



Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskernes Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

Wohl dem, der seiner Väter gern gedenkt!

Goethe



Wenn ich es übernommen habe, eine Chronik der Familie Jebsen zu schreiben, so bin ich damit dem Wunsch verschiedener Mitglieder der jungen Generation nachgekommen. Ich habe es gern getan, denn Familiensinn und Interesse für die Vorfahren sind für jeden Menschen starke Kraftquellen. Man sagt uns Jebsens großen Familienstolz nach; ich hoffe, unter Beweis stellen zu können, daß dieser Stolz berechtigt ist, umso mehr, als er niemals in Dünkel ausgeartet ist. Mein Vater, Michael Jebsen, sagte einmal zu seinen jüngeren Söhnen: Vergeßt nie, daß Ihr einer Familie angehört, die auf der See groß geworden ist. —

Ja, die alte Segelschiffahrt war eine harte, aber vorzügliche Schule. Mut, Willensstärke, Geistesgegenwart, Körperkräfte mußten schon vorhanden sein, aber der Dienst auf See hat diese Eigenschaften noch gesteigert. Durch 6 Generationen haben unsere Vorfahren diese Eigenschaften bewiesen; der Drang in die Ferne verband sich bei ihnen mit besonders starker Heimatliebe und unbedingter Treue zum Deutschtum. Wenn nun noch weiter Blick und scharfer Verstand hinzukamen, so ist das wohl mit der Tatsache zu verdanken, daß fast alle Frauen der Jebsens eine gute Erbmasse in die Familie brachten; dies muß uns mit Dank gegen das Schicksal erfüllen.

»Was Du ererbt von Deinen Vätern hast,
erwirb es, um es zu besitzen!«

(Goethe)



MICHAEL JEBSEN

*Das
Leben des Schiffreeders
und die Chronik
seiner
Vorfahren
von
EMMA VON HASSEL
geb. Jepsen*

Aus mündlicher Überlieferung war schon lange bekannt, daß unsere Familie aus Loit nach Apenrade gekommen ist, aber über die Persönlichkeit des Vaters von unserem Ahnherrn Jacob Jepsen gingen die Ansichten stark auseinander. Einmal hieß es: der Hof Kopperholt in Barsmark gehörte ihm; die andere Annahme lautete: Jep Jepsen, Schuster in Loit-Kirkeby. Mittlerweile hat sich durch Auffindung verschiedener Dokumente die letztere Auffassung als die richtige herausgestellt. Zunächst ein Magistrats-Protokoll vom 13. Januar 1729:

»Es erscheinen: *Jacob* Jepsen, *Peter* Jepsen, Hans Matzen für seine Frau *Ellina* für sich und ihre Mutter *Metje* Jepsens sowie ihrer Schwester *Catharina* Hanses verheiratet mit Hans Paulsen und ihre Schwester *Catharina* cum curatore Peter Lorentzen und zeigen an, daß ihr Bruder *Coord* Jepsen i. J. 1726 in Holländisch Indien verstorben ist. Als Zeugen erklären Hinrich Jessen u. Christian Jessen, daß *Coord* Jepsen von *Jep Jepsen*, so unlängst hier verstorben, und von *Metta* Jepsen in dem Kirchspiele Loit gezeuget und geboren ist, und daß die obigen seine einzigen Geschwister sind, auch keine mehreren Schwesters und Brüders auch keine vorabgestorbenen Brüders und Schwesters Kinder nachgelassen haben.«

Die 2. Schwester Catharina wurde Caren genannt, sie heiratete im Jahre 1730 den Schiffer Jes Wollesen in Dyrhave; es gibt hierüber eine Aufzeichnung, daß sie die Tochter des verstorbenen Schusters Jep Jepsen in Loit sei; daß Peter Jepsen der Bruder von Jacob Jepsen war, geht aus einem amtlichen Protokoll hervor, auf das ich noch zurückkommen werde. Da im 17. Jahrhundert die Namen noch stärker sprangen als im 18., erschien es un-

möglich, die Jepsens im Mannesstamm noch weiter zurück zu verfolgen, zumal das Kirchenbuch von Loit im Jahre 1868 beim Brand des dortigen Pastorats bedauerlicherweise vernichtet worden ist. Nun hat der tüchtigste Sippenforscher unserer Gegend, Herr Pastor emer. Juhler in Loit, im Kirchenbuch von Osterlügum eine Eintragung gefunden: »Als Zeuge bei der Verlobung von Jörn Christensen aus Loit u. sel. Peter Juhls Tochter aus Gjenner: Mads Jepsen, Skomager i Loit, d. 10. November 1652. —« Es ist ganz sicher, daß es sich hier um den Großvater von Jep Jepsen handelt. Um mich zu vergewissern, habe ich die Akten der Schuhmacherinnung sehr genau gelesen und folgende Bestimmung gefunden: »Ein Schuhknecht (Schustergeselle), so ein Amtsbruder (Meister) zu werden begehret, muß freyen eines Meisters Witwe oder Tochter.« Es war also nahezu unmöglich, als Außenseiter in die Innung zu gelangen, d. h. Meister durften nur deren Söhne werden. Da nun der Vater von Jep Jepsen entschieden Jep geheißen hat, wird die Genealogie sicher lauten: Mads Jepsen — Jep Madsen — Jep Jepsen. Zu Zeugen bei Verlobungen wurden immer nur ältere Männer genommen. Wir dürfen wohl annehmen, daß Mads Jepsen etwa 1600 geboren ist. Das Geburtsjahr von Jacob Jepsen ist 1688, es ist also zeitlich angängig. Pastor Juhler und der Archivar Gribsvad in Apenrade halten diese Annahme für sicher.

Wenn also unsere Vorfahren durch wenigstens 3 Generationen in Loit gelebt haben, so haben sie ja auch bestimmt Mädchen aus dortiger Gegend geheiratet, sodaß schließlich ihre Nachkommen reingezüchtete Ostküsten-Nordschleswiger waren. Nun, von diesen ältesten Vorfahren wissen wir nur Namen, Wohnort und Beruf; als Persönlichkeiten bleiben sie für uns in Dunkel gehüllt. —

Erst von Jep Jepsen wußte die mündliche Überlieferung zu berichten, daß er — nach seiner Übersiedelung nach Apenrade — noch stark den Zug nach



Hans Jepsen. Westindienhandler
† 1768

seiner Heimat Loit empfand, häufig nach dort zur Kirche ging und sich dann mit alten Bekannten festschnackte, des öfteren wohl gar im Krug. Dauerte solche Sitzung allzu lange, so machte sich seine Frau Mette auf und holte ihn nach Haus. Bei der schlechten Beschaffenheit und der Unsicherheit der Wege war eine Fußwanderung nach Loit ein tüchtiges Unternehmen für eine Frau, und wir können daraus schließen, daß sie eine mutige, tüchtige Person war. Sollte die große Energie, die fraglos eine Jepsen'sche Eigenschaft ist, auf diese Vorfahrin zurückgehen? Es ist anzunehmen, daß sie diese Willenskraft und Tüchtigkeit ihren Söhnen vererbt hat. Wie ist es sonst zu erklären, daß alle drei dem väterlichen Handwerk den Rücken kehrten und sich der Schifffahrt zuwandten, was einen Aufstieg bedeutete? Allerdings wird auch die günstige Konjunktur für die Schifffahrt in jener

Zeit um die Wende des 17. zum 18. Jahrhundert bestimmend gewesen sein. Gerade im Gottorpischen Landesteil, der in den verschiedenen Erbfolgekriegen neutral blieb, blühte damals die Schifffahrt auf. Dazu mag noch gekommen sein, daß Hans Jepsen, ein naher Verwandter und »Blutsfreund« von Jacob Jepsen und seinen Brüdern, bereits Schiffer war, und zwar bei der »Westindiske Compagnie«, deren Schiffe von Kopenhagen nach St. Thomas, St. Croix etc. fuhren, eine tüchtige Leistung mit den damaligen kleinen Schiffen. Den Grad der Verwandtschaft kennen wir nicht; Brüder können sie nach dem Protokoll von 1729 nicht gewesen sein. Ich nehme an, daß Hans Jepsen ein Bruder von Jep Jepsen war, also ein Onkel von Jacob Jepsen. Die Ähnlichkeit auf den Bildern ist überraschend groß, und daß J. Jepsen Pate von Hans J.'s ältestem Kind war, läßt mit Rücksicht auf die damalige Zeit recht nahe Verwandtschaft vermuten. — Jedenfalls liegt der Gedanke nahe, daß das Vorbild von Hans Jepsen die Berufswahl unseres Vorfahren und seiner Brüder stark beeinflußt hat.

Der Bruder »Courd« hat — nach einem anderen Protokoll zu urteilen — Knud heißen und ist als Schiffer in Ostindien gestorben, der Bruder Peter war später auch in Apenrade ansässig, zunächst als Schiffer, nachher als Kaufmann und Mitglied eines im Jahre 1736 auf Veranlassung der Regierung gegründeten Commerz-Collegiums, er muß also ebenfalls ein angesehener Mann gewesen sein. Kinder hat er nicht hinterlassen. —

Zu erwähnen ist noch, daß es in Loit schon seit der Einführung der Reformation eine sogenannte »Pastorschule« gab, die den Pastoren unterstand und an der diese und die Küster den Unterricht erteilten; daß Jacob und Peter Jepsen eine Schulbildung besaßen — damals noch absolut keine Selbstverständlichkeit —, verdanken sie sicher dieser »Pastorschule«.

APENRADE ZUR ZEIT, ALS JACOB JEBSEN DORT BÜRGER WURDE

Ein Städtchen von reichlich 2000 Einwohnern, von dem es amtlich-in einem Erlaß von 1715 hieß:

»Apenrades Bürger haben ihre Nahrung von der Schiffahrt!« — Dieser Erlaß stellte die Antwort dar auf eine Eingabe des Magistrats wegen Ermäßigung der Kriegssteuer unter der Begründung, daß die Steuer pro Pflug erhoben würde, aber Apenrade besäße kein Pflugland. Also scheint Dänemark die Neutralität des Gottorpischen Anteils nicht mehr restlos beachtet zu haben. Nach einer Verordnung von 1713 mußte jeder Schiffer einen »heiligen Eydt« leisten, daß die Mitreeder des von ihm geführten Schiffes neutrale Bürger seien und daß es kein Kriegsgut führe. Dieser Begriff ist wohl zu allen Zeiten sehr verschieden aufgefaßt worden, jedenfalls sind etwa ab 1715 viele Apenrader Schiffe von den Schweden aufgebracht und nach Karlskrona oder Gothenburg geschleppt worden, wo der Schiffer gefangen gesetzt wurde. So ist z. B. unser Vorfahr Jes Regenburg in der dortigen Gefangenschaft »elendiglich verstorben«. Ein anderer Vorfahr von uns, Friedrich Köllner (oder Kellner), im Jahre 1713 nach seiner Taxation ein gut gestellter Mann, ist — wie es in der Steuerliste von 1719 heißt —: vollständig verarmt, weil dreimal »von die Schweden aufgebracht.«

Tatsächlich ist — nach den Schätzungen von 1715 bis etwa 1720 — durch den nordischen Krieg eine schwere Schädigung der Schiffahrt und infolgedessen große Armut unter den Bürgern gewesen. Die gehobene Schicht hatte ihr Vermögen fast ausschließlich in Schiffsparten angelegt und dadurch große Verlust erlitten; von den Handwerkern lesen wir spaltenlang in den Steuerlisten: »in sehr mäßigem Zustand« — — »hausarm« — — und erschreckend oft: »bettelt«.

Nach Beendigung des nordischen Krieges hat dann die Schiffahrt sich wie-



Apenrade vom Galgenberg gesehen (18. Jahrhundert)

der erholt, wohl mit wegen der Tatsache, daß der Apenrader Schiffer für besonders tüchtig galt, und häufig Flensburger und sogar Hamburger Kaufleute Apenrader Schiffe befrachtet haben. — So etwa war die Lage, als Jacob Jebsen von Loit nach Apenrade zog. Er mag dazu mit aus dem Grunde bewogen sein, daß der Magistrat der Stadt den nicht in Apenrade ansässigen Schiffern Schwierigkeiten bei der Überwinterung ihrer Schiffe im Apenrader Hafen machte. —

Jedenfalls bedeutet es für unsere Familie einen geschichtlichen Moment, als unser Vorfahr auf's Rathaus ging und den Bürgereid — damals eine feierliche Handlung — leistete. Dieser erhaltene Bürgereid ist die erste amtliche Urkunde von unserer Familie:

»Wir, Bürgermeister und Rath der Stadt Apenrade in dem souveränen Hertzogthum Schleswig urkunden hiermit, daß in der gewöhnlichen Gerichtsverhandlung, J a c o b J e b s e n, Ihre Hochfürstlichen Durchlaucht zu Schleswig-Holstein-Gottorp angebohrer Unterthan, heute dato den hieselbst gewöhnlichen Bürger Eydt wörtlich abgelegt und darauff dessen Nahmen in das hiesige Stadt-Cataster eingezeichnet und in numerium civisum nostrorum angenommen und also ist hiesiger contribuierender und lasttragender Bürger worden. Was dann derselbe uns gebührend versichert hat und ihm glaubwürdig attestieret ist, die Bürgerbriefe zu erhalten. Apenrade, d. 15. 5. 1719.«

Jacob Jebsen ist von besonderer Bedeutung für unsere Familie, und zwar in dreifacher Beziehung: 1. er war der erste Schiffer in der Familie Jebsen, die von ihm abwärts bis zu unserer Generation nur aus Seefahrern bestand; 2. er ist nach Apenrade gezogen und hat uns dadurch die Heimat gegeben; und 3. hat er das Haus in der Schiffbrückstraße gebaut, das uns unlöslich mit der Heimat verbunden hat. Darum lohnt es sich, ein Lebensbild dieses



Jacob Jepsen. Schiffer
(1688 – 1757)

Mannes so gut wie möglich zu geben, wie es eben aus den Städtischen Protokollen und der leider nur sehr dürftigen mündlichen Überlieferung zusammengestellt werden kann. —

Jacob Jepsen ist am 16. Januar 1688 in Loit geboren, wahrscheinlich als ältestes Kind von Jep und Mette Jepsen. (Jedenfalls kann man dies aus der Reihenfolge im Magistrats-Protokoll von 1729 schließen). Der Vorname Jacob, nicht Jep, braucht uns nicht an der Genealogie irre zu machen, denn Jep ist eine Verbalhornisierung des Namens Jacob, und wenn in den amtlichen Protokollen der Name stets mit »p« — also »Jepsen« — geschrieben wird, so liegt ein Versehen der Schreiber vor. Jacob Jepsen hat sich bestimmt mit »b« geschrieben, dafür ist der beste Beweis die Inschrift auf seinem Grabstein, der noch erhalten ist.



