

Hinrich Brarens, Lotseninspektor und Navigationslehrer in Tönning

Brar Roeloffs

Zu den herausragenden Persönlichkeiten, die Anfang des 19. Jahrhunderts das Leben in der Stadt Tönning prägten, gehört sicherlich Hinrich Brarens (1751 - 1826), der dort über einen Zeitraum von mehr als 25 Jahren das Amt des Lotseninspektors und die Tätigkeit eines Navigationslehrers ausübte. Die Straße in Tönning, die seinen Namen trägt, hält die Erinnerung an diesen Mann und diese Zeit wach.

Am 31. August 1751 als Sohn des Grönland-Commandeurs Brar Hinrichen (1719 - 1794) geboren, wächst Hinrich Brarens in Oldsum/Föhr auf. Seinen Berufsweg beginnt er 1764, noch nicht 13 Jahre alt, als Schiffsjunge. Nach einer Reihe von Jahren praktischer Seefahrerzeit erreicht er die Stellung eines Schiffsoffiziers. So ist im Jahre 1773 in der Mannschaftsliste des hamburgischen Walfängers "De Griepenstein" ein Hinrik Boysen als Harpunier aufgeführt. Die Annahme ist begründet, daß es sich um Hinrich Brarens handelt. Commandeur dieses Schiffes ist Larrentz Rickmers (1715 - 1803) aus Klintum/Föhr, der sich in der Fremde Lorenz Riecks nennt. Sein Steuermann ist seit 1767 Rörd Bohn (1744 - 1824), der mit einer Schwester Hinrich Brarens' verheiratet ist.

Bald avanciert Hinrich Brarens zum Steuermann. Nachdem er sich der Handelsfahrt zugewandt hat, soll ihm 1780 die Führung eines Schiffes anvertraut worden sein, das er ins Mittelmeer führt. Name und Heimathafen des Schiffes sind nicht bekannt, wie es überhaupt nicht möglich ist, die Seefahrerzeit von Brarens lückenlos darzustellen. Die Archivalien belegen jedoch eindeutig, daß er, wie fast alle Föhringer Seefahrer, in der Fremde seinen Taufnamen ablegt. Er nennt sich Henrik (auch Heinrich) Boysen. Unter diesem Namen finden wir ihn 1782 in den Kopenhagener Schiffslisten als

Kapitän der 30 Commerzlasten großen Yacht "Den Nye Prove". Dieses Schiff gehört der Königlich Grönländischen Handelskompagnie (Den Kongelige Gronlandske Handel), kurz "Grönlandshandel" genannt. Vorrangige Aufgabe dieser 1774 gegründeten Monopol-Gesellschaft ist die Handelsverbindung zu den auf Grönland ansässigen "Ureinwohnern" und den im Laufe der Zeit dort angesiedelten "Kolonisten", zumeist Dänen, später aber auch vielen Deutschen der Herrnhuter Brüdergemeinde, aufrecht zu erhalten. Dies geschieht in Kolonien, auch Faktoreien genannt, die die Dänen an der Küste Grönlands errichtet haben. Der "Grönlandshandel" versorgt auf diesem Wege die Grönländer mit den notwendigen Bedarfsartikeln. Diese geben hierfür wiederum Landesprodukte, vor allem Felle von Seehunden, Polarfüchsen und Eisbären sowie Tran, Walbarten und Walroßzähne, später auch Vogelfedern, insbesondere Daunen der Eiderenten. Daneben betreibt der "Grönlandshandel" Walfang in den Fjorden an der Westküste Grönlands, und zwar mit Schiffen und Besatzungen, die auf Grönland überwintern.

Mit der "Den Nye Prove" segelt Brarens am 25. Juni 1782 von Kopenhagen nach Grönland. Ziel seiner Reise ist die 1752 begründete Kolonie Claus-havn, die 1780 um eine Hafenanlage (Isefjord Anlage) erweitert wurde. Dort übt er bis 1785 die Funktion eines Walfänger-Commandeurs aus. Ihm zur Seite stehen einige "dänische" Matrosen - vermutlich Führer - und eine größere Zahl von Grönländern. Der Auftrag der Walfänger ist, im Frühjahr und Herbst von dem relativ kleinen Schiff aus im Isefjord dem Walfang nachzugehen. Sie erzielen dabei aber nur mäßige Ergebnisse. Im Durchschnitt der Jahre sind es 60 Tonnen Tran und 685 kg Walbarten. In den späteren Jahren soll die Beute noch geringer gewesen sein. Während des Sommers ist es Aufgabe der Walfänger, mit Hilfe von Grönländern in der Mine auf der nahegelegenen Disco-Insel Kohlen zu brechen und diese auch zu anderen Kolonien zu bringen.

