

Bremer Seeschiffsregister 1824 bis 1868

Grundlagen

Das Bremer Seeschiffsregister, nachfolgend durchweg *SSR* genannt, wurde mit der Obrigkeitlichen Verordnung Nr. 22 vom 6.10.1823 angeordnet und ab dem 7.2.1824 bis zum Beitritt Bremens zum Norddeutschen Bund 1868 geführt. Die Verordnung wurde in der Sammlung der Verordnungen und Proclame des Senats der freien Hansestadt Bremen im Jahre 1823 auf den Seiten 46 bis 55 veröffentlicht als *Verordnung wegen der unter Bremer Flagge fahrenden Seeschiffe*. Darin wurde die *besondere Obrigkeitliche Aufsicht über alle unter hiesiger Flagge fahrenden Seeschiffe* einer *Commission des Senats* übertragen.

Schiffe, die nach 1868 in Bremen registriert wurden, sind in der vorliegenden Arbeit nicht erfasst.

Die Quellen

Die Originale der Bremer Seeschiffsregister-Bände befinden sich im Staatsarchiv Bremen unter den folgenden Signaturen:

Band	Von – bis	Signatur
1	1824 Feb. 7 – 1834 Dez. 27	2-R.11.p.3.b.2 Band 5
2	1835 Feb. 16 – 1846 Aug. 12	2-R.11.p.3.b.2 Band 6
3	1846 Aug. 15 – 1856 März 13	2-R.11.p.3.b.2 Band 7
4	1856 März 31 – 1859 Juli 29	2-R.11.p.3.b.2 Band 8
5	1859 Sept. 1 – 1863 Okt. 13	2-R.11.p.3.b.2 Band 9
6	1863 Okt. 14 – 1868 März 21	2-R.11.p.3.b.2 Band 10

Für die Benutzung stehen im Staatsarchiv Bremen Microfiches zur Verfügung:
Bremer Schiffsregister I, Fiches 20 – 53.

Abschriften der zur Anmeldung für das SSR eingereichten Dokumente wurden von 1824 bis 1859 in die Schiffsnebenbücher eingetragen. Die Originale der Schiffsnebenbücher befinden sich im Staatsarchiv Bremen unter den folgenden Signaturen:

Band	Von – bis	Signatur
1	1824 Feb. 2 – 1824 Sept. 13	2-R.11.p.3.b.3 Band 1
2	1824 Sept. 13 – 1827 April 18	2-R.11.p.3.b.3 Band 2
3	1827 April 23 – 1829 Dez. 31	2-R.11.p.3.b.3 Band 3
4	1830 April 1 – 1832 Dez. 31	2-R.11.p.3.b.3 Band 4
5	1833 März 13 – 1837 Dez. 14	2-R.11.p.3.b.3 Band 5
6	1837 Nov. 11 – 1839 Dez. 28	2-R.11.p.3.b.3 Band 6
7	1840 Jan. 17 – 1842 Dez. 10	2-R.11.p.3.b.3 Band 7
8	1842 Okt. 20 – 1846 Mai 1	2-R.11.p.3.b.3 Band 8
9	1846 Mai 9 – 1848 März 21	2-R.11.p.3.b.3 Band 9
10	1848 April 11 – 1851 Sept. 1	2-R.11.p.3.b.3 Band 10
11	1851 Aug. 28 – 1855 Nov. 14	2-R.11.p.3.b.3 Band 11
12	1855 Dez. 4 – 1858 April 21	2-R.11.p.3.b.3 Band 12
13	1858 März 2 – 1859 Juli 18	2-R.11.p.3.b.3 Band 13

Für die Benutzung stehen im Staatsarchiv Bremen Microfiches zur Verfügung:
Bremer Schiffsregister I, Fiches 70 – 144.

Aufgrund der *Verordnung wegen der unter Bremer Flagge fahrenden Seeschiffe* von 1823 waren von den Reedern bei der Beantragung neuer Seepässe die zuletzt erteilten Seepässe zurückzugeben und eine vom Wasserschout ausgefertigte Musterrolle einzuliefern. Waren bereits eingetragene Schiffe *für unfahrbar angenommen* oder verloren gegangen, so hatten die Reeder die Bielbriefe, sonstige Eigentumsurkunden und den letzten Seepass im Original bei der Regierungskanzlei abzugeben. Solche Dokumente sind im Staatsarchiv Bremen als *Schiffspapiere*, nach Schiffsnamen geordnet, unter der Signatur 2-R.11.p.4 in 108 Bänden gesammelt. Darin sind allerdings auch Dokumente aus der Zeit vom 16. bis zum 19. Jahrhundert enthalten, also nicht nur von Schiffen aus der Zeit des SSR von 1824 bis 1868. Solche Dokumente sind allerdings in der Sammlung des Staatsarchivs nur lückenhaft erhalten, sie ergänzen jedoch die Abschriften in den Schiffsnebenbüchern.