Frau Clara Jebsen, geb. Rolfsen
(1702—1785)

Als Jacob Jebsen 1719 nach Apenrade zog, war er also ein Mann von 31 Jahren und bereits Schiffer. Aus mündlicher Überlieferung hieß es, daß er ein außerordentlich starker Mann war, der nicht mit sich spaßen ließ und sich durchzusetzen wußte; so soll er einmal sechs Soldaten, die in seinem Haus frech wurden, zur Tür hinausgeworfen haben. Vom Jahre 1720 gibt es ein Städtisches Protokoll, das von einer Schlägerei zwischen ihm und verschiedenen Unteroffizieren im Hause des Kaufmanns und Gastwirts Paul Ernst berichtet, bei welcher J. Jebsen verschiedene schwere Kopfwunden erhielt. (Letzterer hatte P. Ernst erklärt, er könne ihn nicht am nächsten Tag auf die Reise mitnehmen, das scheint Ernst übel genommen und die Soldaten gegen ihn gehetzt zu haben.) Wahrscheinlich hat unser Vorfahr ja auch gehörig zurückgeschlagen, sodaß Ernst ihn verklagt hatte. Das Ge-

richt stellte sich nun restlos auf J. Jepsens Seite, und Ernst wurde verurteilt, den Chirurgus sowie eine ansehnliche Geldbuße wegen Jepsens Verdienst-Versäumnis zu bezahlen, die Gerichtskosten zu tragen und vor Gericht eine öffentliche »Buße« zu tun. Bei dieser Gelegenheit wird erwähnt »Hans Nissen genannt Hohlmann« aus Stollig, der eine halbe Tonne Leinsaat von Jacob Jepsen kaufen wollte, sowie Johann Nettelbeck, der von letzterem als seinem Prinzipal spricht. — Jacob Jepsen ist also ganz einwandfrei aus dieser Klagesache hervorgegangen (wahrscheinlich handelten seine Angreifer im Rausch); und ich habe in den Magistrats-Protokollen nie etwas Negatives über ihn gefunden. Man soll dies nicht unterschätzen, denn wie oft ist Klage geführt worden wegen rückständiger Steuern, Nichtzahlung einer Schuld, Beschimpfung, übler Nachrede etc., auch gegen recht angesehene Bürger! —

Jacob Jepsens Heirat im Jahre 1723 mit *Clara Rolfsen* ist ebenfalls ein Beweis für die geachtete Stellung, die er in Apenrade genoß. Denn die Familie Rolfsen, über die ich noch näher berichten werde, war eine der ältesten und angesehensten Familien der Stadt. Allerdings traf für diese Familie zu, was ich vorher erwähnte: auch Michael Rolfsen war von den Schweden aufgebracht worden und hatte dadurch Schaden erlitten, und da er 1720 an der holländischen Küste mit seinem Schiff strandete und im Hospital in Amsterdam gestorben ist, lebte seine Witwe »in schlechtem Zustande«, wie es in der Steuerschätzung von 1720 heißt. —

Ich komme nochmals zurück auf den im Jahre 1718 verstorbenen Hans Jepsen. Seine Witwe heiratete im Jahre 1720 den Bürger Hinrich Jessen. Eine Denunziation, deren Berechtigung nicht abzulehnen ist, da sie vom Rathsverwandten Owe Friedrich Rolfsen (Bruder von Michael Rolfsen) dem Bürgermeister und Rath vorgelegt worden ist, besagt:

»Weil keine Spezifikation der Güter des sel. Hans Jebesen Bürgermeister und Rath vorgelegt worden und die angemäße Vormünder noch nicht gerichtlich konstatiert worden, bin ich der Meinung, daß aus der Verlastenschaft des sel. Hans Jebesen seinem einzigen Kinde ein weit ansehnlicheres zukommen kann, als selbigem Kinde ausgesetzt worden.«

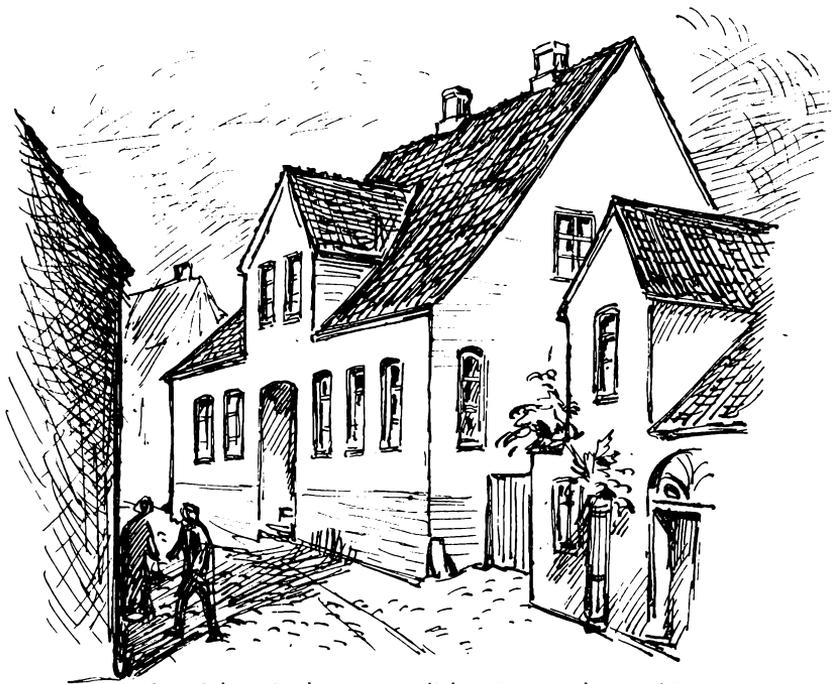
Daraufhin wurde Jacob Jebesen (als Pate) zum Vormund ernannt, hierbei ist er als »Blutsfreund und nächster Verwandter« des Hans Jebesen bezeichnet. — Übrigens habe ich Jacob Jebesen häufig als Paten im Kirchenbuch gefunden, was ebenfalls Ansehen und Beliebtheit beweist, war doch in damaliger Zeit die Patenschaft eine große Ehrung. Im Jahre 1724 muß Jacob Jebesen, »unter Eydt« ein Gutachten abgeben über Christoph Kellners Schiff »Immanuel«. (Auch dieser ist unser Vorfahr). Ungefähr gleichzeitig werden als Sachverständige sechs ehrliche, angesessene Bürger genannt, darunter Jacob Jebesen. — Seinen Namen fand ich ab 1732 sehr oft in den Magistrats-Protokollen. Ob er in diesen Jahren schon die Schifffahrt aufgegeben hat und in Apenrade geblieben ist? Freilich haben ja in damaliger Zeit die Schiffe, die in Apenrade beheimatet waren, dort überwintert; unter dem 17. März 1733 fand ich die Notiz: »nunmehr naheht die Zeit heran, daß die Schiffer zur See und von Hause gehen.« Also sind die Schiffer wohl höchstens ein halbes Jahr von zu Haus fort gewesen, den schweren Herbststürmen in der Nordsee und dem Skagerrak waren die kleinen Schiffe kaum gewachsen.

Zu wiederholten Malen wird Jacob Jebesen als »Curatore« genannt. So 1733 von der Witwe Clara Maria Jürgens, »sie verlangt, daß ihr Jacob Jebesen zum Curatore constituieret werden möge, welcher stipulatu manu angelobet hat, der Witwe nach bestem Wissen und Gewissen berätlich zu seyn!« — In einer humoristisch anmutenden Klagesache muß er, als Curatore seiner Schwägerin, der Witwe Catharina Thordsen, zur Seite stehen (im Jahre 1733). Die von Saldern'schen Erben, unter ihnen der Forstmeister von

Günderoth, hatten die Witwe zur Zahlung von restierenden Zoll- und Lizenzgeldern ihres Mannes aus dem Jahr 1712 aufgefordert! Diese Klage wurde hingezogen bis 1735, allerdings heißt die Begründung: »wegen des Jacob Jepsens schwerer Krankheit war es nicht eher möglich, zu excicieren!« — Es folgen furchtbar langatmige Protokolle, die mit unendlich vielen lateinischen Ausdrücken gespickt sind. Schließlich werden die Beklagten zur Zahlung verurteilt, Jacob Jepsen gibt sich damit aber nicht zufrieden, er bringt die Klage an das »höchstpreisliche Obergericht zu Gottorp und erlegt das gewöhnliche Schatzmahl mit einem Subschilling!« Diese Akten stehen mir nicht zur Verfügung, sodaß ich den Ausgang nicht kenne. Das Interessante dabei ist, daß Jacob Jepsen sich scheinbar nicht leicht zufrieden gab, sondern eine ihm anvertraute Sache durchkämpfte. —

Frau Anna Otzen, die Frau des »bettlägerigen« Hans Otzen, erbittet sich ihn als Curatore, ebenso Clara Maria Daniels Witwe, für die er dem Magistrat »eine so rubricierte rechtliche Contradiction nebst Bitte wider Jürgen Fabricius« überreichte. (Letzterer war der Besitzer der Löwen-Apotheke). 17. 12. 1732: »Jacob Jepsen, Bürger und Schiffer allhier, übergibt eine so rubricierte, gemäßigte, gehorsame Anzeige und Bitte wider den Reuter (Soldat) Hans Hansen«, der sich sehr unverschämt benommen hatte und nach seiner Angabe dazu von seinem Rittmeister von Thomstorff ermächtigt sein sollte. — Diese Einquartierungen waren für die Bürger eine kaum erträgliche Last und führten zu ständigen Klagen.

Leider ist es mir nicht gelungen, Art und Namen von Jacob Jepsens Schiff zu finden. Die erste Schiffsfahrtsliste ist von 1713, die nächste erst von 1745, es gibt also keine aus der Zeit, in der Jacob Jepsen zu den Apenradern Schiffern gehörte, und in den Magistrats-Protokollen habe ich auch nichts hierüber gefunden. Aber in einer Klagesache des Schiffers Jacob Dethleffsen aus Loit vom Jahre 1738 heißt es:



Haus Jebesen in der ursprünglichen Form. Erbaut 1732

»Wahr ist, daß letzterer und dessen Vorgänger Jacob Jebesen in einigen Jahren das von Engelland gebrachte Salz in Arrekjöping gelastet haben.«

Wahr ist ferner, daß das Salz in Schalupen den Humberriver heruntergebracht worden und dann in Liverpool in die Schiffe geladen sei. — Salz ist damals ein sehr wichtiger Importartikel gewesen. Auch aus einem Rechtsprotokoll vom 15. Januar 1733 geht hervor, daß Jacob Jebesen vielfach auf Liverpool gefahren ist. Es heißt darin:

»Jacob Jebesen produziert eine rubricierte rechtliche Impetition wider Asmus Iversen, seinen Rheder die Briefe so er aus Liverpool zu Hause geschrieben, zu cedieren.«

Es handelt sich wohl um Briefe an seinen Reeder, in denen Privatnachrichten für seine Frau enthalten sind. Da seine Bitte abgeschlagen wird, appel-

liert Jacob Jepsen wieder an das höchstpreisliche Obergericht zu Gottorp »stande pete und erleget das gewöhnliche Schatzmahl mit einem Subschildling.«

Fragen wir schließlich, wie Jacob Jepsens Vermögensverhältnisse lagen, so können wir sicher antworten: er war wohlhabend. Das schöne Seidenkleid, das seine Frau auf dem Ölbild trägt, mag ja vom Maler etwas übertrieben und die Perlenkette unecht sein. Aber der Hausbau vom Jahre 1732 war für die damalige Zeit sehr gut, da er ganz aus Brandmauer ausgeführt ist. (Die damaligen Häuser waren fast immer Fachwerkbauten.) In der ersten Brandtaxation vom Jahre 1744 heißt es:

»Ein Querhauß von Brandtmauer mit Etage,	
9 Fach à Fach 300,— M. Lübsch	2700,— M.
Vier Fach Quist hinten am Haus	240,— »
7 » Stall à 80 M. L.	560,— »
	3500,— M. L.

Es scheint, daß der sogenannte »Quist« älter war als das Haus, und daß dieses an denselben angebaut worden ist. Die nächste Brandtaxation von 1775 lautet:

»1 Querhauß (wie 1744)	2500 M. L.
5 Fach Brandmauer hinten angebaut	500 » »
(Dieser Anbau muß also erneuert sein.)	
2 Wohnungen an der Osterende des Hauses	360 » »
Stall (wie 1744)	560 » »
6 Fach Packraum, der Unterteil Brandmauer	
übriges Tafelwerk	600 » »
hinten im Hofe 4 Wohnungen von Tafelwerk	1200 » »
	5720 M. L.

Ursprünglich hatte das Haus nur das Erdgeschoß und einen zweifenstrigen Giebel über der Haustür, das Stockwerk hat erst im Jahre 1870 Michael Jepsen aufsetzen lassen. Dagegen ist die Seite zum Hofplatz heute noch ge-

nau so, wie zur Zeit des Baues. Tatsächlich habe ich in der Brandtaxation von 1744 kein gleich hoch bewertetes Haus gefunden, es muß also für die damalige Zeit ein sehr gutes Haus gewesen sein. —

Jacob Jebsen war — wie die damaligen Schiffer größtenteils — auch nebenher Kaufmann, wie aus verschiedenen Magistratsakten hervorgeht. Als er am 21. März 1737 im Alter von 49 Jahren starb, hinterließ er ein für damalige Zeit ansehnliches Vermögen. Ein Magistrats-Protokoll vom 7. Februar 1739 lautet:

»Jacob Jebsens Witwe Clara Jebsen und ihr itziger Bräutigam Christian Jensen. Peter Jebsen als Vormund des von seinem seligen Bruder nachgelassenen Sohnes Michael Jebsen läßt protokollieren den zwischen ihm autorius nomines und Frau Clara Jebsen cum curatore errichteten Erbteilungs-Kontrakt de dato 6. 2. 1739, Inhalts dessen der Knabe an väterlichem Erbteile haben soll: 3900 M. Lübsch, und seines seligen Vaters Kiste und Bette.« (Michael Jebsen beglaubigt im Jahre 1753, sein Erbteil erhalten zu haben).

Da zweifellos seine Witwe mindestens den gleichen Betrag erhalten hat, hinterließ Jacob Jebsen also für damalige Zeit viel Geld. Von seinem Vater hat er wahrscheinlich nichts geerbt, seine Frau ihm ganz bestimmt keine Mitgift zugebracht, im Gegenteil scheint es, daß er noch alte Schulden seines Schwiegervaters beglichen hat, wie ich an anderer Stelle beweisen werde. Jacob Jebsen ist also ein »self-made-man« gewesen, auf den wir mit Stolz und Dankbarkeit zurückblicken dürfen.

Die Familie Rolfsen ist wohl das älteste Geschlecht in Apenrade, war es doch hier schon im 16. Jahrhundert ansässig. Hans Rolfsens Name taucht nur einmal auf als Besitzer einer Fenne vorm Nordertor, die er allerdings hat verpfänden müssen. Er scheint etwa um 1610 gestorben zu sein. Über seinen Sohn, den 1586 geborenen Jürgen Rolfsen (einmal auch Rollowsen geschrieben), sind wir besser unterrichtet. Er war Rathmann, besaß das Gelände an der Fischerstraße, auf dem heute die Anscharklinik liegt, und hatte scheinbar dort eine Schiffswerft. (Man muß sich vergegenwärtigen, daß damals die Förde bis über den jetzigen »Neuen Weg« hinausging, also die Schiffswerft direkt am Wasser lag.) Auf diesem Gelände brach im Jahre 1610 ein Feuer aus, das $\frac{2}{3}$ der Stadt vernichtete. — Jürgen Rolfsens Frau hieß mit Mädchennamen Ellin Asmussen; aus dieser Ehe ging der Sohn Asmus Rolfsen hervor, der den väterlichen Besitz übernahm und im Jahre 1654 Marin Michelsdatter Lauesen-Holdt aus Dalholt heiratete. Ihr Vater wird als »Michael Holtz auf Dalholz« im Jahre 1609 schon erwähnt. An anderer Stelle heißt er: Ahlefeldts Tjener — was darauf zurückzuführen ist, daß ursprünglich Dalholt ein Jagdhaus der Grafen Ahlefeldt-Seegaard war, wofür die alte Dianastatue, die heute noch in Dalholt steht, als Beweis angesehen wird. Immerhin scheint Dalholt doch sein Besitz gewesen zu sein, da nach ihm sein Geschlecht bis 1830 Dalholt innegehabt hat. — Interessant ist, daß der Name Michael auf diesen Michel Lauesen-Holdt zurückgeht. Ein altes Haus, auf dem Gelände der Anschar-Klinik gelegen, scheint Asmus Rolfsens Wohnhaus gewesen zu sein wie aus der alten, sehr schönen

Tafel hervorgeht, die dort angebracht war. (Heute im Besitz der Familie Jebesen). Diese Tafel stammt aus dem Jahre 1665 und ist gezeichnet A. R. und M. R., »*Wer auf Got vertrawt hat wol gebawt Anno 1665 Gott alleine die Ehre*«. Zweifellos ist es die älteste Haustafel in Apenrade. Asmus Rolfsen war Deputierter Bürger. —

Dessen jüngerer Sohn war der 1667 geborene Michael Rolfsen, unser Vorfahr. Er wurde Schiffer, war zunächst wohl recht erfolgreich, heiratete 1700 Christina Maria Frellesen, ebenfalls eine Tochter aus alter, angesehener Schifferfamilie. Kredit muß er gehabt haben, denn im Pfandprotokoll fand ich verschiedene Obligationen von ihm, auf den Pastor Fabricius in Loit, Hans Lauesen-Holdt und den Hausverwalter des »hochfürstlichen Hausvogts von Günderoth« vom Jahre 1703. Allerdings verklagt der stud. theol. Lauesen-Holdt im Jahre 1723 die Erben des sel. Michael Rolfsen auf Rückzahlung, Michael Rolfsen führte im Jahre 1713 das Schiff »Baron von Goertz« (31 C. L.). Nach seiner Steuer zu urteilen muß Michael Rolfsen im Jahre 1716 ein ganz gut gestellter Mann gewesen sein. Sein Schicksal als Schiffer war bunt: er war im Jahre 1718 auf Island gefahren, hatte durch verschiedenes Unglück (Aufbringung durch die Schweden) Schaden erlitten, strandete 1720 an der holländischen Küste und starb im Hospital in Amsterdam. Seine Witwe erhielt als Anteil aus diesem Schiff nur 400 R'Thaler, lebte also wohl tatsächlich in sehr bescheidenen Verhältnissen. Die vorhin erwähnten Obligationen sind im Jahre 1731 (20. 1.) getilgt worden, durch wen? Allem Anschein nach durch Jacob Jebesen! — Verschiedene Kinder des Michael Rolfsen sind klein gestorben, nur ein Sohn, der 1716 geborene Jürgen, hat ihn überlebt. Dessen Tochter, Clara Rolfsen, heiratete Bendixen in Stollig (daher die alte und sehr entfernte Verwandtschaft zwischen unseren Familien.) Im Mannesstamm scheint die Familie mit Jürgen Rolfsen in Apenrade erloschen zu sein.