Die Quellenangaben über den Aufenthalt von Hinrich Brarens auf Grönland

dürften nicht voll zutreffend sein, denn am 12. Juli 1784 wird den Eheleuten Brarens eine Tochter (Göntje) geboren. Demnach hielt er sich zumindest Ende 1783 in der Heimat auf. Möglicherweise blieb das Schiff von 1782 - 1785 in Grönland, aber zeitweilig unter anderem Kommando.

"Den Nye Prove" wird am 16. Dezember 1788 für 2.350 Rigsdaler verkauft. Bis dahin führt H. Brarens dieses Schiff, mit dem er im Frühjahr 1788 auf Robbenfang vor Island ist und im Mai ds. Js. nach Kopenhagen zurückkehrt. Von seinen anderen Fahrten ist vor allem die im Jahre 1786 durchgeführte zu nennen. In dem Jahr nimmt Brarens teil an den Entdeckungsreisen, die der im Dienst des dänischen Königs stehende Kapitänleutnant Poul de Lövenörn nach Ostgrönland macht. L., der "Den Nye Prove" gepachtet hat, führt seine Reise auf der "Grev Ernst Schimmelmann" durch, die eigens für diese Entdeckungsfahrt ausgerüstet worden ist. Brarens späterer Lebensweg wird durch die Teilnahme an der Ostgrönland-Expedition entscheidend geprägt. Im Umgang mit den kenntnisreichen Seeoffizieren erhält er Einblick in deren Aufgaben, die ihn anregen, auch wissenschaftlich zu arbeiten.

Brarens macht im Dienst des "Grönlandshandel" noch weitere Fahrten nach Grönland. 1792, eben 40 Jahre alt, gibt er die praktische Seefahrt auf. Zurückgekehrt nach Föhr, betreibt er in Oldsum zunächst eine kleine Warenhandlung, die mit einer Landstelle bescheidener Größe verbunden ist. Aufgrund seiner technischen Fähigkeiten wird er bei den Planungen für den Ausbau des Wyker Hafens beteiligt. Brarens findet jedoch in dem Warenhandel und der Landwirtschaft kein für ihn ausreichendes Betätigungsfeld. Auch in dem Bestreben, die Existenzgrundlage für sich und seine Familie zu verbessern, bittet er die Deutsche Kanzlei in Kopenhagen um Erlaubnis, in Wyk eine Navigationsschule zu errichten. Außerdem beantragt er, seine Schüler unter Hinzuziehung einiger Sachverständiger in der Navigation prüfen und ihnen gültige Steuermannspatente ausstellen zu dürfen. Diesem

Gesuch fügt er u.a. ein Empfehlungsschreiben des mittlerweile zum Generaladjutanten avancierten Löwenörn bei. Die Deutsche Kanzlei empfiehlt im Einvernehmen mit dem Admiralitäts-Kollegium, Brarens die erbetene Genehmigung zur Gründung einer Navigationsschule in Wyk sowie zur Abhaltung der Prüfungen zu gewähren. Am 29. Januar 1796 erteilt der König die Konzession.

Die Navigationsschule in Wyk ist die erste amtlich anerkannte Navigationsschule in den Herzogtümern Schleswig und Holstein. Bis dahin fehlte es an einer solchen Einrichtung. Es ist daher verständlich, daß diese Konzessionserteilung von den Seefahrern der Herzogtümer, besonders aber von denen der Insel Föhr, begrüßt wird. Schon bald nach ihrer Eröffnung besuchen auch Schüler vom Festland die Navigationsschule in Wyk. Es gab zwar, namentlich auch auf der Insel Föhr, schon seit geraumer Zeit Navigationsschulen. Diese, von "Laien" geleitet, waren aber amtlich nicht anerkannt. Prüfungen wurden auf diesen Schulen überhaupt nicht abgehalten. Vielmehr konnten die Seefahrer, die eine solche Schule besucht hatten, sich einer Prüfung nur an anderen Orten, beispielsweise in Kopenhagen, unterziehen. Auch Brarens, in jungen Jahren auf Föhr in Navigation unterrichtet, hat in Kopenhagen die Steuermannsprüfung abgelegt, und zwar am 14. Mai 1791. Zwei Tage später erhält er das Bürgerrecht dieser großen Metropole. Demnach hatte sich Brarens dem Steuermannsexamen erst unterzogen, nachdem er schon mehr als zehn Jahre ein Schiff befehligt hatte. Das wäre heute nicht zulässig, galt damals aber durchaus nicht als ungewöhnlich. Nicht das amtliche Zertifikat, sondern seemännische Erfahrungen und nautische Kenntnisse, Zuverlässigkeit und Charakterstärke waren die Voraussetzungen, um die Führung eines Schiffes anvertraut zu bekommen.