Vollständigkeit des SSR

Die Pflicht zur Registrierung betraf alle vorhandenen und noch zu naturalisierenden Schiffe nur insoweit, als sie einen Seepass beantragten. Alle Angaben hierzu mussten beeidigt werden, Namensänderungen von Schiffen waren *nur in einzelnen Fällen aus besonderen Gründen* oder generell bei der Naturalisation möglich. Es war nicht definiert, welche Art Fahrzeug als Seeschiff galt.

Nach den gesetzlichen Vorschriften mussten also nicht alle vorhandenen Bremer Schiffe auch registriert sein. Dies betraf vor allem folgende Gruppen:

- Alle Kleinfahrzeuge für die Küstenfahrt
- Alle Fahrzeuge für die Fischerei. Dazu zählten auch die großen Seeschiffe für den Walfang und die Robbenjagd
- Alle im Ausland angekauften Fahrzeuge für den Zeitraum von der Erteilung des Interimszertifikats beim Bremer Konsul im Ausland bis zur Eintragung des Schiffes im Registerbuch. Dafür gestattete das Gesetz zwar keinen weiteren zeitlichen Spielraum, bis zur endgültigen Beibringung aller Dokumente, vor allem des Messbriefes, blieb aber für einige Reeder genügend Zeit, das Schiff als nunmehr Bremer Schiff weiterzuverkaufen.

Führung der Registerbücher

Ursprünglich war im Registerbuch für jedes Schiff ein Eintrag vorgesehen. Im Laufe der Jahre musste dieses klare Prinzip immer wieder durchbrochen werden. Die Gründe dafür waren vielfältig:

- Schiffe wurden wesentlich umgebaut oder innerhalb Bremens verkauft oder erhielten einen anderen Namen. In diesen Fällen wurde meist der ursprüngliche Eintrag erweitert, gelegentlich wurde aber das Schiff auch erneut registriert.
- Schiffe wurden nach auswärts verkauft und kamen danach wieder zurück unter die Bremer Flagge. In diesem Falle wurde gelegentlich die ursprüngliche Eintragung erweitert, meist wurde das Schiff erneut registriert, gelegentlich findet sich allerdings auch überhaupt kein Hinweis auf eine zwischenzeitliche Registrierung unter fremder Flagge.
- Die Reederei wollte die bisherige Registernummer für einen Neubau gleichen Namens beibehalten. In diesem Falle wurde, allerdings nur zu Zeiten von Band 5, die ursprüngliche Eintragung um alle erforderlichen Eintragungen für das zweite Schiff erweitert.

Folgende Einträge weichen von der Regel ab:

Zwei verschiedene Schiffe gleichen Namens unter der gleichen Registernummer:

5,070	URANUS
5,107	MARIE
5,163	DIE UNION

Folgende Registernummer wurde nicht vergeben:

5,188

Folgende Registernummern wurden doppelt belegt, die zweite davon mit dem Zusatz a:

7,120	HOHENSTAUFEN und 7,120 a	ADMIRAL BROMMY
7,173	MARYLAND und 7,173 a	DREI GEBRÜDER

Mitunter folgen die tatsächlichen Einträge in den Registerbänden nicht der Reihenfolge der Registernummern. Sind für ein Schiff mehrere Registerinträge vorhanden, so gibt es im Original anfangs innerhalb des selben Bandes Querverweise sowohl vorwärts wie rückwärts. Diese Querverweise fehlen späterhin mitunter.

Die Registerinträge sind bis 29.7.1859 nicht zeitlich fixiert. Zur ungefähren Datierung eines Eintrags aus dieser Zeit kann lediglich das Datum dienen, zu dem der erste Seepass ausgestellt wurde. Als Muster für einen typischen Eintrag aus dieser ersten Periode der Register-Führung sind auf Seite 8 die linke und die rechte Seite des Eintrags für die Brig ACTIVE Seriennummer SN 6 dargestellt.