Die 1702 geborene Tochter Clara Rolfsen heiratete also unseren Vorfahren Jacob Jebsen (1723). Nach ihrem Ölbild, so mäßig es auch gemalt ist, kann man schließen, daß sie eine schöne Frau war, was auch unser Vater übrigens aus mündlicher Überlieferung von ihr wußte. Sie hat nur 2 Kinder geboren: Mette, die mit 5 Wochen gestorben ist, und Michael, unseren Ahnherrn. Von Clara Jebsen stammt das älteste schriftliche Dokument unserer Familie, ein Bericht über die Beerdigung ihres geliebten Mannes, voll wahrer Trauer. — Dennoch heiratete sie bereits nach zweijähriger Witwenschaft den Kaufmann und Deputierten Bürger Christian Jensen. Ich habe sie oft als Patin im Kirchenbuch gefunden, sie scheint eine gütige, mildtätige und fromme Frau gewesen zu sein. Ihre zweite Ehe blieb kinderlos, sie überlebte ihren Mann (gest. 1775) und starb 1785, also 83 Jahre alt. Bis zu ihrem Tod hat sie im alten Haus in der Schiffbrückstraße gelebt. —



Nach mündlicher Überlieferung wie auch aus alten Schiffsfahrtsberichten und sonstigen Dokumenten des Landesarchivs in Apenrade dürfen wir annehmen, daß dieser erste Träger des Namens Michael Jepsen einen Höhepunkt in unserer Familie bedeutet hat. Er ist getauft als einziger Sohn von Jacob Jepsen und Frau Clara, geb. Rolfsen am 26. August 1725, seine Paten waren: Peter Jepsen (der Bruder seines Vaters), Hardsvogn Caspar Koch und Frau Christina Marie Rolfsen (seine Großmutter). Nach mündlicher Überlieferung wollte Michael Jepsen ursprünglich Theologie studieren, er soll deshalb auch schon eine höhere Schule besucht haben. Aber sein Stiefvater Christian Jensen hat ihm wahrscheinlich erklärt, daß das Geld zum Studium nicht vorhanden und es also richtiger sei, wieder Schiffer zu werden. Freilich betrug seine väterliche Erbschaft 3900 Mark Lübsch, für damalige Zeit eine ansehnliche Summe. Aber da ihm dieses Geld erst im Jahre 1753 ausbezahlt worden ist, kann man annehmen, daß es in Christian Jensens Geschäft arbeitete und daher in der fraglichen Zeit nicht verfügbar war. (Vielleicht hatte Michael Jepsen selbst wenig Neigung zum Studium und ging gern auf seines Stiefvaters Vorschlag ein?!) — Allerdings ist dabei erstaunlich, daß in der Veranlagung zur Vermögens- und Nahrungssteuer von 1744 Michael Jepsen mit 26 Reichsthalern eingestuft war, also genau so hoch wie sein Stiefvater — was gemessen an anderen Erhebungen sehr hoch war. —

Jedenfalls war Michael Jepsen ein für seine Zeit und seinen Stand außer-

gewöhnlich gebildeter Mann. Dafür spricht 1. sein Beiname: Klogskipper, 2. Schrift und Stil der verschiedenen Mitreederbriefe (im Apenrader Archiv) — er scheint der Korrespondenzreeder für eine Reihe von Schiffen gewesen zu sein — und 3. die Tatsache, daß er einige Shakespeare-Dramen besaß, für damalige Zeit eine große Seltenheit und ein Beweis für eine bedeutende Allgemeinbildung. (Leider sind dieselben nach dem Tod unseres Großvaters für die unwürdigsten Zwecke verbraucht worden!) —

Michael Jebsen hat bereits 1746 — 21 Jahre alt — den Bürgereid geleistet. — Zur gleichen Zeit ließ er in Neustadt die 3 Mast-Galithe »Constantia« von 55 Commerzlasten bauen, die 1747 in Dienst gestellt wurde. Somit war Michael Jebsen schon mit 22 Jahren Schiffer. Die »Constantia« hatte 20 Parten, die Mitreeder waren lauter angesehene Apenrader Bürger, sein Stiefvater Christian Jensen stand an erster Stelle. Das Verhältnis zu diesem scheint ein recht gutes gewesen zu sein, das beweist doch die Tatsache, daß Michael Jebsen seinen ersten Sohn und nach dessen sehr frühem Tode auch den zweiten Jacob Christian taufen ließ und Christian Jensen bei beiden Pate war.

Die »Constantia« hatte außer Schiffer und Steuermann 9 Mann Besatzung. Wir haben im Schiffsarchiv verschiedene Aufzeichnungen ihrer Segelrouten.

- I. Von Apenrade nach Langesandt (Südnorwegen) — Topsham (Süd-England) — London — Liverpool und »anhiero«.
- II. Von Apenrade noch Portsgrund (Norwegen) — Topsham — Portsgrund — Liverpool und dann nach Apenrade.
- III. Von Stettin nach Lissabon, wozu ein algierischer Seepaß benötigt wird (1755). —

Meistens scheint Michael Jebsen auf England gefahren zu sein, vielfach hin mit landwirtschaftlichen Produkten wie Buchweizengrütze, Korn, Butter, Käse, Pökelfleisch (auch nach Kopenhagen ging ein lebhafter Transport



Die Kirche von Apenrade

dieser Lebensmittel, die von dort nach Westindien versandt wurden), immer aber mußte vom Magistrat bescheinigt werden, daß es sich um Landesprodukte handelte, das gleiche galt von Wolle und Leinen- wie Hede-Webwaren. Die Rückfracht scheint meistens in Salz und »unterschiedlichen Sorten Toback« bestanden zu haben. —

Am 4. 12. 1749 heiratete Michael Jepsen Metta Regenburg, die am 9. 10. 1727 geborene Tochter von Jacob Regenburg und Benedikta geb. Tilly.

Dieser hat im Jahre 1750 ein Haus in der Großenstraße (heute steht die Handelsbanken auf dem Gelände) für seinen Schwiegersohn zum Preis von 2700 Reichsthalern ersteigert, das er bis zum Tod seiner Mutter — 1785 — bewohnt hat. — Bis zum Jahre 1777 hat Michael Jepsen die »Constantia« geführt und sie dann an seinen Sohn Jacob Christian Jepsen abgegeben. — Daneben war Michael Jepsen — wie übrigens die meisten Schiffer — auch noch kaufmännisch tätig. Das bezeugen verschiedene Eintragungen in den

Sind die Ludovicus Rudolphus, Abt - Commerce by
1733 in Neustadt in Holstein geboren und warden, der
Wife Peter Mielzer und der Anna Maria
die Tochter und Freygebohrne von 8 Jahren
von Eltern Freygebohrne: Joeh H. Koch W. Claus Peter W.
Q. Schunke's Sohn, Jens Hansen, Jens Hansen Kiew, Peter
Johansen W. Hans Schade W. Leon. Cornelsen, Chr. Schmitt
Lorenz Laadh W. Peter Joh. Albin W. Hans Brandt
Chammermann W. Jurgen Barthelien, Claus Barthelien, Joh.
und die Clara von 16 Xbr 1782 Mich. Jebsen

Handscreiben von Michael Jebsen

städtischen Protokollen. Er hat scheinbar gute Zeiten der Schifffahrt erlebt und war zeitweise ein recht wohlhabender Mann. Wir finden ihn als Mitreeder bei einer ganzen Reihe von Schiffen: außer der erwähnten »Constancia« bei den 3 Mast-Galiothen »Die Hoffnung«, »Die Einigkeit«, »Ludovicus Rudolphus«; bei den Brigantinen »Catherina«, »Felicitas«, »Fortuna«, »Providentia« (diese wurde geführt von seinem Schwiegersohn Peter Joh. Ottzen), »Prinz Christian«, »Die Vergnüglichkeit« und »Industria«. Im Jahre 1779 wird Michael Jebsen dann Deputierter Bürger und als solcher sehr oft in Schifffahrtsfragen um sein Urteil gebeten. Einmal befragt um Rat wegen Auslegen von Seetonnen bei der Insel Alsen erklären er und Christoph Kellner: »Die Schiffer unserer Stadt richten ihre Fahrt Norden um die Insul Alsen, kennen das Fahrwasser solcher Gegend wie auch Süden um Alsen zu gut, als daß solche der Lootsen oder Seetonnen benötigt würden, und mithin würde die verabsichtete neue Einrichtung für die hiesige Stadt von gar keinem Nutzen sein. Apenrade, d. 1. 2. 1781«. — Die Schifffahrtserlasse der Regierung werden dem »Deputierten Commerzierer« Michael Jebsen mitgeteilt. Im Jahre 1795 richtet Michael Jebsen ein Gesuch an den König im Namen aller Mitreeder der Brigantine »Die Einigkeit« wegen eines Streites der neuen gegen die alten Reeder über eine Abgabe, die im Jahre 1794 verfügt worden ist. Zum Curatore für die hinterlassenen Töchter des Schiffers Rudbeck wurde er ernannt, und Patenkinder hatte er »en masse«. Alles dies ist ein Beweis für sein großes Ansehen und seine besondere Beliebtheit.

Nach dem Tod seiner Mutter zog er in die Schiffbrückstraße. Es scheint, daß zu Ende der 80er Jahre eine Depression in der Schifffahrt geherrscht hat; wir wissen von Schiffsverlusten aus der damaligen Zeit. Auch von verschollenen Schiffen, in denen Michael Jebsen beteiligt war, und verschiedene auf seinen Sohn und Schwiegersohn ausgestellte Obligationen sind

vielleicht ein Beweis dafür, daß es ihm am Ende seines Lebens weniger gut ging. — Michael Jebsen starb, 2 Jahre nach seiner Frau, am 15. Juli 1797, 72 Jahre alt; ihn überlebten 5 Kinder: 1. Jacob Christian (unser Stammvater), 2. Catharina Benedikte, 3. Clara, verheiratet mit dem Schiffer Peter Johann Ottzen, 4. Michael, Schiffer, später Besitzer der Krusmühle (der Stifter des Fideikommiß), und 5. Metta, verheiratet mit dem Kantor J. F. Mathiesen auf Föhr.

Auch hier handelt es sich um Alt-Apenrader Bürger, denn der Name taucht bereits im Staven-Register von 1625 auf. Dennoch — der Zusammenhang unseres Urururgroßvaters Jacob Regenburg mit den alten Namensträgern ist zweifelhaft. Denn — laut Apenrader Kirchenbuch — heiratete im Jahre 1700 Jes Regenburg Metta Jacobsdatter. Dagegen ist Jacob, wie aus einer späteren Eintragung im Kirchenbuch hervorgeht, schon 1698 geboren, und im Kirchenbuch von 1698 steht: »DOM. XV Trinit. Ein unecht Kind getauft. Die Mutter Mette Jacobsdatter des H. Amtsschreibers Magd. Der Vater ist desselben Schreiber Burchard Kjer. Das Kind ist genannt Jacob.« Seine Herkunft ist also eigentlich sicher. —

Immerhin ist ja erstaunlich, daß der Sohn einer geachteten Familie diese Heirat geschlossen und den Knaben adoptiert hat. Aber es scheint, daß aus dieser Ehe keine Söhne stammen. (Burchard Kjer war später lange Zeit Stadtvogt.) —

Jes Regenburg, als Schiffer zunächst erfolgreich, ist 1719 im kgl. Transport im großen Sturm in den Klippen bei Gotenburg geblieben und in schwedischer Gefangenschaft »elendiglich verstorben«, seine Witwe blieb in beschränkten Verhältnissen zurück. Sie starb 8. Februar 1729. Jacob Regenburg wurde auch wieder Schiffer — wie es wohl in damaliger Zeit selbstverständlich war —; er erlebt die günstigen Zeiten nach Beendigung des nordischen Krieges, kam zu Wohlstand und geachteter Stellung und wurde Deputierter Bürger. Im Jahre 1744 zahlt er eine ansehnliche Vermögens- und Nahrungssteuer und wird als Mitreeder in verschiedenen Schiffen ge-

nannt. — Am 3. 9. 1726 heiratete er die im Jahre 1703 geborene Benedikta Tilly, und durch diese Vorfahrin kam ein interessanter Bluteinschlag in unsere Familie. Sie war die Tochter des Pastors in Kating (Eiderstedt) Johann Adam Tilly und der Catharina Margarethe geb. von Saldern, der Tochter des Bürgermeisters von Apenrade Caspar von Saldern und der Hedwig Eleonore geb. Jürgensen. Die Familie von Saldern hat im 17. und 18. Jahrhundert eine große Rolle in Schleswig-Holstein gespielt und viele tüchtige Männer hervorgebracht, und da großer Kindersegen eine Saldernsche Familien-Eigentümlichkeit war, sind sehr viele Familien in Schleswig-Holstein mit ihnen versippt. Ihren Höhepunkt erreichten die Salderns durch den Minister Caspar von Saldern (Enkel des Bürgermeisters, also Vetter der Benedicta Tilly), von dem die schleswig-holsteinischen Bauern sagten: »Caspar von Sallern kunn bullern un ballern und wär doch 'n gode Mann!« — Auch die Hedwig Eleonore Jürgensen war aus geachteter Familie, ihr Vater war herzoglich-Gottorpischer Rentschreiber in Tondern, durch ihre Mutter (geb. Goldbach) war westfälisches Blut in der Familie. Aber noch interessanter ist die Frage nach dem Pastor Johann Adam Tilly. Im Werk von Otto Fr. Arends: Geistlichheden i Slesvig-Holstein fra Reformationen til 1864 — heißt es von ihm: . . . er soll ein Nachkomme des Feldherrn Tilly gewesen sein. Diese Behauptung kommt in einem 1840 erschienenen Buch: Die Pastoren in Eiderstedt vor und stammt ursprünglich wahrscheinlich aus den Annalen des dortigen Propstes Andrae, auf die in einer alten, in der Propstei in Garding vorhandenen Handschrift wegen näherer Angaben über Pastor Tilly hingewiesen wird. Diese Angaben sind vom Jahre 1699, also zeitgenössisch von Pastor Tilly, und leider im Jahre 1900 im Katinger Pastorat verbrannt. Es dürfte also doch nicht statthaft sein, die Behauptung aus Arends Buch, das im übrigen als absolut zuverlässig gilt, einfach mit dem Prädikat: Unsinn — abzutun. —

Pastor Tilly ist 1713 scheinbar an der von den schwedischen Truppen in Eiderstedt eingeschleppten Pest gestorben, seine Witwe zog in ihre Vaterstadt Apenrade mit ihren Kindern zurück.

Die Tochter von Jacob und Benedikta Regenburg, Metta (geb. 9. 10. 1727), heiratete am 4. 12. 1749 Michael Jebsen; ungefähr 100 Jahre später, 1834, gab es noch einmal eine Heirat zwischen diesen Familien: Michael Regenburg und Botilla Jebsen (Vetter und Base II. Grades). Im Mannesstamm ist die Familie in Apenrade erloschen, den Schluß bildete der unrühmlich bekannte Verfasser des dänischen Sprachengesetzes von 1851.

Carl Olof S^r Marcus von 95 (immer das
groß ist alle in Schrift fast gebildet worden.
S^r mit einem Omssonen Rapun Nis Petersen
und Johan Ordinaris Luth. besetzt gewesen.
im Let an, Anders Marcus Brønner
Jacobst. Jepsen

Handscreiben von J. Chr. Jepsen

Es hat den Anschein, als bedeute dieser unser Urgroßvater einen Abstieg gegen seinen Vater und Großvater. Ob die schwere Zeit der Napoleonischen Kriege mit der Kontinentalsperre allein die Veranlassung dazu war, daß er Frau und Töchter in fast kümmerlichen Verhältnissen zurückließ? Allerdings — er starb 1813, also in einer recht schlimmen Zeit. Dagegen steht fest, daß der Anfang seiner Berufstätigkeit gewiß recht günstig war. Schon im Jahre 1777, mit 21 Jahren, nach Ablegung des Bürgereids, übernahm er von seinem Vater die Führung der Dreimast-Galiothe »Constantia«. Ein Bericht vom Jahre 1780 lautete:

»Constantia, von hier nach Memel, dann nach Lissabon, Copenhagen und anhiero. Monathgelder für den ganzen Tour 560 Reichsthaler. 11 Mann stark gefahren, wovon einer über Bord gefallen. In der Rhederey ist keine Veränderung geschehen.

