten Seemannes« ist die älteste erhaltene Autobiografie eines deutschen Kapitäns.

Bis ins hohe Alter interessiert sich Eschels für den Walfang. Bewundernd hält er in seinen Aufzeichnungen fest, dass sich die Engländer bis in die nördliche Davisstraße vorgewagt haben, wo immer noch reichlich Wale zu finden seien. Nun blühe der Walfang an der Ostküste Amerikas.

Die Entdeckung des Petroleums 1859 wird Jens Jacob Eschels nicht mehr erleben. Mit Erdöl lässt sich all das produzieren, wofür man zuvor Waltran brauchte: Leuchtmittel, Schmieröl, Seifen. Innerhalb kürzester Zeit bricht der Markt zusammen. Zu teuer ist es, die verbliebenen Wale aufzuspüren. Dann ändert ein Norweger die Spielregeln: Svend Foyn montiert die Harpune an eine Kanone und lässt Dampfschiffe auf Waljagd gehen. Jetzt lassen sich auch die schnelleren Tiere jagen. Finnwale. Blauwale. Fabrikschiffe kreuzen bis in die Antarktis. Der Speck wird schon an Bord ausgekocht, Tran zum Grundstoff für neue Produkte: Nitroglycerin, Medikamente, Margarine. Die Jagd lohnt sich wieder. Im 20. Jahrhundert wird man drei Millionen Wale erlegen.

1931 stellt der Völkerbund den Grönlandwal als erste Tierart der Welt unter Schutz. Vor Spitzbergen, wo Jens Jacob Eschels jagte, leben heute weniger als hundert Tiere. Mittlerweile weiß man, dass sie 200 Jahre alt werden können. Immer wieder werden Grönlandwale gefunden, in deren Körpern noch alte Harpunenspitzen stecken.

» Sie kamen nie aus dem Eise, sind mit Mann und Maus verunglückt.

« JENS JACOB ESCHELS

HINTERGRUND

Jens Jacob Eschels Autobiografie ist die Grundlage dieses Textes. Details zum Ablauf des Walfangs, die er nicht beschreibt, sowie der historische Hintergrund wurden aus anderen Quellen ergänzt. Die Historiker Charlotte Colding-Smith und Albrecht Sauer vom Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven unterstützten unsere Autorin bei der Recherche und Konzeption der Reportage. Albrecht Sauer hat die erste authentische Autobiografie eines deutschen Kapitäns wiederentdeckt und neu herausgebracht: »Eschels Erinnerungen geben uns einen Einblick in die Gedankenwelt eines Menschen, der ohne umfangreiche Schulbildung, aber mit wachem Geist kulturelle Eigenarten analysiert. Seine Biografie ist eine unermesslich reichhaltige Quelle zur Rekonstruktion der Alltagswelt an Bord.«