Mit dem 1.9.1859 wurde die Bearbeitung des SSR etwas anders organisiert. Gegenüber dem ursprünglichen Umfang der Eintragungen wurde eine Spalte *Datum der Eintragung* hinzugefügt. Vom 15.2.1860 bis zum 7.6.1860 blieb daher das SSR geschlossen, danach wurden zunächst alle vorhandenen Bremer Seeschiffe erneut registriert. Dabei zeigten sich mitunter jahrelange Lücken bei der Dokumentierung einzelner Schiffe. Als Muster für einen typischen Eintrag aus dieser zweiten Periode der Register-Führung sind auf Seite 9 die linke und die rechte Seite des Eintrags für die Brig BAHIANA Seriennummer SN 294 dargestellt.

Kommentare zur *Schiffsliste SSR*

In der *Schiffsliste SSR* sind alle im Bremer Seeschiffsregister 1824 – 1868 enthaltenen Schiffe alphabetisch nach demjenigen Namen eingereiht, den sie bei der ersten Registrierung in Bremen getragen haben. Um Verwechslungen oder Irrtümer zu vermeiden und die Übersichtlichkeit zu verbessern, sind Mehrfach-Eintragungen zu einem Schiffskörper im SSR unter einer zu diesem Zweck hier neu erteilten Seriennummer SN zusammengefasst.

Die Schreibweise der Namen folgt strikt der Version im Registerbuch, während sie im allgemeinen Sprachgebrauch und in der Literatur mitunter davon abweicht. Bei einigen Schiffen wurde der Schiffsname anlässlich der Naturalisation im Verlaufe der Registrierung gegenüber der Erklärung beim Konsul nochmals geändert. Schiffe gleichen Namens sind in der Reihenfolge ihrer Registrierung in Bremen aufgeführt.

Die Einträge zu einem Schiff folgen in jeder Spalte chronologisch getrennt für sich. Dadurch ergibt es sich, dass Einträge in benachbarten Spalten nach der ersten Zeile meist nicht mehr synchron sind. Lediglich bei den Flaggennummern wurde versucht, Flaggennummer und zugehörigen Schiffsnamen nebeneinander anzuordnen.

Die *Schiffsliste SSR* enthält, mit wenigen Ausnahmen, nur Originalangaben. Sämtliche Ergänzungen, die nicht im Original enthalten sind, erscheinen in kursiver Schrift. Korrekturen von offensichtlichen Irrtümern im Original wurden nach dem Stand neuerer Kenntnisse durchgeführt, auf sie wird stets in der Spalte *Bemerkungen* hingewiesen. Offensichtliche Schreibfehler im Original wurden behutsam korrigiert.

Bremer Seeschiffe, die nach heutiger Kenntnis eigentlich der Registrierung unterlegen hätten, schließlich aber doch nicht registriert wurden, sind am Ende der *Schiffsliste SSR* unter den SN A bis J zusammengefasst.

Erläuterungen zu den Spalten der *Schiffsliste SSR*

Seriennummer SN

Um die Zusammenfassung aller Einträge zu einem Schiff zu ermöglichen, wurde für jeden Schiffskörper eine Seriennummer SN neu vergeben. Diese Seriennummer wurde auch in das Verzeichnis der Schiffsvermessungen in Bremen 1853 – 1872 übernommen.

Schiffstyp, Flaggennummer, Bemerkungen

Zu Zeiten des SSR wurden viele Schiffe in Bezug auf ihren Schiffstyp anders bezeichnet als das heute üblich wäre. Bei den Fahrzeugen der kleinen Küstenfahrt gab es damals überhaupt keine klare Definition der Schiffstypen. Hier kam es sogar häufig vor, dass diese Bezeichnungen von einer Gelegenheit zur

nächsten völlig anders lauteten. Aus diesem Grund wurden in der *Schiffsliste SSR* die Originalbezeichnungen aus dem SSR beibehalten:

Die *Bark* war ein Schiff mit drei Masten, wovon nur die beiden vorderen vollgetakelt waren.

Die Bezeichnung *Barke* taucht im SSR weit häufiger auf als die Bezeichnung *Bark* und wurde bis Mitte der 1860er Jahre im SSR allgemein für irgend ein größeres Schiff verwendet. Etwa ab 1850 taucht auch der Begriff *Barkschiff* zeitgleich neben der Bezeichnung *Barke* auf, ebenso wie die Bezeichnung *Dreimastiges Schiff*. Da der Begriff *Barke* gelegentlich auch für ein zweimastiges Schiff verwendet wurde, steht zu vermuten, dass *Barke* vor allem zur Beschreibung eines völliger gebauten Handelsschiffes gebraucht wurde.