Jac. Chr. Jebesen.«

Er blieb Mitreeder an der »Constantia«, als er schon deren Führung an seinen Bruder Michael abgegeben hatte. — Im Jahre 1783 heiratete Jacob Christian Jebesen die Tochter des anscheinend sehr wohlhabenden Müllers Marcus Bröcker, Botilla Christine (1760 geboren). Der Schwiegervater ließ die Fregatte »St. Marcus«, 95 Com. L. groß, bauen, die also bedeutend größer als die »Constantia« war. Besitzer der »St. Marcus« war Marcus Bröcker, J. Chr. Jebesen hatte $\frac{1}{8}$ Part, also wäre doch die Vorbedingung zu gutem Verdienst erfüllt gewesen. Ab 1785 wohnte die Familie im Haus an der Großenstraße, das vorher sein Vater besessen hatte. Aber zur Schiffsfüh-



Jacob Christian Jebsen
(1756—1815)

— rung gehörte natürlich große Tüchtigkeit, und ob dies vorhanden war? — Ich erwähnte schon an anderer Stelle, daß gegen Ende der 1780er Jahre schlechte Zeiten für die Schifffahrt waren. So hat von 1788—89 die Fregatte »St. Marcus« 1½ Jahre still gelegen. Warum J. Chr. Jebsen dann die Führung abgegeben hat, ist aus den städtischen Protokollen nicht ersichtlich. Aber Tatsache ist, daß sein Bruder Michael Jebsen ab 1795 die Dreimast-Galiothe »Die Frau Maria« als alleiniger Reeder geführt und gleichzeitig J. Chr. Jebsen wieder die Führung der »Constantia« übernommen hat. Diese ist dann im Jahre 1799 auf der Barre von Figunia gestrandet und scheinbar total verloren gegangen. — Nachdem sein Vater im Jahre 1797 gestorben war, übernahm J. Chr. Jebsen als ältester Sohn das Haus in der Schiffbrückstraße. Das Protokoll lautet:

»d. 16. 5. 1800.

Wann der hiesige Bürger Jac. Chr. Jebsen, vermöge eines von seinem Bruder Michael Jebsen, seiner Schwester Metta Jebsen und seines Schwagers Peter Joh. Ottzen, in Ehevogtschaft seiner Frauen ausgestellten Scheins vom 12. d. M's documentiert und dargethan hat, daß, vermöge getroffener Vereinbarung ihm das seinem seel. Vater, weyl. Michael Jebsen sen. zuständig gewesene in der Schiffbrückstraße belegene einen Staren ausmachende und im Brand-Versicherungs-Register mit Nr. 25 des 2. Viertel bezeichnete Wohnhaus nebst dazu gehörigen Gebäuden, Grunde und Zubehör erb- und eigenthümlich übertragen und zugleich bewilligt worden, daß er dafür eingeschrieben werden möge, so wird bemeldeter Jac. Chr. Jebsen seinem geäußerten Verlangen gemäß für gedachtes Wohnhaus, Stall, Wohnungen, Packraum nebst dazugehörigem Grunde, Gärten und sonstigen Pertinentiis nach Stadt-Recht und Gebrauch hiermittelst als Besitzer und Eigentümer gerichtlich eingeschrieben und soll die Umschreibung des Namens in den Protokollen Stadtbüchern und Registern veranstaltet und ihm extractus protocolli ertheilet werden. —«

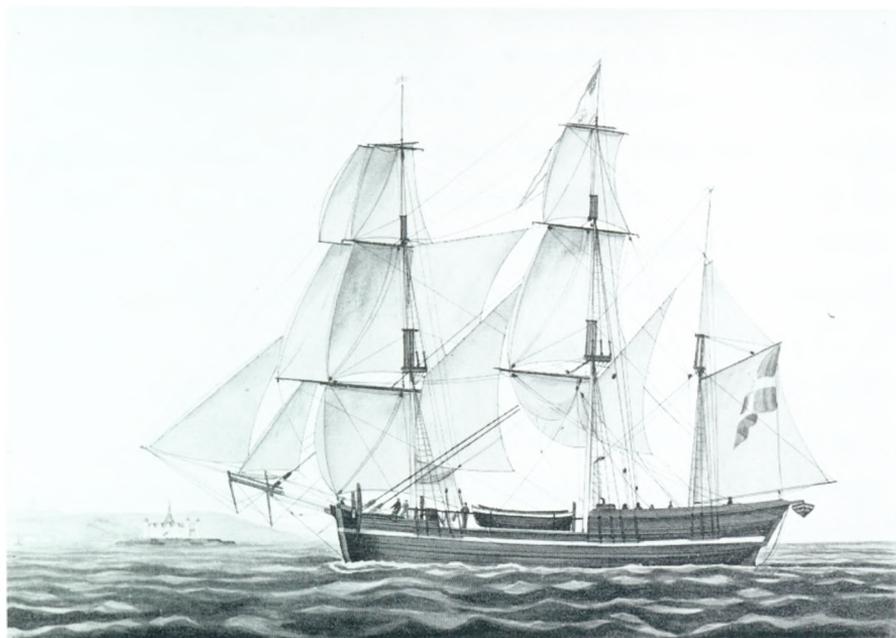
Als Kuriosum mag noch erwähnt werden, daß die Wasserversorgung nur durch einen öffentlichen Brunnen in der Schiffbrückstraße erfolgte, damals war also noch keine Pumpe auf dem Hofe des Hauses vorhanden.

Erst im Jahre 1803 wird J. Chr. Jebsen wieder als Schiffsführer genannt, und zwar als Kapitän der Bark »Thetis« (ich habe dabei erstmalig den Schiffstyp »Bark« gefunden), die 1798 in Eckernförde gebaut worden ist. Im Jahre 1806 verlangen die Reeder Joh. Heysel und Baltasar Berninck für die »Thetis«, die von St. Petersburg nach Lissabon und Barcelona fährt, außer dem Algierpaß einen lateinischen Seepaß, der noch im Archiv erhalten ist. Reeder und Schiffer leisten einen Eid, daß keine Kriegskontrebande, welche für einen der kriegsführenden Staaten bestimmt ist, im Schiff enthalten sei.

Ob die mündliche Überlieferung, J. Chr. Jebsen habe zur Zeit der Kontinental-Sperre einen Kaperbrief gehabt, zutrifft, konnte ich bisher nicht ermitteln. Ich habe über J. Chr. Jebsen noch vom Jahre 1810 eine Eintragung

gefunden, daß er für seinen Sohn Michael, der in Sonderburg beim Zoll Schwierigkeiten hatte, beim Zollverwalter gewesen sei. Den Vorwurf einer trotzig und unanständigen Begegnung gegen den Herrn Zollverwalter wies er zurück. — Im Jahre 1812 hat J. Chr. Jepsen die »Thetis« nicht mehr geführt; am 1. Februar 1813 ist er gestorben, er hinterließ seine Witwe und 6 Kinder:

1. Metta, verheiratet mit dem Inspektor Seitz auf Aakier b. Horsens, aber von ihm geschieden. Sie hatte eine Tochter Botilla, die merkwürdigerweise in Schleiz in Thüringen lebte. Sie war später gelähmt und ist unverheiratet gestorben.
 2. Marcus. Er war Schiffer, fuhr unter Lübecker Flagge, war verheiratet mit Agathe Michelsen. Später ist er nach Kronstadt ausgewandert und war dort Hafenmeister. Irgendein Fleck war auf seinem Leben, denn jede Verbindung mit unserer Familie war abgebrochen; sein Onkel Michael Jepsen, der Gründer des Fideikommisses, hat Marcus Jepsen und seine Nachkommen ausdrücklich von dessen Bezug ausgeschlossen. Er hatte nur zwei Töchter; diese sollen Russen geheiratet haben.
 3. Magdalene, ist unverheiratet geblieben.
 4. Michael — unser Großvater. —
 5. Jacob, Schiffer, lebte erst in Apenrade, später in Hamburg. Seine Frau war Mary geborene Ehlers. Seine 2 Töchter sind unverheiratet geblieben.
 6. Botilla, heiratete 1834 Michael Regenburg. Die Ehe blieb kinderlos. —
- Von den ärmlichen Verhältnissen, in denen die Töchter von Jacob Christian und Botilla Jepsen zurückblieben, gibt uns das Protokoll vom 5. April 1832 über den Nachlaß einen klaren Beweis. Dasselbe ist für uns interessant wegen der genauen Beschreibung des alten Stadthauses, außerdem gibt es ein rührendes Bild von der Einfachheit der damaligen Zeit.



Bark »Thetis«. Ab 1803 geführt von Jacob Chr. Jepsen

»Die unbewegliche Erbmasse besteht aus:

A. *an Gebäuden Nr. 25 im 2ten Viertel*

- a. neun Fach Querhaus von Brandmauer mit dreifach Keller à Fach 12
- b. fünf Fach Hinterhaus von Brandmauer.
- c. sechs Fach Wohnungen von Tafelwerk mit einem Erker.
- d. Sieben Fach Stall von Tafelwerk.
- e. Acht Fach Halbdach halb Brandmauer, halb Holzwerk.
- f. Zwölf Fach Wohnungen von Tafelwerk.
- g. ein kleines Halbdach.

Sämtliche vorgeschriebenen Gebäude, welche zur Brandkasse zu 2820 Rthl. taxiert stehen, wurden angeschlagen zu 2000 Reichsbankthalern.

B. die Parzelle 11 der Niedergelegten Apenrader Vorwerksländereien unter Riesjarub (am Norderholz) bestehet aus cirka 3 Tonnen. Davon wird bezahlt jährlich 32 Rbthl. 18 florin, wird angeschlagen zu 500 Rbthl.

C. *die sogenannte große Moose (nicht erklärt).*«

Alle »Mobilien« anzuführen, wäre zu gründlich. Als erstes und scheinbar wertvollstes Stück ist aufgezählt: 1 achttägige Schlaguhr mit Gehäus, taxiert mit 33,16 Rbthl.

(Diese Peter-Green-Uhr ist heute im Besitz von Dr. med. Haymo Jepsen, Flensburg, Twedterholz). Eine alte Kiste, von Michael Jepsen jr. selbst für 5 Rbthl. übernommen, ist sicher die im Jahre 1739 von Jacob Jepsen auf seinen Sohn vererbte. Nach mündlicher Überlieferung handelte es sich um eine schwere, reichgeschnitzte Truhe, die leider im Jahre 1863 einem Kapitän als Schiffskiste geschenkt wurde, wie ja überhaupt viele schöne alte Sachen in einer pietätlosen Zeit aus dem alten Stadthaus verschleudert und verschenkt worden sind. So humoristisch die Aufzählung des Hausrats, vor allem der Küchengeräte, uns heute anmutet (1 Hackmesser 6 shl., 1 Schemel 4 shl., 1 Feuerzange 8 shl. etc.), so kann man sich doch des Gedankens nicht erwehren: wenn doch das alte kupferne Küchengerät, Kaffeekanne, Pförtchenpfanne, Teekessel etc., die Messingleuchter und das »steinerne Theezeug« noch vorhanden wären! Welche herrlichen Antiquitäten wären das heute! Einige Silbersachen — von wohlhabenderen Zeiten noch vorhanden — wurden verteilt, »Kleinigkeiten, als Gemähde und Schildereyen«, wurden Michael Jepsen für 24 fl. zugeschlagen.

Im Keller war ein kupferner Branntweinkessel mit Hut und Schlange — Branntweinbrennen war um die vorige Jahrhundertwende noch vielfach Hausindustrie — wurde für 60 Rbthl. verkauft, ebenso 3 Kühe für 60 Rbthl.!

Der Misthaufen wurde auf 40 shl. geschätzt u.s.w., der Gesamtwert des Nachlasses auf 2764 Rbthl. 91 shl. festgesetzt. Es scheint, daß gar kein Bargeld vorhanden gewesen ist. Dagegen standen erhebliche Schulden für Wechsel, Zinsen, Steuern und schließlich Arzt- und Apothekerrechnung, so wie Beerdigungskosten. Humoristisch mutet uns ein Posten an: 1/2 Jahrs-

lohn für das Dienstmädchen: 5 Rbthl. Die Gesamtschuld belief sich auf 2502 Rbthl. 12 shl., sodaß schließlich die Erbschaft für jedes der 6 Kinder nur 43 Rthl. 31¹/₂ (!) shl. betrug. Also blieben die 3 Töchter in bitterer Armut zurück, die für Botilla erst im Jahre 1834 durch ihre Heirat mit Michael Regenburg und für Magdalene wie auch für die mittlerweile geschiedene Metta Seitz mit dem Tode von Michael Jebsen senior endete, indem diese beiden Schwestern als Bezieherinnen des Fideikommisses eingesetzt wurden.

Das Haus mit allen dazu gehörenden Gebäuden wurde dann übernommen von Michael Jebsen junior, unserem Großvater.

Noch ein kurzes Wort über *Michael Jebsen II*, den jüngeren Bruder von Jac. Chr. Jebsen, der durch die Gründung seines Fideikommisses Bedeutung für die Familie erlangte. Wenn er schon mit 21 Jahren Schiffer geworden ist (er war geboren d. 28. 9. 1764), so liegt das begründet in der wirtschaftlichen Stellung seines Vaters, daß er aber bereits mit 30 Jahren Schiffer und alleiniger Reeder der 3 Mast-Galiothe »Die Frau Maria«, ebenso 10 Jahre später (1805) der Bark »Resolution« und 1810 der Bark »Juno« war, ihm außerdem die schlechten Zeiten der Kontinental-Sperre nichts angehabt haben (sonst hätte er nicht in damaliger Zeit die Krusmühle kaufen können), dürfte ein Beweis dafür sein, daß die Tüchtigkeit vom Vater und Großvater sich auf ihn vererbt hat. Seine 1801 geschlossene Ehe mit Anna Catharina Iversen blieb — nachdem 2 Kinder klein gestorben waren — kinderlos. So gründete er das Fideikommis, das im Original vorhanden und im Besitz der Familie ist. Michael Jebsen starb im Jahre 1839 zwei Jahre nach seiner Frau. Beide ruhen im Apenrader Kirchhof und haben die ehrenvolle, schöne Grabschrift: Ihre Wohltat wird vielen zum Segen.

Die strohgedeckte, malerische Windmühle am Südertor, welcher Apenrader hat sie nicht gekannt? Am äußersten Süden der Stadt auf einem kleinen Hügel gelegen, ragte sie mit ihren Flügeln hoch hinaus über die umliegenden Häuser, und als sie im Jahre 1920 abbrannte — im Untergang ein herrlicher Anblick — ging für uns alle wieder ein liebes Stück Alt-Apenrade verloren. Das behäbige Wohnhaus steht noch, ein für seine Zeit stattlicher Bau von 1764, eine Erinnerung an unseren Vorfahr Marcus Bröcker, der die im Jahre 1739 erbaute Windmühle von 1755 bis zu seinem Tod besessen hat. —

Leider wissen wir diese Ahnenreihe nicht über Marcus Bröcker hinaus, alle meine diesbezüglichen Bemühungen waren bisher ergebnislos. Tatsache ist, daß er von 1751—1755 in Tondern, »auf dem Schloß« gewohnt (der Schloßgrund gehörte zum Amt, nicht zur Stadt Tondern), aber nicht dort geboren ist, und daß er einen Handel mit Baumaterial betrieben hat, was durch verschiedene Kämmerey-Rechnungen der Stadt Tondern erwiesen ist. Da in diesen Rechnungen auch einmal ein Betrag für Fliesen aufgeführt ist, so interessiert das insofern, als diese an der Westküste ein außerordentlich begehrt Artikel waren und nur aus Holland per Schiff dorthin kamen. Ein altes Bild (leider vernichtet) aus dem Besitz des Bröcker'schen Hauses zeigte einen Mann mit Fernrohr (dies war nur das Attribut eines Schiffers!), von dem es hieß: »ein alter Onkel Bröcker, den wir aber nicht richtig kennen«. Sollte dieser alte Onkel den Marcus Bröcker, der damals erst 22 Jahre



Die Windmühle am Südertor. 1755—1799 im Besitz von Marcus Bröcker

alt war, mit seinem Schiff nach Tondern mitgenommen und ihn dort als Verkäufer der holländischen Fliesen eingesetzt haben? Unsere alte Tante Marie Jessen geb. Jebesen hat einmal geäußert, Marcus Bröcker sei aus Holland nach Schleswig-Holstein gekommen. Ich habe allerdings in den Annalen der Stadt Apenrade gefunden, Hans Bröcker habe im Jahre 1667 eine Koppel am Süderholz aus einem Fallit erworben. Dann aber kommt der Name nicht wieder vor, und ob es sich hier um eine Rückwanderung handelt, wird kaum nachzuweisen sein, und daß Marcus Bröckers ältester Sohn *Hans Hinrich* hieß, ist ein allzu schwacher Beweis für seine Abstammung von besagtem Hans Bröcker. —

Marcus Bröcker heiratete am 23. 9. 1755 Magdalene Sönnichsen, die Tochter des Müllers Friedrich Sönnichsen und Frau Botilla geb. Schmidt aus Ladelund. Der Vater von letzterem hieß Sönnich Johannsen und lebte als Müller in Bradrup bei Tondern. Diese Vorfahren waren bestimmt Friesen. Fr.