Beim Besuch der Navigationsschule hatte jeder Schüler für den Unterricht 6 dänische Reichstaler und für die Prüfung 8 Reichstaler an Brarens zu entrichten. Von den Prüfungsgebühren mußte Brarens aber 2 Reichstaler an die beiden obrigkeitlich ernannten, sachkundigen Beisitzer abgeben.

Schon in den ersten Jahren seiner Tätigkeit erkennt Brarens, daß es an einem Lehr- und Handbuch der Navigation in deutscher Sprache fehlt. Diesen Mangel empfindet er um so mehr, als viele Seeleute der englischen, dänischen oder niederländischen Sprache nicht mächtig sind und daher die in diesen Sprachen verfaßten Lehrbücher nicht benutzen können. Er beginnt daher während seiner Freizeit mit der Anfertigung eines für deutsche Seefahrer passenden Lehr- und Handbuches. Nach verhältnismäßig kurzer Zeit, im Jahre 1800, gibt er bereits das Buch "System der praktischen Steuermannskunde" in Magdeburg heraus. Es ist das erste brauchbare Werk in deutscher Sprache, das auf diesem Gebiet erscheint. Bald danach, am 8. Januar 1802, bestimmt übrigens eine Königliche Verordnung, daß die bisherige Steuermannsprüfung in Zukunft sowohl für die Steuerleute Dänemarks als auch für diejenigen der Herzogtümer obligatorisch sein soll, was bis dahin nicht der Fall war.

Der Navigationsschule in Wyk ist nur eine kurze Lebensdauer beschieden. Bereits 1799 zieht es Brarens fort von der Insel, nachdem ihm das Amt eines Lotseninspektors in Tönning übertragen worden ist. Er verkauft sein Grundvermögen, das er in Oldsum noch besitzt. Wohnhaus und Staven hatte er schon am 1. Mai 1795 für 1199 Mark C und 15 Schilling an Erck Lorentzen veräußert. Seine Ländereien, rd. 25 Demat, verkauft er seinem Bruder Jan Brarens (1762 - 1841), seinen Anteil an der Oldsumer Interessentenmühle an Diedrich Roeloffs (1753 - 1834). Außerdem muß er wegen seines Fortzugs den Auftrag, als Feldassistent bei der Landaufteilung auf Westerlandföhr mitzuwirken, zurückgeben.

Gleichzeitig mit Brarens wird übrigens ein weiterer Föhringer, der Kapitän Christian Johannsen (1736 - 1821) aus Nieblum, zum Lotseninspektor in Rendsburg ernannt. Er bekleidet dieses Amt von 1799 - 1807. Danach kehrt er nach Nieblum zurück, wo er 1821 stirbt. Auch Johannsen hatte wie Brarens zuvor ein Schiff des "Grönlandshandel" geführt.

Die Berufung von zwei Föhringern in diese verantwortungsvollen Ämter ist zugleich ein Ausdruck der Wertschätzung, die die Nordfriesen als Seefahrer genossen. Die Lotseninspektionen Tönning und Rendsburg wurden 1799 eigens für den Betrieb des Schleswig-Holsteinischen Kanals, von 1777 - 1784 gebaut, geschaffen. Der Kanal, der die Eider bei Rendsburg und den Kieler Hafen verband, war mit seinen sechs Schleusen die meistbefahrene Wasserstraße Europas; sie war ein vielbestauntes technisches Wunderwerk.