Zur *Barkentine* siehe unter Schoner.

Die *Brig* war ein Schiff mit zwei vollgetakelten Masten für die weltweite Fahrt.

Zur *Brigantine* siehe unter Schoner.

Dampfer tauchen auf unter den Bezeichnungen *Dampfer*, *Dampffregatte* und *Schraubendampfer*, während der Begriff *Raddampfer* nicht verwendet wurde.

Zu *Dreimastschoner* siehe Schoner.

Der *Ewer* war ein seegehendes ein- oder zweimastiges Fahrzeug, das sowohl als Frachtfahrer als auch in der Fischerei eingesetzt wurde.

Der *Ewerkahn* war ein kleines Mehrzweckboot von der Unterelbe mit ewerähnlichen Formen.

Die *Fregatte* war der klassische große Handelsegler mit drei vollgetakelten Masten.

Die *Galeas* war ein anderthalbmastiges, meist auf Kiel gebautes Fahrzeug mit einem Spiegelheck. Die Takelung war der Schonerbrig ähnlich.

Der *Galeasewer* war ein schärfer gebauter Ewer.

Die *Galiot* hatte einen, zwei oder drei Masten beliebiger Takelung. Sie war meist vorn und achtern rund gebaut mit einem schärferen Unterwasserschiff, hatte keine Schwerter und fuhr das Ruder frei hinter dem Heck. Ihr Fahrtgebiet erstreckte sich bis zum Mittelmeer, gelegentlich war die *Galiot* sogar weltweit unterwegs.

Die *Büse* war ein völlig gebautes Rundgatschiff beliebiger Takelung, als *Heringsbüse* vor allem in der Fischerei eingesetzt.

Die *Jacht* war ein kleines einmastiges, schärfer gebautes Fahrzeug meist aus dem Ostseeraum.

Der *Kahn* war die Bremer Bezeichnung für ein freifahrendes Segelschiff mit einem oder zwei Masten praktisch ausschließlich für die Fahrt zwischen Bremen und Bremerhaven.

Die *Kuff* war ein meist zweimastiges Fahrzeug für die Küstenfahrt und hatte besonders breite und volle Formen in Bug und Heck. Sie besaß Seitenschwerter und einen platten Boden. Der Begriff *Kuff* in Kombination mit einer anderen Typbezeichnung, z.B. *Kuffjalk*, stand meist für ein völligeres Schiff dieser anderen Bauart.

Der *Kutter* war ein kleineres einmastiges, scharf auf Kiel gebautes hochseetüchtiges Fahrzeug, das vor allem als Fischkutter weite Verbreitung fand.

Die *Schaluppe* war ein kleines gerudertes oder gesegelttes Boot.

Die *Schmack* war ein zweimastiges kleines, rundlich gebautes Fahrzeug mit Seitenschwertern für die Küstenfahrt. Der zweite kleine Mast saß direkt auf dem Heck.

Die Bezeichnung *Schoner* wurde früher sehr häufig und ganz allgemein für fast jedes Schiff beliebiger Größe mit wenigstens einem gaffelgetakelten Mast verwendet. Die Bezeichnung sagt daher so gut wie nichts aus über die tatsächliche Takelung des Schiffes. Wo eine deutlichere Bezeichnung nach heutiger Lesart bekannt war, wurde in der *Schiffsliste SSR* der Ausdruck *Schoner* durch die moderneren Ausdrücke *Schonerbrig* (Brigantine) bzw. *Schonerbark* (Barkentine, Dreimastschoner) ersetzt. Der Begriff *Schoner* in Kombination mit einer anderen Typbezeichnung, zB *Schonergaliot*, stand meist für ein Schiff mit einem schärfer gebauten Schiffskörper.

Die *Tjalk* war ein einmastiges Küstenfahrzeug für die Fahrt in der Nordsee. Sie besaß Seitenschwerter und einen platten Boden.

Vollschiff ist die modernere Bezeichnung für die Fregatte früherer Lesart.

Andere Typbezeichnungen tauchen im SSR nicht auf.