Sönnichsen war — wie damals fast alle Müller — ein sehr wohlhabender Mann. Ein Graben verband seine im Weichbild der Stadt gelegene Mühle mit der Wiedau, sodaß die Kähne bis zur Mühle fahren konnten. Mehrere Fennen hat er gepachtet und häufig Geld an Stadt und Amt Tondern ausgeliehen. Marcus Bröcker, dem der Ruf erheblicher Geschäftstüchtigkeit geblieben ist, scheint also diese auch in der Wahl seines Schwiegervaters bewiesen zu haben.

Schon im Oktober 1755 wird er als Besitzer der Apenrader »Grütz- und Graupenmühle« genannt, er hat im Jahre 1756 nach dringender Aufforderung und dem Hinweis auf 10 Rthl. Brüche den Bürgereid geleistet. — Tatsächlich ist Marcus Bröcker ein sehr rühriger Geschäftsmann gewesen und muß auch viel Erfolg gehabt haben. Es ist auffallend, wie oft er mit den Apenrader Schiffen Lebensmittel verfrachtet hat (für welche jedesmal eine Beglaubigung, daß es sich um Landesprodukte handelte, vom Magistrat verlangt wurde), die nicht nur die Verpflegung für die Mannschaft bildeten, sondern auch von Kopenhagen nach West-Indien verfrachtet wurden. Im Jahre 1768 hat er die Flensburger Stadt-Wassermühle laut Kontrakt gründlich repariert und wieder in Stand gesetzt; gleichzeitig hat er mit Heinrich Heisel (Schiffer und Kaufmann in Apenrade) 10 Kolonisten-Familien in Eggebek im Amt Tondern angesiedelt, ein Objekt von 3100 Rthln.!, und im Jahre 1779 hat er die Solvig'sche Wassermühle in Tondern und gleichzeitig die »Haderslebische Schloßmühle« gepachtet. Auch an der Schifffahrt war Marcus Bröcker beteiligt; im Jahre 1775 gab er als Alleinreeder für seinen Sohn Hans Hinrich das Brigantinschiff von 69 Com. Lasten »Prinz Friedrich« in Auftrag, das bereits im Jahre 1779 vor Bergen in Norwegen strandete und total verloren ging. — Aber schon 1780 läßt er — wieder als alleiniger Reeder! — für seinen Sohn ein neues Schiff bauen, die Fregatte »Die Frau Magdalene« von 95¹/₂ Com. Lasten.

Im Jahre 1783 heiratete dann seine Tochter Botilla Christina, geb. 1760, unseren Vorfahren Jacob Christian Jebesen. Für diesen läßt Marcus Bröcker 1785 abermals ein Schiff bauen, die Fregatte »St. Marcus«, 95 Com. Lasten; nur $\frac{1}{8}$ Part gehörte dem Schiffer, das übrige wieder Marcus Bröcker. Aus mündlicher Überlieferung weiß ich, daß J. Chr. Jebesen, der für seinen Schwiegervater eine Ladung Getreide nach A. brachte, und dieser den vereinbarten Preis nicht zahlen wollte, am nächsten Tag wieder von Apenrade fortsegelte und das Getreide anderweitig verkaufte (was ja wohl die Behauptung von M. Bröckers raffiger Geschäftsführung bestätigt!) —

Im Jahre 1799 ist Marcus Bröcker gestorben, erstaunlicherweise gibt das Kirchenbuch keine Auskunft über seine Heimat und Eltern, wie das sonst in jener Zeit üblich war. — Sein Sohn Hans Hinrich ist vor ihm gestorben, wahrscheinlich auf See. Die Windmühle blieb nicht lange im Besitz der Familie, die sie später an den Agenten Jörgen Bruhn verkaufte.

Es ist eigenartig, daß der 2. Sohn (das 4. Kind) von Jac. Chr. Jepsen auf den Namen seines Großvaters väterlicherseits getauft ist, war es doch früher allgemein Brauch, daß der 1. Junge nach seines Vaters Vater, der 2. nach dem Vater der Mutter, der 3. nach dem Vater selbst genannt wurde. Ganze Stammbäume lassen sich nach diesem System verfolgen. Es wird wohl mit der beruflichen Hilfe, die Marcus Bröcker seinem Schwiegersohn durch die Indienstgebung der Fregatte »St. Marcus« erwies, zusammenhängen, daß hier die Namensgebung umgekehrt erfolgte.

Unser Großvater Michael Jepsen muß auch wieder ein tüchtiger Mann gewesen sein, war er doch schon im Jahre 1809, mit 19 Jahren, Schiffer; allerdings handelte es sich wohl nur um ein kleines Fahrzeug, das er führte. Da die Schifffahrt zur Zeit der Kontinentalsperre außerordentlich schwierig und gefahrvoll war, stellte sie an den Schiffer größte Anforderungen. — Die erste amtliche, ziemlich ausführliche Nachricht über Michael Jepsen III ist vom 11. 12. 1809, eine Anzeige der Kgl. General-Zollkammer:

»Daß der Schiffer Michael Jepsen jun. aus Apenrade mit einer Ladung von Lübeck nach Apenrade und Augustenburg bestimmte Ladung Stückgüter bey Augustenburg angekommen, ohne damit zuvor in Sonderburg einzulaufen und daselbst am Zolle gehörige Richtigkeit zu beschaffen, wurde gedachter Schiffer Michael Jepsen jun., da er wegen Abwesenheit nicht früher hat vernommen werden können, auf heute vorgefordert, und nachdem er angewiesen worden, die Wahrheit auszusagen, daß er seine Aussage erforderlichenfalls eydtlich bekräftigen könne, solchermaßen vernommen. Er habe nachstehende Waren in Lübeck eingenommen als:

10 Säcke Oldesloer Salz, 2 Packen Leinen, 14 Oxhoft Wein, annoch 2 andere und 2 andere Wein und verschiedenes Flüttegut.

Die 10 Säcke Salz hätte er für eigene Rechnung mitgenommen, die 2 Packen Leinen wären nach Lügumkloster bestimmt gewesen und in Lübeck emballiert worden, die 14 Oxhoft Wein hätte er für den Herzog von Augustenburg und die 2 anderen für den Kammerherrn von Buchwald und die 2 anderen Wein und das Flüttegut für den Kapitän Gleis, beide zu Augustenburg bestimmt gewesen, die 10 Säcke Salz und die 2 Pack Leinen habe er in Apenrade, die übrigen Waren in Augustenburg gelöst. Er sey durch einen heftigen Sturm aus Ostsudost am 22. genötigt gewesen, Norden um Alsen zu gehen, habe auf teils wegen des Windes, teils der feindlichen Aufbringung wegen unter Aaroe Schutz suchen müssen; durch die Sonderburger Fähre habe er wegen des Windes und des unsicheren Fahrwassers nicht gehen können, ohne der Gefahr ausgesetzt zu werden, Schiff und Ladung zu verlieren. Durch Begünstigung des Windes habe er die hiesige Rhede aufgesucht, wo er sich sogleich beim Kontrolleur gemeldet habe und das Schiff durch denselben versiegeln lassen, zu welchem Ende er einen Attest desselbigen Kontrolleurs Jensen Produzierte. Auf hiesiger Rhede habe er konträren Windes wegen mehrere Tage liegen müssen und habe erst am 26. 11. Augustenburg erreicht. Er habe sich anderen Tages sogleich bey der Sonderburger Zollstelle gemeldet und glaube durch diese Meldung und die geschehene Versicherung in Apenrade jede Kontravention von sich abzulehnen. — 1810, 23. 2.: Was die hiesige Zollversiegelung anlange, so hätten sie selbige, da sie allerhand Schiffsgeräthe, als Trossen etc. im Verschlag gehabt hatten wie sie von hiesiger Rhede abgesegelt wären, erbrochen; sie hätten die Zollversiegelung auch nur zu dem Ende verlangt, um allen Verdacht der Auslöschung zu entgehen. Was die unanständige und trotzige Begegnung gegen den Zollverwalter in Sonderburg betreffe, so wäre er sich dessen nicht bewußt, da nicht er, sondern sein Vater beim Zollverwalter in Sonderburg gewesen wäre. Ferner erschien der Schiffer Jac. Chr. Jebsen und deponierte, daß nicht sein Sohn, sondern er beim Zollverwalter in Sonderburg gewesen, daß er sich keiner unanständigen und trotzigen Begegnung gegen den Herrn Zollverwalter bewußt wäre. —«

In der Ostsee lagen damals, zur Zeit der Kontinentalsperre, viele englische Schiffe, und sehr viele Fahrzeuge sind damals gekapert worden.

Erst im Jahre 1822 fand ich wieder Michael Jebsens Namen im Stadtprotokoll und den Schiffahrtsakten; was er in der Zwischenzeit getrieben hat,



*Capitän Michael Jacobsen III
im Alter von 86 Jahren
Gemalt 1826*

ist nicht zu ermitteln. Es heißt, daß er an der Kaperfahrt beteiligt war. Jedenfalls muß er sehr lange von Apenrade fort gewesen sein, denn erst im Jahre 1822, als Mann von 32 Jahren (das war sehr spät), hat er den Bürgereid geleistet. Sicher hat er in der Zwischenzeit gut verdient — wahrscheinlich auf Hamburger Schiffen, denn er hat im Jahre 1821 ein Schiff in Altona gekauft — er ist im Jahre 1822 als alleiniger Reeder und Eigentümer der von ihm selbst geführten Brigg »der Schwan«, 60 $\frac{1}{2}$ Com. L. groß, genannt. Dieses im Jahre 1809 in Hamburg gebaute Schiff, war bestimmt von Hamburg nach Pernaú, ferner nach Oporto und benötigt den Algierischen Seepaß. In den Schiffahrtsakten heißt es:

»Comparent produzierte den Bielbrief dieses Schiffes de dato Hamburg, 30. 8. 1809 ingleichen den Mesbrief desselben de dato Altona d. 23. 10.



*Marie Mathilde Eblers als Braut
im Alter von 18 Jahren*

1818 und Kaufbrief de dato Altona d. 30. 11. 1821 ferner den in dem königl. allerhöchsten Reglement verordneten Rhederbrief sowohl im Original als Copia fidimata und leistet sodann folg. Eydt:

Ich, Michael Jepsen jun. schwöre hiermit zu Gott und auf sein heiliges Evangelium einen körperlichen Eydt, daß ich in dem Schiffe »der Schwan« alleiniger Besitzer, Unterthan Sr. königl. Majestät bin und das Schiff für meine Rechnung equiziert sey, mithin keiner frembden Macht Unterthanen in diesem Schiff weder direkten noch indirekten Theil haben, sowahr Gott mir helfen soll und sein heiliges Wort. —«

Im Jahre 1823 verlangt er — außer dem Algierpaß — den lateinischen Seepaß. »Das Schiff ist bestimmt von Hamburg nach Pernambuco und andere Örter.« Er ist also der erste von unseren Vorfahren, der über den Ozean gefahren ist.

Die Städtischen Protokolle von 1824—1830 sind verlorengegangen, aber es scheint, daß M. Jebesen in diesen Jahren meistens auf Hamburg gefahren ist. Das können wir aus den Eintragungen in seinem Kassabuch, das noch vorhanden ist, schließen. Ab 1828 führte er die Brigg »Cäcilia et Sophia«, 80 Com. Lasten groß. Den Schwan hat er 1830 an seinen Bruder Jacob Jebesen verkauft. Als Häfen werden angegeben: St. Thomas, Havanna, Matanzas, Pernambuco, Rio de Janeiro, Malaga, Taragona und immer wieder Hamburg. Auch sind die Preise für Proviant fast immer in Hamburger Courant-Mark angegeben, dieselben muten in heutiger Zeit humoristisch an. »600 Pfund Butter = 196 M. Cour., 1712 Pfund Fleisch und Speck = 764 M. Cour«, für den Algierischen Paß 116,12 M. Cour. und für die dazu benötigte eidliche Deklaration 26,80 M C., woraus man ersieht, welche Belastung für die Schifffahrt diese Algierpässe, die für jede Reise neu bezogen werden mußten, bildeten, und wie dringend nötig die Beseitigung dieser staatlich angestellten Algierischen Seeräuber war. Den Algierpaß hatte Michael Jebesen beim dänischen Generalkonsul in Hamburg erhalten. — Durch den häufigen Aufenthalt in Hamburg hat er Eingang gefunden in die Familie des Marine-Inspektors und Wasserschouts Peter Ehlers, mit dessen Tochter Marie Mathilde er sich im Jahre 1826 verlobte. Eigenartig war der große Altersunterschied der Brautleute, er war 36, sie 18 Jahre alt. Die Pastellbilder zeigen ihn als ziemlich häßlich, aber sehr energisch, sie als hübsches Mädchen mit starker, blonder Flechtenkrone, blauäugig, mit frischen Farben, echt nordisch. Ich glaube, daß für ihn diese Heirat einen Schritt nach oben bedeutete, denn Peter Ehlers' Stellung war eine äußerst wichtige und dementsprechend auch eine angesehene, und daß er 1831 den Posten des Lotsenkommandeurs in Cuxhaven (um den sich sogar ein Hamburger Senator beworben hatte), erhielt, ist ein Beweis seiner Tüchtigkeit und seines Ansehens beim Senat. Das Brautgeschenk Michael Jebesens, näm-



Brigg »Olin«. Ab 1838 geführt von Michael Jebsen III

lich 2 wundervolle Armbänder, von denen eins noch unverändert erhalten ist — ein Museumsstück! — waren für einen Schiffskapitän äußerst kostbar, aber ein Beweis, daß er gut verdient hatte. Die Hochzeit fand am 9. Oktober 1827 in Hamburg statt, das junge Paar blieb zunächst dort wohnen, wo auch die beiden ältesten Söhne geboren sind.

1831 starb die Mutter, der M. Jebsen mit Rat und Tat zur Seite gestanden hat, in Apenrade, und bald darauf hat er das alte Haus in der Schiffbrückstraße übernommen. Merkwürdigerweise war es seine Frau, die den Kauf und die Übersiedlung nach Apenrade wollte, weil das Leben in Hamburg viel teurer wäre und man mit den zur Verfügung stehenden Mitteln in Apenrade besser leben könnte. (Als Kuriosum sei angeführt, daß man damals mit der Postkutsche 3 Tage für diese Reise benötigte!) Sicher ist, daß M. Jebsens Frau dadurch der Familie einen großen Dienst erwiesen hat. Was wäre wohl in Hamburg aus den Jebsens geworden? — Marie Mathilde



Die Börse der geflüchteten Schleswig-Holsteiner im »Trichter« (Hamburg-St. Pauli)

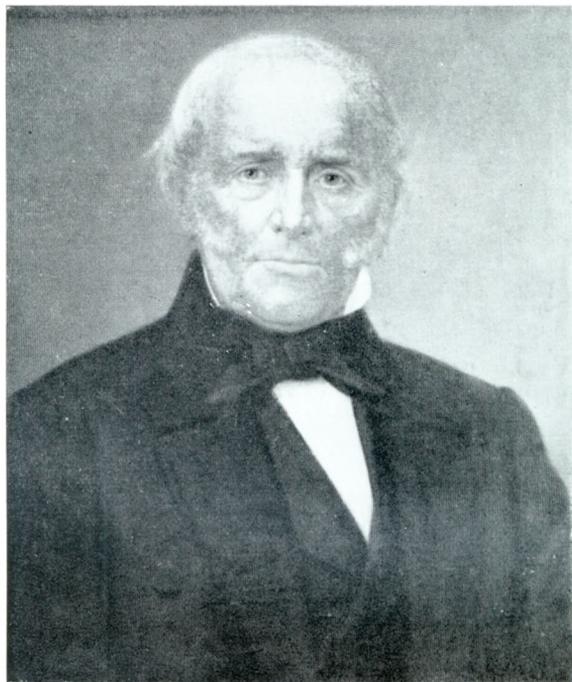
Jebsen, geb. Ehlers, scheint überhaupt eine sehr praktische Frau gewesen zu sein — manchmal allerdings auf Kosten der Pietät. Wie in dieser äußerst wichtigen Frage, so ist sie wohl auch sonst der bestimmende Teil der Ehe gewesen, vielleicht auch der geistig bedeutendere, womit nicht gesagt sein soll, daß Michael Jebsen unbedeutend gewesen wäre. Er war sicher ein sehr tüchtiger Kapitän und ein äußerst geachteter Mann, dessen Fachurteil in Schifffahrtskreisen viel galt. Ich habe wiederholt gefunden, daß er als Sachverständiger, einmal als »Kunstverständiger« (dies sogar vom prominentesten Apenrader Reeder Jörgen Bruhn) mit der Taxierung von Schiffsschäden beauftragt wurde. Er soll ein sehr scharfer Kritiker und im Umgang wenig liebenswürdig gewesen sein, desto zuverlässiger war er und ganz gewiß ein guter Menschenkenner.