Auf seinen Antrag hin erhält Brarens die Genehmigung, die Navigationsschule nach Tönning verlegen zu dürfen. Zunächst findet der Unterricht in gemieteten Räumen statt. Nach wenigen Jahren kann B. jedoch eine für den Lotseninspektor neu erbaute Amtswohnung beziehen, in welcher auch die Navigationsschule Platz findet. Neben dem Navigationsunterricht und der Leitung der Lotseninspektion obliegt Brarens auch die Prüfung der angehenden Eiderlotsen. Ausgestattet mit einer kräftigen körperlichen Gesundheit, verwaltet Brarens seine Ämter mit großer Ausdauer. Dabei findet er noch Zeit, weiterhin wissenschaftlich zu arbeiten. So gibt er 1807 das Buch "System der praktischen Schifferkunde" heraus und im gleichen Jahre in 2. Auflage das "System der praktischen Steuermannskunde". Aufgrund der starken Beanspruchung, nicht zuletzt wegen der recht bedeutenden Schülerzahl, muß er sich aber im Laufe der Zeit auf die Oberleitung seiner Navigationsschule beschränken. Mehrere Navigationslehrer übernehmen den Unterricht unter seiner Leitung.

Brarens Lehrbücher stoßen auf eine große Nachfrage. So kann er bereits 1819 das "System der praktischen Steuermannskunde" in 3. Auflage herausgeben. Schließlich gibt er noch 1820 "Ein Besteckbuch" heraus. Brarens ist mittlerweile 69 Jahre alt. Ein Jahr zuvor verfaßte er übrigens eine Schrift religiösen und philosophischen Inhalts zu dem Thema: "Gedanken über die Frage: Was sind wir Menschen? Was wissen wir?"

Hinrich Brarens beginnt im Sommer 1826 zu kränkeln. Er stirbt am 4. August 1826 und wird fünf Tage später auf dem Kirchhof in Tönning bestattet. In Nachrufen wird ihm große Anerkennung gezollt. Immerhin prüfte er während der 30 Jahre seiner amtlichen Tätigkeit als Navigations-Examinator etwa 3.500 Seeleute. Ein Prüfungszeugnis, von ihm am 18. März 1826 ausgestellt, trägt die Nr. 3.422.

Hinrich Brarens hatte am 22. Januar 1773 Thur Früdden aus Oldsum gehehlicht, die sich später Dorothea nannte. Sie ist am 25.3.1751 geboren und am 31.8.1809 in Tönning gestorben. Von den Kindern sind zwei Töchter besonders zu erwähnen. Jung Göntje (1784 - 1870), später Gondelena genannt, heiratet 1806 Robert Miles Sloman. Göntje (1788 - 1848), die sich später Regina nennt, vermählt sich 1810 mit John Miles Sloman, einem Bruder des Vorgenannten. Die beiden Brüder waren im Jahre 1793 mit ihren Eltern von Yarmouth in England nach Hamburg gekommen, wo ihr Vater eine Schiffsagentur einrichtete. Während der Kontinentalsperre, Anfang des 19. Jahrhunderts, müssen die Slomans ihre geschäftlichen Aktivitäten nach Tönning verlagern. Dort lernen die beiden Brüder die zwei Schwestern kennen. Nach Beendigung der Kontinentalsperre ziehen die Slomans zurück nach Hamburg. Sie bauen dort ihre Firma weiter aus. Sie entwickeln sie zu einem Schiffahrts- und Handelsunternehmen, das bald Weltruf genießt. Über Jahrzehnte führen viele Föhringer Sloman-Schiffe in alle Teile der Erde.

Bleibt noch nachzutragen, daß Brarens sich nach dem Tode seiner ersten Ehefrau verheiratete mit Margaretha Dorothea Steffens, die, 1782 in Itzehoe geboren, 1864 in Tönning starb.

Die Abbildung auf der folgenden Seite zeigt eine Hochzeit auf der Insel Föhr am 16. August 1816. Das Bild wurde der Gesellschaft von Dr. Frederik Paulsen aus Alkersum/Föhr zur Verfügung gestellt. Nach Mitteilung von Frau Elisabeth Vorwerk, Celle, sind am linken Bildrand Hinrich Brarens und seine Frau, rechts daneben die älteste Tochter Gondelena mit ihrem Mann Robert Miles Sloman zu erkennen. Es handelt sich hier um das einzige bisher bekannte Bild mit Hinrich Brarens.



Die Haus-Gesellschaft auf der Fahrt