Die Flaggen-Nummern der Schiffe wurden, allerdings mit Unterbrechungen, nur bis zum März 1829 im SSR notiert. Wo sie dort nicht mehr erscheinen, wurden sie aus den Schiffslisten der Bremer Adressbücher

nachgetragen, wurden jedoch ausnahmsweise nicht kursiv geschrieben. Die Verwaltung der Flaggennummern war in Bremen keine staatliche Einrichtung. Flaggennummern wurden erneut belegt, wenn ein Schiff verkauft wurde oder verlorenging. Dies geschah mitunter noch am selben Tag. Kam ein verkauftes Schiff wieder nach Bremen zurück, so erhielt es seine alte Flaggennummer wieder, falls diese noch vakant war, ansonsten erhielt es eine andere.

Unter Bemerkungen sind alle Notizen zusammengestellt, die sich im Original des SSR finden und dort offensichtlich nicht zum offiziellen Eintrag gehörten.

Bemerkungen im Zusammenhang mit der Erstellung der Schiffsliste SSR sind kursiv geschrieben.

Schiffsnamen

Alle bekannt gewordenen Namen, die ein Schiff vor, während oder nach der Registrierung in Bremen geführt hat, sind in der Spalte Schiffsnamen in chronologischer Abfolge zusammengefasst. Dies gilt auch für Namen unter fremder Flagge und auch dann, wenn sie nicht im SSR erscheinen, jedoch aus zuverlässigen Quellen ermittelt werden konnten. Vorhergehende oder spätere Namen werden auch dann getrennt aufgeführt, wenn sie mit dem Registernamen übereinstimmen. Im Original des SSR erwähnte Namen erscheinen mit normaler Schrift, die Namen, unter denen Schiffe in Bremen selbst registriert waren, sind fett geschrieben.

Es ist ein grundlegendes Problem der Führung des Originalregisters, dass dort keineswegs alle Namen erscheinen, die ein Schiff getragen hat. Beim Ankauf fremder Schiffe erscheint meist nur der direkte Vorgängernamen, dagegen so gut wie nie ein Name, den das Schiff eventuell nach dem Verkauf erhalten hat.

Vor allem in der Anfangszeit des SSR existierten noch Schiffe, bei denen der Artikel zum Namen gehörte, z. B. *Die Union*. In der *Schiffsliste SSR* taucht nur dieser volle Name auf, dagegen wird im Verzeichnis der Schiffsnamen auch auf den Namen ohne Artikel verwiesen.

Baujahr, Bauort, Erbauer

Bei der Registrierung eines Schiffes waren diese Angaben so wichtig, dass sie nur sehr selten fehlen, lediglich beim Ankauf von Schiffen aus dem Ausland fehlt gelegentlich der Name des Erbauers. Allerdings wurde im SSR bei der Neuverzimmerung von Schiffen mitunter dieses Datum als Baujahr eingesetzt. Wo diese Tatsache bekannt war, wurde hier das tatsächliche Baujahr eingesetzt und auf den Sachverhalt in der Bemerkung hingewiesen.

Vermessung

Nach der Obrigkeitlichen Verordnung von 1823 war die Größe eines Schiffes in *Rockenlast* (zu 4000 Bremer Pfund, ca. 1994 kg) anzugeben. Mit Einführung der amtlichen Schiffsvermessung in Bremen am 1.6.1853 wurde die *Last* (zu 2000 kg) zur offiziellen Schiffsgröße. Ab dem 12.3.1860 war dies die *Commerzlast* (zu 3000 kg).

Im Datenblock erscheint zunächst diejenige Lastenzahl, die bei der ersten Eintragung des Schiffes im SSR auftaucht. Darunter folgt die Nummer des ersten Vermessungsformulars (2-R.11.r.4), wie es nach der Einführung der amtlichen Schiffsvermessung 1853 ausgestellt wurde. Darunter folgt nach dem 12.3.1860 die Angabe in Commerzlast.

Viele Reeder zogen es vor, trotz der amtlichen Vorschrift die Größe ihres Schiffes in Commerzlast ausgewiesen zu sehen, weil diese Zahl naturgemäß kleiner war als die Größe in Last. Um die Möglichkeiten für Verwechslungen zu verringern, wurden Größenangaben in Commerzlast, falls sie vor dem 12.3.1860 auftauchen, konsequent mit dem Faktor 1,5 in Last umgerechnet und auch so in der *Schiffsliste SSR* angegeben. Die dortige Größenangabe entspricht also stets der nach dem Gesetz definierten Größe des Schiffes.