Die »Cäcilie et Sophie« hat Michael Jebsen noch bis 1836 selbst geführt, als Ziel wird häufig Pernau und Oporto, aber wiederholt auch Pernambuco genannt, das scheinbar damals vielfach von Apenrader Schiffen angelaufen

ist. 1837 hat er die Führung des Schiffes an Jesper Thomsen abgegeben, blieb aber alleiniger Reeder. Außerdem war er zu gleicher Zeit Mitreeder in seines Schwagers Michael Regenburg Brigg »Johanna«. Im Jahre 1838 hat er auf der Paulsen'schen Werft in Apenrade die Brigg »Odin«, 97 Comm. Lasten, bauen lassen und sie als alleiniger Reeder und Eigentümer selbst geführt. Wiederholt erschien Frau Marie Mathilde Jebsen vor dem Magistrat und verlangte im Auftrag ihres Ehemannes die Erneuerung des Algierischen Seepasses, wobei sie den üblichen »heiligen Eydt« schwört. — Im Jahre 1843 hat M. Jebsen die Seefahrt aufgegeben, er vertraute die Führung des »Odin« dem Schiffer Lundt an und übernahm den Posten als Hafen-Inspektor, welchen Titel er mit dem des Reeders zusammen amtlich geführt hat. — Der »Odin« ist 1852 an der Insel Terceiras der Azorengruppe gestrandet und total verloren.

Aus mündlicher Überlieferung weiß ich, daß Michael Jebsen Vertrauensmann der Hamburger Reederei Hastedt & Co. beim Apenrader Schiffsbau, der damals in hoher Blüte stand, war, und daß er nebenher Weine, die sein Schiff aus Malaga, Oporto etc. mitbrachte, verkaufte.

Da Michael Jebsen als gut deutscher Bürger bekannt war, sollte er 1849 festgenommen werden. Das erfuhr er glücklicherweise auf dem Gut Aarup, wo er seinen Freund Drescher besuchte. Daraufhin ging Michael Jebsen, ohne nach Apenrade zurückzukehren, nach Hamburg. Er und sein Bruder Jacob gehörten dort zu den Schleswig-holsteinischen Flüchtlingen, die ihre Börse im Trichter hatten. Jacob Jebsen ist in Hamburg geblieben, Michael Jebsen kehrte nach 1½ Jahren in die Heimat zurück, daß er treudeutsch blieb, war für ihn selbstverständlich. Durch die hamburgische Mutter war die Umgangssprache im Hause deutsch, im Gegensatz zu den meisten Familien, die — trotz deutscher Gesinnung — unter sich kartoffeldänisch sprachen. Wie ja überhaupt durch diese Großmutter ein weiterer Blick und —



*Michael Jepsen III
Reeder und Hafen-Inspector
im Alter von 65 Jahren*

mit gänzlich frischem Blut — auch größere geistige Begabung in die Familie gekommen ist. Auch war sie eine liebenswürdige, gewandte und gebildete Frau, an der ihre Kinder mit bewundernder Liebe hingen. Allerdings hat sie diese Eigenschaften ihren beiden ältesten Töchtern nicht vererbt, die sie scheinbar ziemlich in den Schatten gestellt und hauptsächlich zu praktischer Arbeit erzogen hat. —

Der ausgesprochene Liebling des Vaters war Michael, sein 3. Sohn, und ein Beweis seiner Menschenkenntnis war sein Urteil, das er schon über Michael als Schuljungen fällte: er ist der tüchtigste und begabteste von meinen Söhnen. Wie recht hat er mit dieser Einschätzung gehabt! —

Trotz des großen Altersunterschiedes hat Michael Jepsen seine Frau überlebt, diese starb an den Folgen einer — angeblich nicht glücklichen Brust-

Operation (Krebs?) 1860, 52 Jahre alt. Den Vater betreuten seine Töchter Thilde und Emma, mit besonderer Liebe hing er an seiner Schwiegertochter Johanne Jebsen, die eine ebenso schöne wie liebenswürdige Frau war. — Michael Jebsen starb 1863, 73 Jahre alt; seinen Lieblingssohn hat er 1862 zuletzt gesehen; sein Sohn Heinrich ist im Jahre 1858 — 20 Jahre alt — verschollen und sein Sohn Peter ertrank 1861. Ihn überlebten 2 Söhne und 2 Töchter; viel Leid und Kummer ist ihm erspart geblieben, sind doch außer den Erwähnten 1 Sohn und 1 Tochter in ihren besten Jahren gestorben.

Wenn Dr. Lorenz Christensen in seiner Broschüre: »Die Vorfahren väterlicherseits des Schiffsrheders J. Jebesen« schreibt, daß es sich bei den Ehlers um eine alte Hamburger Schifferfamilie handelt, so ist das ein Irrtum. Peter Ehlers stammt aus dem Kehdinger Land, seine Frau aus Mecklenburg. Die Ehlers' waren eine alt-ingesessene Bauernfamilie. Schon im Jahre 1366 wird im Stadtbuch von Stade ein Peter Ehlers erwähnt, der »um 5 Mark ein Hunt Land in Assel kauft.« Natürlich wissen wir keinen Zusammenhang zwischen diesem und unserem Ahnherrn Peter Ehlers. Aber aus den Kirchenbüchern wissen wir zurück bis zum Urgroßvater des letzteren, Frerk Ehlers (er lebte von 1631—1714), und er war bereits Pächter auf dem »Asseler Sand«, wie nach ihm sein Sohn Carsten Ehlers, geb. 1676, der den betr. Hof dann als Eigentum erwarb. Auf ihn folgte als Besitzer sein Sohn Peter Ehlers (1731—1803), und dessen Sohn Peter, unser Vorfahr, wandte sich der Schifffahrt zu. Es scheint, daß ein älterer Sohn, Jacob, den väterlichen Hof übernommen hatte, der bis 1839 im Besitz der Familie Ehlers geblieben ist. —

Peter Ehlers war also rein bäuerlicher Herkunft, auch von Seiten seiner Mutter, einer geborenen Wetegrowe, die einem sehr angesehenen Geschlecht, das als Wappen 3 Weizenähren führte (Wete bedeutet Weizen), angehörte. Allerdings war es hier an der Elbe und in großer Nähe Hamburgs wohl vielfach Brauch, daß die jüngeren Bauernsöhne zur See gingen, und da

*Peter Ehlers als Hamburger
Lotsencommandeur
(1773—1833)
Gemalt 1831*



mehrere Ehlers als Schiffer im Kirchenbuch angeführt sind, ist anzunehmen, daß nahe Beziehungen zur Schifffahrt auch für Peter Ehlers vorhanden waren. — Peter Ehlers geb. d. 28. 10. 1773, war zunächst Kapitän, sicher in Hamburg, denn er leistete am 6. 2. 1801 schon dort den Bürgereid und wurde gleich darauf zum Inspektor des Arsenal und des Tonnenwesens und wenig später zum Wasserschout ernannt (oberster Hafenbeamter in Hamburg). Er muß also fraglos ein sehr tüchtiger und ebenso zuverlässiger Mann gewesen sein, da er schon in so jungen Jahren diesen verantwortungsvollen Posten erhielt; von seiner Tüchtigkeit und Energie sprachen seine Enkelinnen sehr oft.

Im Jahre 1800 heiratete Peter Ehlers Johanna Catherina Maria Gagzow,

die Tochter des Schiffsbaumeisters Joachim Andreas Gagzow aus Wismar. Wir sind über diese Vorfahrenreihe überraschend gut unterrichtet durch den Dr. jur. Gagzow in Güstrow, der die Familienforschung sehr gründlich geleistet hat. Allerdings halte ich seine Theorie, daß die Ritter von Gagetzow, die im 14. Jahrhundert in Wismar und Umgegend eine große Rolle spielten, unsere Vorfahren waren, für absolute Phantasie, denn die Verbindung mit der späteren Zeit fehlt gänzlich. Aber es steht zweifelsfrei fest, daß der etwa 1620 geborene Jacob Gagzow, Großbauer in Gramkow, unser Vorfahr war. Er muß ein entschieden tüchtiger Mann gewesen sein, der es in jener bitterarmen Zeit nach dem 30jährigen Krieg fertigbrachte, Geld an die Accise in Wismar auszuleihen. Trotzdem wurde er, wie es zu damaliger Zeit üblich war, vom Rittergut »gelegt« und seine Kinder wieder abhängig gemacht. Erst sein Enkel, Christian Gagzow, brachte es vom Großhirten wieder zum freien Bauern auf der Insel Poel, was in damaliger Zeit eine tüchtige Leistung war. — Dessen jüngster Sohn, aus der 3. Ehe, Joachim Andreas, geb. in Fährdorf auf Poel im Jahre 1739, Schiffszimmermanns-Geselle in Wismar, kam nach Hamburg, wurde dort Meister und heiratete im Jahre 1777 Anna Dorothea Bohn aus Blankenese, Tochter des Schiffsbaumeisters Johann Bohn. Da dieser Name auffallend oft auf den Nordfriesischen Inseln vorkommt und in damaliger Zeit sehr rege Beziehungen zwischen diesen und der Niederelbe bestanden, ist anzunehmen, daß hier wieder ein Schuß friesisches Blut in unsere Familie hineingekommen ist. Peter Ehlers hatte eine Dienstwohnung im Gebäude der Marine-Inspektion in der Admiralitätsstraße inne. Hier ist also im Jahre 1808 Marie Mathilde, unsere spätere Großmutter, geboren und hat ihre Kindheit und Jugend verbracht. Nach Aussage ihrer Töchter soll sie der ausgesprochene Liebling ihres Vaters gewesen sein, wahrscheinlich hatte sich seine Klugheit dieser Tochter am stärksten vererbt, wie ich auch überzeugt bin, daß unser Vater

seinem Großvater in seiner Begabung und seinem Wesen stark nachgeschlagen war und vor allem die Fähigkeit im Umgang mit seinen Mitmenschen von ihm ererbt hat.

Peter Ehlers hat die sehr gute Stellung als Lotsen-Kommandeur nur 2 Jahre innegehabt, er starb aus vollem Schaffen heraus am Herzschlag im Jahre 1833. Unsere Tante Thilde Jepsen erzählte mir eine Bemerkung von ihm aus den zwanziger Jahren: Nu ward'n de Lüd ganz verrückt. Nu wüll'n se all mit Damp seilen! —

Außer 5 Töchtern hinterließ er nur einen Sohn, Heinrich (1816 geboren), wie sein Vater wurde auch er Kapitän. Er war sehr tüchtig, brach im Krimkrieg die Blockade von Sewastopol und erhielt dafür eine ansehnliche Gratifikation vom Russischen Staat. Später wurde er Oberinspektor bei der Hamburg-Amerika-Linie. Er war ein köstliches Original, von dem es noch viele Anekdoten gibt. Unser Vater dankt ihm die Bekanntschaft mit der Familie Diederichsen, die ja von unendlichem Wert für uns geworden ist, ebenso die Empfehlung an Herrn Krupp, auf die Vaters Anstellung dort erfolgte. — Der einzige Sohn von Onkel Heinrich Ehlers ist nach Amerika gegangen, seine Kinder sind vollständig Amerikaner geworden und die Verbindung mit ihnen ist leider erloschen. —

DIE KINDER VON MICHAEL UND MARIE MATHILDE JEBSEN

1. *Jacob*, geboren 1828 in Hamburg.

Es heißt, daß seine Großmutter in Apenrade an dem Tage, als sie die Nachricht von seiner Geburt erhielt, die beiden Linden im Garten des Stadthauses, die heute noch stehen, gepflanzt habe. — 1832 zogen seine Eltern nach Apenrade, er ist also dort aufgewachsen und ging nach seiner Konfirmation zur See. Er soll der Lieblingssohn seiner Mutter gewesen sein, zu der er stets sehr zärtlich war. Etwas weichlich, künstlerisch begabt, ein sehr guter Tischredner, aber kein guter Geschäftsmann, nicht energisch und dabei in Geldsachen etwas flott, so schilderte ihn Tante Marie Jessen. Er heiratete 1860 Mette Johanne Offersen und lebte sehr glücklich mit ihr. Sie fuhr zunächst mit ihm zur See, 2 Kinder sind draußen geboren, Michael und Hans. Nach der Geburt der Tochter Marie Mathilde (1865) blieb sie in Apenrade im alten Stadthaus, das Jacob Jepsen von seinem Vater übernommen hatte. Er ging dann wieder zur See und ist bereits 1866 in Soerabaja auf Java an der Cholera gestorben. Seine Witwe und Kinder (Hans starb klein) blieben in äußerst bescheidenen Verhältnissen zurück. Wir haben unsere Tante Johanne sehr lieb gehabt, sie ist 90 Jahre alt geworden, 65 Jahre lang Witwe gewesen! — Wie oft war dies das Los der Kapitänsfrauen!

2. *Peter*. Er wurde — wie es in damaliger Zeit fast selbstverständlich war — ebenfalls Seemann, als tüchtiger Kapitän hat er mit seinem Schiff »Boreas« recht gut verdient. Den Segler verkaufte Peter Jepsen in Brasilien,

wo er krank geworden sein soll. Verlobt war er mit Botilde Jepsen, seiner Doppelkusine. Er reiste von Brasilien als Passagier mit einem Dampfer nach Haus; in der Biscaya ist er verschwunden, ohne daß ein Mensch gesehen hat, wie. Es soll wohl Sturm und schwere See gewesen sein, aber nach Aussage des Kapitäns nicht so stark, daß ein erwachsener Mensch über Bord gespült werden konnte. Ob Peter Jepsen freiwillig gegangen oder das Opfer eines Verbrechens geworden ist, hat niemals aufgeklärt werden können. —

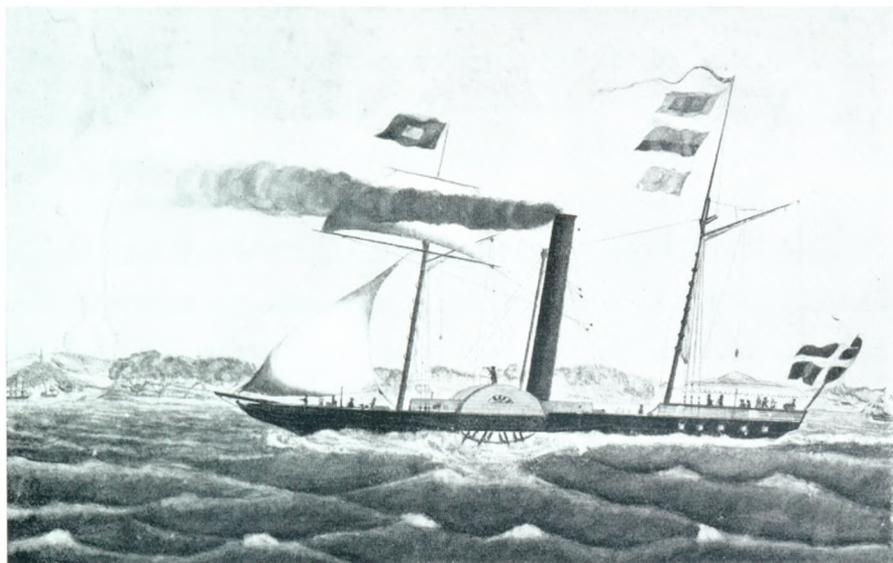
3. *Marie* Mathilde, geb. d. 18. 10. 1832, verheiratet mit Jes Nicolai Jessen (Kapitän). Sie spielte in unserer Kindheit eine große Rolle, wir waren sehr viel bei ihr und plagten sie immer: »Erzähl von Deiner Kinderzeit!« Sie kam unserem Wunsch gern nach, und daß ich vom großelterlichen Haus und von Alt-Apenrade ein ganz lebendiges Wissen habe, danke ich zum großen Teil ihr. — 1857 heiratete sie und ging — wie es damals üblich war — mit ihrem Mann zur See (mit der neugebauten Bark »Tuisco«), und auch von ihren Reisen wußte sie anschaulich zu erzählen: wie sie an der China-küste in einen Taifun geraten waren, und wie sie deshalb durch widrige Winde eine sehr lange Reise gehabt hatten, das Brot knapp wurde und wie ihnen das Glück widerfuhr, auf hoher See einem Walfänger zu begegnen, der ihnen auf ihre durch Flaggensignal gestellte Bitte ein Boot voller Schiffszwieback längsseit brachte, wie sie in der Maghellanstraße so gefroren hätte, daß sie am hellen Tage ins Bett gekrochen wäre etc.