Reeder

Das SSR nennt unter dem Titel *Reeder* ausschließlich die Eigentümer des Schiffes. Somit gibt es hier keinerlei Hinweise auf den Namen des Reeders oder eines Korrespondentreeders. In Ermangelung anderweitiger Informationen wurde daher in der *Schiffsliste SSR* bei mehreren Eigentümern der erste Name auf der Liste der Eigentümer als *Reeder* eingesetzt, erweitert um den Ausdruck "u.a.". Änderte sich das Eigentum von Einzelpersonen zu Partenreedereien und umgekehrt, so wurden diese Änderungen in der *Schiffsliste SSR* getrennt berücksichtigt.

Eigennamen wurden in der sortierfähigen Form *Lange, Johann* übernommen in genau derjenigen Schreibweise, wie sie im SSR verzeichnet sind. Dadurch kann es geschehen, dass die gleiche Person entsprechend verschiedenen Schreibweisen im SSR unter verschiedenen Namen auftauchen kann. Eindeutige Abkürzungen von Vornamen, wie beispielsweise *Hinr.*, wurden stillschweigend ausgeschrieben. Bei Firmennamen wurden einzelne Namensteile in derjenigen Form übernommen, wie sie der gängigen damaligen Schreibweise entspricht, beispielsweise *Schröder, Borgstede & Co;* oder *Schramm, E. C. & Co;* oder *Kulenkampff, Gebrüder*.

Kapitäne

Im SSR wurden die Namen und Wohnorte der Kapitäne der betreffenden Schiffe möglichst lückenlos notiert. Bei Kapitäns-Wechseln im Ausland konnte das naturgemäß nicht konsequent durchgeführt werden, außerdem haben wohl auch die Reeder entsprechende Informationen nicht immer an die Registerbehörde gegeben. So zeigten sich hier bald erhebliche Lücken in der Vollständigkeit des SSR. Aus diesem Grund wurden in der *Schiffsliste SSR* Kapitäns-Namen aus zuverlässigen Quellen nachgetragen, wenn sie das betreffende Schiff zu irgendeiner Zeit geführt haben. Wenn ein Kapitän das gleiche Schiff nach einer Pause erneut befehligte, wurde sein Name nicht nochmals aufgeführt. Nicht immer hat der im SSR genannte Kapitän das Schiff auch tatsächlich geführt. Es kam vor, dass Reeder für die Registrierung einen ihrer Kapitäne benannten, der gerade verfügbar und nicht für das Schiff vorgesehen war. Beim Wohnort des Kapitäns wurde der Vermerk *Aus dem hiesigen Gebiet* als *Bremen* wiedergegeben.

Seebrief, Seepass

Seebriefe gab es zur räumlich begrenzten Fahrt nach der Elbe, Eider, Ems oder der Holländischen Küste sowie für Heringsbuysen und Grönlandfahrer. Die Kapitäne dieser Schiffe konnten jedoch auf Wunsch des Reeders einen Seepass erhalten. In der Praxis gab es große Schiffe, die mit Seebrief fuhren, und mitunter sehr kleine Fahrzeuge, deren Schiffer einen Seepass hatte. Erhielt ein Kapitän einen Seebrief, was im SSR relativ selten dokumentiert wurde, so ist in der *Schiffsliste SSR* das entsprechende Jahr kursiv dargestellt.

Ein Seepass konnte erst nach erfolgter Registrierung des Schiffes ausgestellt werden, im SSR wurde mit Datum notiert, wann ein Kapitän einen Seepass erhalten hatte. Dieser Seepass war an die Person des Kapitäns gebunden. Der Seepass musste erneuert werden, wenn ein anderer Kapitän das Schiff übernahm, wenn sich der Schiffsname änderte oder wenn wesentliche Änderungen an den Eigentumsverhältnissen des Schiffes eintraten. Auch hier zeigten sich später erhebliche Lücken in der Vollständigkeit des SSR.

In der *Schiffsliste SSR* ist aus Platzgründen lediglich das erste und das letzte Jahr aufgeführt, in dem für den Kapitän ein Seepass ausgestellt wurde.

Seeschiffsregister

Die Zählung der Register-Nummern der Bremer Seeschiffe begann zunächst in jedem neuen Registerband mit 1 neu. Ab dem 1.9.1859 wurden die Einträge durchlaufend gezählt. Die Register-Nummer in der *Schiffsliste SSR* erscheint als *Band, Nummer*, z. B. 5,056.

Schiffsnebenbücher

Gleichzeitig mit dem SSR wurden bis zum 18.7.1859 Schiffsnebenbücher geführt, in denen Abschriften von Dokumenten gesammelt wurden. Die Einträge erscheinen als *Band, Seite*, z. B. 5,056. In einigen wenigen Fällen fehlen im Original des SSR entsprechende Angaben. Offensichtliche originale Konzeptnotizen in Bleistift wurden als gültig übernommen.