Schon mit 45 Jahren konnte Onkel Jessen sich als ganz gut gestellter Mann zur Ruhe setzen. Er wurde in Apenrade Senator und als Freimaurer Meister vom Stuhl, mit seiner Frau bewohnte er das Haus in der unteren Schiffbrückstraße (später Besitz von Engelbrecht), damals noch mit großem Garten, dessen Pflege hauptsächlich Tante Marie oblag, die sehr viel davon verstand, besonders ihre Rosen waren fast eine Sehenswürdigkeit. Angeblich um Steuern zu sparen, bauten sie sich 1885 ein Haus an der Norderchaussee (die-



Bark »Boreas«. Geführt von Capitän Peter Jessen. † 1861

se gehörte damals noch zu Kolstrup), und dieses Haus liebten wir Kinder sehr, Tante Marie zu besuchen war ein Hauptspaß. Die Häuslichkeit von Onkel und Tante Jessen war typisch für die damalige Zeit. Sie lebten sehr behaglich, ruhig, ohne Sorgen und Aufregungen, hatten viel gemütlichen Verkehr mit alten Kapitänen, einer prächtigen Menschensorte (leider ganz ausgestorben). Von Unsicherheit und Aufregungen der späteren Zeit wußte man damals noch nichts.— Nach Onkel Jessens Tod, 1892, verkaufte Tante Marie das Haus und zog in die Schiffbrückstraße, wohnte neben uns und ließ eine Pforte in den Gartenzaun machen, sodaß wir »hinten herum« zu ihr gehen konnten. Als Witwe schloß sie sich ganz von der Außenwelt ab, wurde etwas menschen-scheu und bitter. Sie war entschieden sehr klug, aber — was für manche Jessens gilt! — aus Versehen eine Frau geworden, urteilte sie mit dem Verstand und nicht mit dem Herzen. Daran mag ihre



Christian VIII. Das erste in Apconrade beheimatete Dampfschiff
(gemalt 1841 von Jacob Heinrich Jebsen)

Kinderlosigkeit auch schuld sein. — Aber gegen uns Kinder war sie gütig und schenken war ihr eine Freude; wir hingen sehr an ihr. Sie starb im Juli 1900 an der Schwindsucht. —

4. *Thilde* und *Michael*, die Zwillinge, geb. d. 27. 9. 1835.

Leider war unsere Tante Thilde etwa 50 Jahre zu früh auf die Welt gekommen, in einer Zeit, in der es eine Berufsergreifung der unverheirateten Töchter noch nicht gab. So wurde ihr das Los der Familientante zuteil, und eine erfreuliche Ausgabe dieser Kategorie war sie nicht. Die Erziehung hat wohl manches an ihr versäumt. Denn ihre Mutter, selbst eine liebenswürdige und gesellschaftlich gewandte Frau, erzog ihre Töchter nur zu praktischer Arbeit, fand es überflüssig, daß sie einmal von zu Haus fort kamen — was schon damals unbedingt zur Erziehung eines jungen Mädchens gehörte — und scheint sie sehr in den Schatten gestellt zu haben. Dennoch sprachen

ihre Töchter mit großer Verehrung von ihr. — Hübsch ist Tante Thilde niemals gewesen, und da Liebenswürdigkeit wohl nie zu ihren Tugenden gezählt hat, ist es nicht weiter erstaunlich, daß sie unverheiratet geblieben ist. In ihrem Alter erzählte sie allerdings von einem Heiratsantrag eines Kapitäns, den sie unter der Bedingung, in Apenrade zu wohnen, hätte annehmen wollen. Aber da er auf Hamburg fuhr, war dies nicht möglich, und sie erklärte: »Nein, dann mag ich nicht darüber sein.« Eine andere Heirats-Anekdote von ihr sei hier noch zum Besten gegeben: Magnus Fischer, von Beruf Kapitän, war infolge eines Sonnenstichs geisteskrank geworden. Als »Tumpiger« hatte er sich in Tante Thilde verliebt und beglückte sie täglich mit seinem Besuch. Ihre ganze — wahrlich bedeutende — Grobheit fruchtete nichts, er warb weiter um ihre Liebe. Da hörte zum Glück Tante Johanne Jebesen von seiner krankhaften Angst vor Füchsen. Als er eines Tages wieder die Treppe hinaufstieg, stürzte sie mit dem Schreckensruf aus ihrer Tür: »Fisker, de er saa mange Mikkeler her!« — »Uch ha« — Fischer macht auf dem Absatz kehrt, rannte hinaus und wurde im Hause Jebesen nicht mehr gesehen. —

Als ihr Vater, dem sie den Hausstand geführt hatte, im Jahre 1863 gestorben war, blieb sie im alten Haus wohnen, 60 Jahre lang, bis zu ihrem Tod, und für ihre Schwägerinnen war sie das Hauskreuz. Denn sie war außerordentlich herrschsüchtig, furchtbar launisch und mußte zu allem und jedem ihren Senf geben. War ihre Küchentür zu, dann war die Laune schlecht, und man ging ihr dann lieber aus dem Weg. Tante Johanne Jebesen, mit der sie zunächst zusammenwohnte, ließ sich nichts von ihr gefallen, im Gegensatz zu unserer Mutter, der sie in alles und jedes hineinredete. Mit uns Kindern hat sie furchtbar geschimpft und kommandiert — mit mir vor allem wegen meiner Linkshändigkeit. Sie ließ nicht gelten, daß diese eine Veranlagung, ja eine Vererbung war, und erklärte mir: »Du hast nicht viel

Ehre im Leibe« (worauf ich ihr ins Gesicht lachte). Später gewöhnten wir uns einen naseweisen, beinahe schnoddrigen Ton ihr gegenüber an, und dem war sie nicht recht gewachsen.

Nun, sie hatte auch ihre guten Eigenschaften, im Grunde war sie gutmütig. Sie selbst konnte uns furchtbar herunterputzen, aber wehe, wenn Fernerstehende uns übel wollten, dann trat sie sehr energisch für uns ein. Auch war sie äußerst freigiebig und schenkte für ihre Verhältnisse recht üppig, und bei ihren Gastereien war immer sehr üppig gebacken und gekocht. — Als sie und Tante Johanne einmal reiche Dividende bezogen hatten, luden sie Tante Mathilde und Tante Clara mit ein zu einer Reise nach Berlin, die köstlich gewesen sein muß. Tante Thildes ständige Redensart war: ach Schied, zum Sparen sind wir nicht in Berlin (wie ja überhaupt Sparsamkeit keine Jebesen'sche Eigenschaft und erst recht nicht Tante Thildes Stärke war). Ihr besonderer Liebling war ihr Neffe Jacob; ihren Bruder Michael hat sie vergöttert, er hat sie nicht von ihrer grantigen Seite kennengelernt. Und dann war sie sehr kinderlieb, vor allem zu den kleinen Mädchen der Familie; meine Gertrud wickelte sie um den Finger. »Ich soll jetzt mit in den Garten!« — Sie war von reichlich großer Offenheit und machte aus ihrem Herzen keine Mördergrube. Typisch war ihre Äußerung zur Geburt der kleinen Clara Jebesen: »Schied, 'ne Tochter? Was sollen wir mit der!« Auch besaß sie einen großen, aber recht derben Humor. Eine ihrer köstlichsten Bemerkungen sei hier angeführt. Ein Mädchen von uns teilte ihr kleines Malheur unserer alten Köchin mit folgenden Worten mit: »Mir hat der liebe Gott einen großen gesunden Jungen geschenkt.« Dazu Tante Thilde: »Herreste Gud, skal han nu og ha' e Skyld for det.« — Im übrigen war sie praktisch, tüchtig und konnte stark arbeiten, — wenn sie wollte. In einem großen Wirtschaftsbetrieb hätte sie schon ihren Posten ausgefüllt. —

88 Jahre ist sie alt geworden, war schließlich kindisch und sehr schwierig, sodaß ihr Tod keine schmerzliche Lücke riß. Aber aus unserer Kindheit ist sie nicht fortzudenken, zum alten Haus gehörte sie unbedingt, und es ist nicht verwunderlich, daß ihre Hausgenossen behaupteten: Thilde spukt im Stadthaus! — (Über unseren Vater Michael Jepsen schreibe ich besonders).

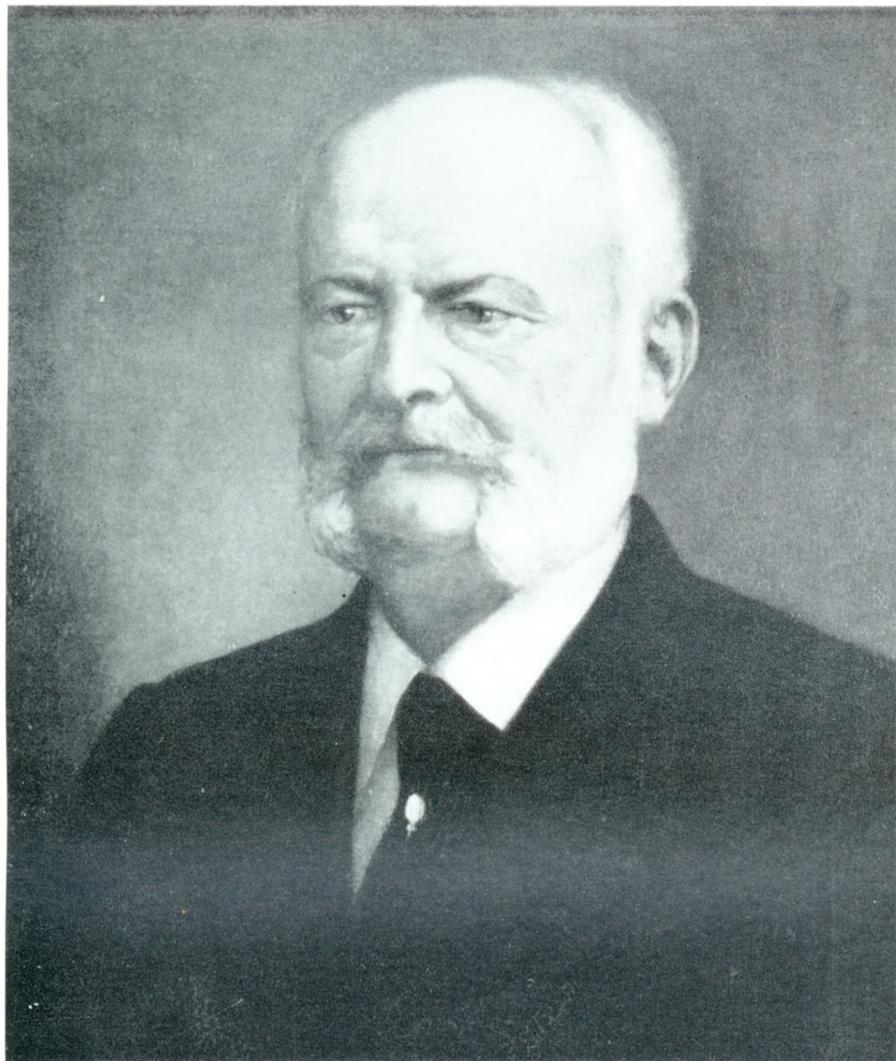
5. *Heinrich*, geboren 1838.

Er war der hübscheste der Brüder Jepsen, sehr groß und schlank, allgemein beliebt, und verkehrte wie Kind im Hause von Herrn Joh. Caspar Koch, der ihn wie einen Sohn behandelte. Er ging — wie es damals selbstverständlich war — zur See. Seine letzte Reise ging von Melbourne mit der Bark »Camilla« nach Hause, wo er sich zum Steuermanns-Examen vorbereiten wollte. Heinrich Jepsen sah jedoch die Heimat nicht wieder, denn die Bark »Camilla« ist im Jahre 1858 verschollen. Tatsache ist folgendes: Heinrich Jepsens Mutter kam eines Morgens zum Kaffeetisch und fragte ihre beiden Töchter: »Wer von euch hat mich heute Nacht gerufen?« Beide verneinten, der Vater betritt ebenfalls, daß jemand gerufen hätte. Aber die Mutter blieb dabei: es hat einer dreimal laut: »Mutter!« gerufen. Als bald darauf die Bark »Camilla« überfällig wurde, sagte sie: »Also hat mein Sohn Heinrich mich gerufen.«

6. *Emma Dorothea*, geboren 1841.

Sie war als die Jüngste der Verzug der Familie, sehr hübsch, liebenswürdig, im Wesen der Mutter sehr ähnlich (Eine der wenigen Personen, vor denen Tante Thilde Respekt hatte!). Sie hatte Unglück. Als junges Mädchen liebte sie einen hübschen, reizenden und gewandten Menschen, der aber ein leichtsinniger, schwacher Charakter und dem Alkohol ergeben war. Als er bei ihrem Vater um sie anhielt, erklärte dieser rund heraus: Ihnen vertraue ich meine Tochter nicht an. Ihr war diese Liebe wohl sehr ernst, denn 3 Jahre lang hat sich diese Sache hingezogen. —

Sie heiratete dann den Kapitän Stallknecht, der sie sehr lieb gehabt und ganz bestimmt gut behandelt hat, ein kleines Mädchen wurde im Jahre 1865 geboren. Ihr Mann war fort zur See, als sie in einer Novemberrnacht 1865 sich im Apenrader Hafen ertränkt hat. Als Motiv gab man Wochenbett-Psychose an. Tatsächlich ist ihr die Milch durch eine große Aufregung plötzlich weggeblieben, was bei ihr krankhafte Schwermut zur Folge hatte. Eine andere Lesart ist, daß sie mit ihrer unglücklichen Liebe nicht fertig geworden ist. — Ihr Bruder Jakob hat sie im Hafen gefunden. Ihr Kind starb bald darauf an Diphtherie.



Lyfjebom

Das Apenrader Kirchenbuch meldet am 27. September 1835: ein Zwillingspaar dem Schiffskapitän Michael Jebsen und Frau Marie Mathilde Jebsen geb. Ehlers. Das Mädchen heißt Thilde Christine, der Knabe Michael.

Das gute Blut beider Eltern — vom Vater nordschleswigsch, friesisch, holsteinisch, eventuell etwas holländisch und ganz gering mitteledeutsch, von der Mutter niedersächsisch-friesisch-mecklenburgisch — hat in diesem Sohn seine beste Mischung hervorgebracht und in ihm die tüchtigste Befähigung und den hervorragenden Charakter vereint. Er wurde der beste Sohn seiner Vaterstadt Apenrade, die er mit heißem Herzen geliebt hat. — Freilich, in dem neugeborenen Baby konnte man damals noch nichts Besonderes vermuten. Das wesentlich kräftigere Kind war Thilde, und da die Mutter nicht beide Kinder nähren konnte, Flaschenernährung aber noch nicht angekommen war, wurde eine Amme für Thilde angenommen, während die Mutter den zarteren Jungen stillen wollte. Aber diese Rechnung war ohne Thilde gemacht. Sie war weder durch Kläpse noch durch Hunger zu bewegen, die Ammenbrust zu nehmen, ihre später sprichwörtlich gewordene Energie äußerte sich schon damals. Also mußte die Mutter kapitulieren, der Knabe sich mit der Amme begnügen. Nun, sie scheint ihm gut bekommen zu sein; blieb er als Kind auch klein und mager, so wurde er doch ein gesunder, kräftiger Junge, der sich durchzusetzen wußte. — Übrigens ist er der erste männliche Jebsen, der im alten Stadthaus das Licht der Welt erblickt hat.

Apenrade war von jeher ein Kindheitsparadies. Die herrliche Umgebung, das Streifen durch Wald und Feld haben die Kinder vor 100 Jahren schon genossen. Die Lebensader blieb die Förde. Keine andere Stadt der Herzogtümer hat im Verhältnis zu ihrer Einwohnerzahl solche starke Bindung an die Schifffahrt gehabt wie Apenrade; die Zahl der hier beheimateten Schiffe belief sich im Jahre 1840 auf 54. Wohl noch stärker wurde das Leben der Stadt vom Schiffsbau beherrscht. Es ist Tatsache, daß schon Wallenstein die Anlage einer Schiffswerft in Apenrade erwogen hat, da für die damalige Technik hier die Voraussetzungen, vor allem durch die reichen Eichen- und Eschenbestände der Wälder, sehr günstig waren. Wenn dieser Plan auch nicht zur Ausführung gelangte, so ist doch schon Mitte des 17. Jahrhunderts eine kleine Werft auf dem Gelände der heutigen Anscharklinik entstanden, der Gründer Asmus Rolfsen war ein Vorfahr von Michael Jebesen. Später, vor allem Anfang des 19. Jahrhunderts, blühte der Schiffsbau auf, sogar Hamburger Reedereien ließen ihre Schiffe in Apenrade bauen; es soll in jenen Zeiten ein äußerst starker Betrieb am Hafen und auf den Werften gewesen sein. Für die Jungens war der Stapellauf ein besonderer »Schau«. Es kam nämlich oft vor, daß ein neugebautes Schiff nicht abrollen wollte, dann mußten die Jungens in enger Kette von Luv nach Lee laufen, mit tüchtigem Stampfen. Schließlich setzte sich dann der Neubau in Bewegung und glitt — unter brausendem Hurrah der Jungens! — in sein Element. Wie oft ist Michael Jebesen dabei gewesen!, wie überhaupt das Leben am und auf dem Wasser sein Element war. Aber auch das häusliche Leben verlief sehr glücklich.