In der *Schiffsliste SSR* erscheint nur der jeweils erste Eintrag, wenn im Original mehrere Einträge in einem Block aufeinanderfolgen.

Schiffsakten

Unter den für Bremer Schiffe gesammelten Papieren aller Art befinden sich auch viele Dokumente, die sich auf Schiffe des SSR beziehen. Die Fundstellen dieser Schiffsakten sind mit der Nummer des jeweiligen Bandes angegeben. Wegen der strikten Zuordnung nach Schiffsnamen ergeben sich bei Namensänderungen der Schiffe oder mitunter eher willkürlichen Interpretationen der Schreibweise von Namen teilweise unerwartete Zuordnungen dieser Dokumente.

Literatur

In dieser Spalte wurden Hinweise zu maßgeblicher Literatur zu den Schiffen zusammengestellt. Dies sind:

- Pawlik, Peter Michael. Von der Weser in die Welt, Bremerhaven 1993
- Pawlik, Peter Michael. Von der Weser in die Welt Band II, Bremen 2003
- Walter, Wolfgang. Downeasters und Nova-Scotians, Bremerhaven 2003

und

In diesen Spalten sind Hilfwerte zusammengestellt, die beim Bearbeiten der Tabelle von Nutzen sein können.

Findlisten

Als Zugang zu der *Schiffsliste SSR* sind die dortigen Angaben zu einigen Themen gesondert alphabetisch aufgelistet. Diese Themen sind:

- Alle Schiffsnamen. Hierüber lassen sich auch Hinweise zu Schiffen finden, deren Name nicht im Original des SSR auftaucht. Dies wird vor allem für auswärtige Schiffe interessant sein.
- Bremer Schiffsnamen. Hierüber lassen sich alle Bremer Schiffe aus der Zeit von 1824 bis 1872 nachweisen.
- Kapitäne. Hierüber lassen sich alle Kapitäne von Bremer Schiffen aus der Zeit von 1824 bis 1872 nachweisen, so weit sie amtlich erfasst wurden. Darüber hinaus sind auch viele Namen derjenigen Kapitäne aufgeführt, die die in der *Schiffsliste SSR* erwähnten Schiffe vor oder nach ihrer Bremer Beheimatung geführt haben oder die nicht im SSR verzeichnet sind.
- Nummernflaggen. Hier sind nur wenige Nummernflaggen amtlich erfasst worden. Die Mehrzahl der Angaben beruht daher auf Sekundärquellen, weil die Originale der alten Nummernbücher nicht mehr existieren.
- Reeder. Wegen der häufigen Änderung der Firmenbezeichnungen und wegen des häufigen Verkaufs der Schiffe von Einzelreedern an eine Gruppe von Eigentümern und umgekehrt kommt es gelegentlich vor, dass die Zugehörigkeit zu einer Reederei nicht erkennbar ist.

№. 1.

Ursprung, Beschreibung und Eigenthum

Erbaung.	Bauart.	Lasten.	Documente.	Band u. Seite des Nebenbuchs.	
Erbaut von Johann Lange zu Vegesack 1816.	Luigg	110	1, Liefebrief, Lronnung am 24 ^{ten} April 1816.	I	1.
			2, Kaufbrief, Lronnung am 19 ^{ten} May 1820	"	3.
			3, — — — — — Lronnung am 17 ^{ten} July 1824.	"	5.
			4, — — — — — Lronnung am 17 ^{ten} Jan. 1827.	III	93.
			5, Kaufbrief, Sub. Lronnung am 30. Januar 1830.	IV	33.
			6, Kaufbrief, Sub. Lronnung am 8. April 1830.	"	37.

Abbildung 1
Linke Seite des Eintrags für die Brigg ACTIVE im Bremer Seeschiffsregister, Band 5 Nr. 1.

des Schiffes: *Active*

Namen der Rheder.	Antheil.		Namen und Wohnort des Capitains.	Bemerkungen.
¹⁸²⁴ Carl Ludwig Brauer Friedr. Seemann & Adami	1/2	1/2	Caspar Martin Smith	fast am 30 ^{ten} May 1824. am Königs-Berufsalbe. Erklärte am 16 ^{ten} April 1825.

Abbildung 2
Rechte Seite des Eintrags für die Brigg ACTIVE im Bremer Seeschiffsregister, Band 5 Nr. 1.

Nr. 55. Herprung, Beschreibung und Eigenthum				
Datum der Eintragung	Erbauung	Bauart	Ladengehalt	Name und Wohnort der Rheder
1859. Octobr. 15.	Bauart im Jahre 1848. nach Joh. Ottmanns zu Braak in Gausbergesfeldern Oldenburg, in dem Namen „Lana“	Leinigg.	167, 7 Lasten zu 4000 lb H. M. Schrief vom 26 April 1859. <hr/> 111, 3 Commung. Lasten zu 6000 lb H. M. Schrief vom 30 Mai 1860.	Melchers Gebrüder & Co. in Bremen.
1860. Mai. 30.				
1861. Octobr. 18.				F. G. W. Bley & Co. in Bremen. Joh. G. Lehmann in id.
1863. Jan. 24.				

Abbildung 3

Linke Seite des Eintrags für die Brigg BAHIANA im Bremer Seeschiffsregister, Band 9 Nr. 55.

des Schiffes *Dido just Bahiana*.

Antheil	Documente über das Eigenthum	Bemerkungen
1. 1/1.	1. Leihbrief, dat. Braak d. 6. Nov. 1848. 2. M. Abrief, dat. Stelle d. 30 Oct. 1848. 3. Kaufbrief, dat. Bremen d. 5 Aug. 1857. 4. Übertrag, dat. Bremen d. 13 Aug. 1857. 5. Abtheilung, dat. Blumenthal d. 29 Aug. 1857. 6. Mannschaftensurkunde, dat. Braak d. 11 Aug. 1857. 7. Abhandlungsurkunde, dat. Bremen am 14 October 1859.	1859 Oct. 15. Registerbrief im Register für Capitän Albert Koster und Tugach inregulärhaft.
		1860. Mai 30. inregulärhaft.
1/2. 1/2.	8. Kaufbrief, dat. Bremen d. 24 Oct. 1861.	1861. October 18. inregulärhaft.
1/2. 1/2.		
3/2. 1/1.		Capitän Johann Frenckel in Bremen 1863 October 16. Im Register nach Joh. G. Lehmann in id. das Schiff nach Harburg vertheilt.

Abbildung 4

Rechte Seite des Eintrags für die Brigg BAHIANA im Bremer Seeschiffsregister, Band 9 Nr. 55.

Kurze Tipps zum Arbeiten mit der Suchfunktion von Excel

Die Suchfunktion ist das wohl wichtigste Hilfsmittel beim Arbeiten mit der *Schiffsliste SSR*, weil sie das blitzschnelle Auffinden eines gesuchten Begriffes ermöglicht. Wegen der verschiedenen Alternativen bei der Benutzung seien hier einige praktische Tipps zusammengestellt.

Das Aufrufen der Funktion erfolgt mit der Tastenkombination

Strg f (Finden!)

Der gefragte Suchbegriff kann normalerweise klein geschrieben sein, er muss auch keineswegs voll ausgeschrieben sein. Oftmals genügt eine charakteristische Buchstabenfolge.

Nach der Eingabe des Suchbegriffes ist die zweckmäßige Wahl der Optionen sehr hilfreich, vor allem beim mehrmaligen Suchen. Üblicherweise können die voreingestellten Optionen *Format*, *Suchen in Blatt* und *Suchen in Formeln* unverändert bleiben. Dagegen empfiehlt es sich, die Option *Suchen in Zeilen* in *Suchen in Spalten* zu verändern. Das Programm durchsucht dann das Dokument nicht zeilenweise von oben nach unten, sondern spaltenweise von links nach rechts. Üblicherweise weiß man vorher, in welcher Spalte der gesuchte Begriff stehen muss. Stellt man dann den Cursor in ein beliebiges Feld links neben dieser Zielspalte, dann sucht das Programm die Zielspalte von oben nach unten durch. Findet sich dann ein hit erst außerhalb der Zielspalte, dann ist sichergestellt, dass der gesuchte Begriff nicht in der Zielspalte enthalten ist.

Ein Haken im Feld *Groß/Kleinschreibung beachten* grenzt den Suchbegriff stark ein. Der Haken muss aber entfernt werden, wenn danach die Suche nach einem anderen Begriff ohne diese Einschränkung fortgesetzt werden soll!

Die Suche wird dann mit

Enter

begonnen und kann bei unverändertem Suchbegriff mit erneutem Enter fortgesetzt werden.