Aus den Erzählungen von Frau Marie Mathilde Jessen, geb. Jebesen, habe ich viel über das Elternhaus von M. Jebesen erfahren. Die hamburgische Mutter hatte natürlich einen weiteren Horizont als viele der Apenrader Frauen, ein größerer Lebensstil scheint geherrscht zu haben, dazu kam, daß



*Die alte Schiffbrücke genannt »Vippen« — 1820—1827.
Im Hintergrund »Friedrichslust«.*

im Hause nur Deutsch gesprochen wurde und daß die starken Familienbeziehungen nach Hamburg auch den Geist des Hauses beeinflußt haben. Besonders stimmungsvoll soll die Dämmerstunde gewesen sein, die im Winter täglich innegehalten wurde. Da versammelte sich die Familie im Wohnzimmer am offenen Feuer, die Mutter spielte das Spinett, die Kinder sangen und piffen dazu (die Töchter Marie und Thilde wurden zum Schweigen verurteilt, weil sie »krächzten«!) — Sicher ist Michaels Sangesfreudigkeit, die er bis zu seinem Tod behielt, durch diese mütterliche Anregung stark gefördert worden. (Er hatte einen sehr guten Bariton.) —

Daneben hat die energische, tüchtige Frau ihre Kinder fest angefaßt, sie haben ihr aufs Wort gehorcht. Da der Vater noch bis zum Jahr 1843 sein Schiff selbst führte, lag auch bis dahin zur Hautsache die Erziehung in ihren Händen. So hatte sie z. B. den Standpunkt: (den sie ihrem Sohn Mi-

chael stark vererbt hat!) Der Fresser wird nicht geboren, sondern erzogen! und hat dementsprechend gebremst, wenn der Appetit ihrer Kinder über das nötige Maß hinausging.

Diese Taktik hat der Sohn ihr später sehr gedankt, denn daß er als Schiffsjunge immer an der üblichen Verpflegung genug hatte — im Gegensatz zu den Bauernsöhnen, die viel krittelten und mit ihrer Ration nicht auskamen, — schob er auf diese mütterliche Erziehung.

Als dann der Vater an Land blieb und den Posten des Hafenspektors übernahm, wurde die Verbindung mit der See noch stärker. Michael war ein äußerst waghalsiger Junge. So sauste er einmal im selbstgebauten Segelschlitten über das Eis der Förde und geriet dabei in eine von Fischern geschlagene Wake, was ihm beinahe das Leben gekostet hätte. Dabei war er ein sehr eifriger, interessierter Schüler, sogar im Konfirmandenunterricht. Öfters soll der Pastor gesagt haben: Michael, laß Wilhelm auch mal reden! (Dieser Wilhelm sprach dann unglücklicherweise bei der Konfirmation das Glaubensbekenntnis: » . . . der empfangen ist vom heiligen Geist, geboren von Pontius Pilatus«!).

Eigenartig war, daß Michael Jebesen sehr lange klein und schwächig blieb, so daß niemand in ihm den energischen, forschen Jungen vermutete. Einmal, beim Heimweg von der Schule, rempelte ihn ein großer, vierschrötiger Bursche an und stieß ihn vom Bürgersteig. Michael warf sofort seine Büchertasche hin, sprang den Angreifer an, warf ihn zu Boden (der mag nicht schlecht verduzt gewesen sein!) und verhaute ihn gehörig. Ein alter Kapitän, der den Zweikampf sehr amüsiert zugeschaut hatte, drückte ihm 2 Schilling Courant in die Hand: Jebesen, das hast du fein gemacht. Laß dir nur nichts gefallen! — Auch diese Devise hat er im Leben befolgt.

Natürlich gingen die Kriegsjahre 1848—51 nicht spurlos an der Familie vorüber. Michael hat damals geholfen, den großen Danebrog, der am Hafen

wehte, im Angesicht einer auf der Reede liegenden dänischen Fregatte herunterzuholen; die Fahne hing später in der Ruhmeshalle in Berlin. Gelegentlich haben die Kinder aus dem Dachfenster zugehört, wie vor dem Süder- tor deutsche und dänische Truppen gegeneinander kämpften; natürlich fanden sie die unruhigen Zeiten sehr interessant. Die Eltern standen, wie bereits erwähnt, auf der deutschen Seite, was zur Flucht des Vaters führte! Während dessen Aufenthalt in Hamburg ereignete sich dann der Zwischenfall, der auf Michael Jepsens Entwicklung entscheidend eingewirkt hat, und den ich deswegen ausführlich unter Zugrundelegung des Protokolls wieder- gebe.

Apenrade, den 10. Mai 1851.

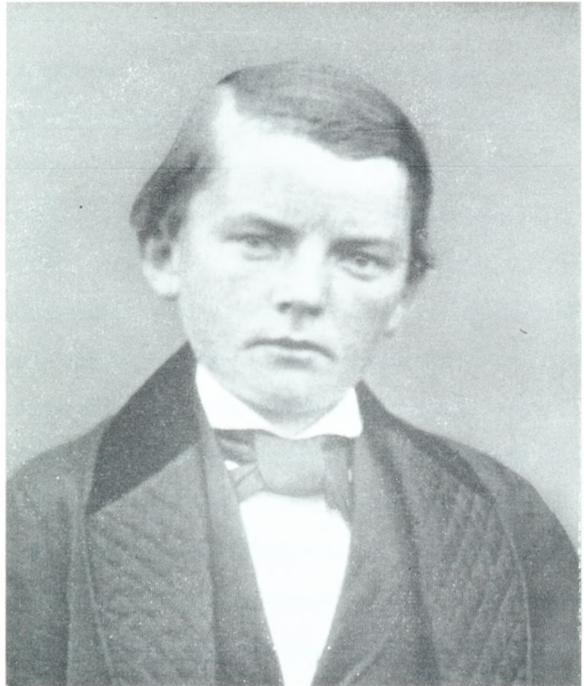
Nach einem vom Königl. Amtshause eingelaufenen Schreiben ist der Knabe Michael Jepsen gestern Abend vom Herrn Amtmann angehalten, weil er sich schuldig gemacht hat, ein aufrührerisches Lied gesungen zu haben, der gleichen Verfehlung haben sich schuldig gemacht 2 Segelmacher-Gesellen, die auch gestern Abend angehalten worden sind. Vorgeführt *aus dem Arrest* wird der Knabe Michael Jepsen, 15^{1/2} Jahre alt, letzte Ostern konfirmiert. Er ist der Sohn des seit letztem Sommer abwesenden Schiffskapitäns Michael Jepsen, lebt bei seiner Mutter im Haus und lernt momentan beim Segelma- cher Frellsten. Er gibt an, daß er gestern Abend auf einem Spaziergang mit 2 von Segelmacher Frellsens Arbeitern einen »Freiheitsgesang« gesungen hat, den er nach Aufforderung aufgesagt hat:

*»Noch ist Deutschland nicht verloren,
Und Italien erwacht,
Schleswig-Holstein, neugeboren
Wird zu Ruhm und Ehr' gebracht.
Und ein Frühling ist im Lande,
Wie die Welt noch keinen sah,
Und es springen alle Bande,
Und die Freiheit, sie ist da!« —*

Er selbst habe das Lied so gesungen, aber jemand von den anderen hätte die 4. Zeile gesungen: wird zur Republik gemacht. Er wüßte aber nicht, wer das gewesen wäre.

Er erklärt ferner, daß, als sie den Amtmann getroffen, er aufgehört hätte zu singen, aber, als der Amtmann vorbei war, hätten sie wieder gesungen: »In des Waldes tiefsten Gründen« und »Hinaus in die Ferne«, welche beiden Lieder nach der Erklärung eines Ratsmitglieds ohne politische Bedeutung wären. — Er sagt nochmals, daß er nicht mitgesungen hätte, als sie beim Amtmann vorbeigingen, und er hätte gesagt: »Da kommt der Amtmann, laßt uns jetzt still sein, sonst können wir leicht Spektakel kriegen.« Der Angeklagte verneint zu wiederholten Malen, das Lied: »Schleswig-Holstein mecrumschlungen« gesungen zu haben, ebenfalls, daß er bei seiner Verhaftung durch den Amtsdienner Poulsen gesagt hätte: zum Teufel das dänische Pack! Der hätte ihn falsch verstanden, Poulsen hätte ihn in den Kragen gepackt und mitgezogen nach der Wohnung des Bürgermeisters. Nachdem die anderen Arrestanten (es war noch ein Junge hinzugekommen) verhört worden, wurde das Urteil gefällt: Der Knabe Michael Jebesen, 15^{1/2} Jahre alt, der Knabe Georg Ulrich, die Segelmacher Schmidt und Neumann haben sich schuldig gemacht, auf öffentlichem Spaziergang (in der Jelmallee) Lieder aufrührerischen Inhalts gesungen zu haben. So wird eine Polizeistrafe verhängt nach den vorhandenen Umständen für Michael Jebesen Rutenhiebe unter Aufsicht des Schließers, für Andreas Schmidt 1^{1/2} Tage Arrest, für die beiden anderen ein scharfer Verweis. —

Die Vollstreckung des Urteils ist zwar ein Stück gute, alte Zeit, denn der alte Polizeidiener versetzte Michael Jebesen einen Hieb und sagte: So, nun schrei man ordentlich (skrig kuns ordentle!) und dann mach, daß du hinauskommst! Dennoch hat er diese schmachvolle Behandlung niemals überwunden; hätte der Amtmann geahnt, welchen deutschen Vorkämpfer er durch



Michael Jebsen als Konfirmand

seine ungerechte Behandlung herangezogen hatte — ob er sich die Sache doch nicht anders überlegt haben würde? Michael Jebsen selbst hat später gesagt, daß er sich in dieser Stunde gelobt hätte, niemals ein Schiff unter dem Danebrog zu führen, was auch nicht geschehen ist. —

Viele Jahre später denunzierte der Heimdal Michael Jebsen, daß er als junger Mensch zu Haft und Prügelstrafe verurteilt worden sei. Er verlangte darauf vom damaligen Redakteur Matzen an der gleichen Stelle der Zeitung den Widerruf zu bringen: Es ist unwahr, daß die 1851 über M. Jebsen verhängte Strafe aus anderen Gründen als wegen Absingens deutscher Lieder erfolgte. —

Mit diesem schweren Erlebnis war die Kinderzeit zu Ende. 3 Monate später ging M. Jebsen als Schiffsjunge fort, und die Berufsausbildung begann.

Michael Jebsen sagte einmal als älterer Mann: »in meiner Kinderzeit war für einen Apenrader Jungen die Frage nach der Berufswahl überflüssig.« Mit der salzigen Luft atmeten sie die Liebe zur See ein, fast die ganze Bevölkerung lebte — direkt oder indirekt — von der Schifffahrt und dem Schiffbau, die vielen alten Kapitäne, die ihren Lebensabend in Apenrade verbrachten, erzählten den Jungen von ihren See-Abenteuern, was Wunder, daß ziemlich jeder gesunde Junge Seemann wurde. Da die Familie Jebsen seit weit über 100 Jahren nur aus Seefahrern bestand, war dieser Beruf für ihn so selbstverständlich wie das liebe Brot.

See-Interimspatent

»Michael Jebsen aus der Stadt Apenrade, alt 16 Jahre, blau von Augen, blond von Haaren, klein (!) von Wuchs, wird dieses See-Interimspatent zum Beweise, daß er berechtigt ist, bis er sein 22stes Jahr erreicht, zur See zu fahren, hierdurch erteilt.

Erteilt unentgeltlich im General-Kriegskommissariat für das Herzogtum Schleswig am 4. April 1851.

v. Moltke.«

Also wurde Michael angemustert auf dem (in Apenrade gebauten) Vollschiff »Georg Heinrich«, 101 Com. Lasten groß, der Reederei Wieler & Co. in Hamburg gehörend, geführt von Capitän Closter aus Dyrhave, und ging am 10. 8. 1851 in See. Die alte Segelschifffahrt war eine unvorstellbar harte

Schule. Die Unterkunft der Mannschaft, das sogenannte Logis, war bar aller Hygiene. Als er später auf seinen Schiffen im Logis »skylights« und »bull-eyes« anbringen ließ, sagte er: Was wußten wir davon auf den alten Segelschiffen? Wir mußten mit unseren stickig heißen Löchern zufrieden sein. — Der Dienst war furchtbar schwer und streng; welche gewaltige Anforderung wurde an den Mut der kleinen Schiffsjungen gestellt, die ja noch halbe Kinder waren, wenn sie bei Sturm und hoher See in die Masten klettern und Segel bergen mußten, wobei wohl mancher über Bord gestürzt ist. Dazu die harten Kommandos und die rüden Strafen! Den »Tampen« hat wohl jeder gekostet. Aber als die schlimmste Gefahr für die Jungens erachtete M. Jebsen später den rohen, gemeinen Ton im Mannschaftslogis (aus diesem Grund förderte er sehr den Schulschiffverein!); sich hier nicht ins Schlepptau nehmen zu lassen, erforderte einen starken inneren Abwehrwillen, den man kaum von solchen Kindern erwarten konnte. Natürlich war — neben der vitaminarmen Kost — die Wasserversorgung auch recht mäßig, man war auf das Sammeln des Regenwassers angewiesen; bei langer Dürre und vor allem in den Tropen wurde das Wasser knapp, faulig und ungesund — Ruhr und Skorbut waren die Folge bei monatelangem Aufenthalt auf der See. Kam man dann in einen Hafen, so stürzte sich alles auf Frischgemüse und Obst, leider aber auch auf die Hafenkneipen. Mancher Schiffsjunge ist vor dem harten Leben an Bord desertiert und dann fast immer vor die Hunde gegangen. — Die Reisen, die M. Jebsen mit dem »Georg Heinrich« gemacht hat, waren folgende:

1. Apenrade — Cadix — Rio de Janeiro — Santos — Montevideo — Rio de Janeiro — Hamburg. —
2. Hamburg — Newcastle — Rio de Janeiro — New Orleans — Genua — London,

wo er am 25. 4. 1853 das Schiff verließ. Sein Zeugnis:

». . . während er, wie angeführt, mit dem erwähnten Schiff fuhr, hat er Dienst als Jungmann verrichtet und sich stets zu meiner außerordentlichen Zufriedenheit aufgeführt.

gez. H. P. Closter. —«

Damit war die schwerste Zeit für ihn vorbei und der Aufstieg konnte beginnen. —

War die Praxis in jener Zeit furchtbar schwer, so war die theoretische Ausbildung des Schiffers damals wesentlich einfacher. Nach nur kaum 21-monatiger Fahrzeit — im Gegensatz zu später 48 Monaten — begann der Navigations-Unterricht bei dem Privatlehrer Kapitän Boysen in Schauby, der hunderte von jungen Seeleuten unterrichtet hat, in den damals vorgeschriebenen Fächern, nämlich Berechnung der Länge und Breite, und kann nur zwei Monate gedauert haben, denn bereits am 9. Juli 1853 machte Michael Jebsen das Steuermanns-Examen vor dem Kgl. Navigations-Examinator Middelboe in Flensburg (nebst 2 Beisitzern) und erhält das uns nicht mehr recht verständliche Prädikat: bequem. Damit war die theoretische Ausbildung beendet, das Kapitänsexamen wurde damals noch nicht gemacht.

Für die Zeit bis zum 9. März 1854 fehlen jegliche Nachrichten über sein Leben; an diesem Tage trat er als 3. Steuermann an auf der in Apenrade bheimateten Bark »Otto« (164 Comm. Lasten). Mit dieser fuhr er zweimal von Hamburg nach Rio de Janeiro und zurück und dann von Hamburg nach Valparaiso, wo er am 4. Januar 1856 vom Schiff krankheitshalber abging. Sein Zeugnis lautet: Er hat sich in jeder Hinsicht als tüchtiger Seemann bewiesen und benahm sich aufs beste. Unterzeichnet vom Capitän Groennebeck aus Dyrhave.

Michael Jebsen hat kurze Zeit als 1. Steuermann auf dem Schiff seines Bruders Jacob Jebsen gefahren, aber leider konnte ich den Zeitpunkt nicht

ermitteln. Es kann sich aber nur um die hierauf folgende Zeit oder die ersten Monate des Jahres 1861 handeln.

Ende des Jahres 1856 ist er schon Kapitän geworden, mit 21 Jahren, und zwar auf der Peruanischen Bark »Joven Emilio«. Welche schwere Aufgabe für ihn! In ganz fremden Gewässern, noch ein Jüngling, mit einer wahrscheinlich farbigen Crew, mit der er spanisch reden mußte, und erschwerend kam hinzu, daß er bis über sein 21. Lebensjahr klein blieb und knabenhaft wirkte. Folgende Begebenheit hat er später erzählt: Ein Nordamerikaner kam an Bord: »Morning, I want to see the captain.« »I am the captain.« »You silly boy, fetch the captain« und langte zu einer gehörigen Ohrfeige aus, die natürlich forsch pariert wurde, so daß dem Gast ein Licht aufging und er sich entschuldigte. — Dann allerdings wuchs M. Jepsen zusehends, er selbst behauptete, er habe seine Beinkleider mit Falten arbeiten lassen, von denen alle 3 Monate eine ausgelassen wurde. Das ist wohl etwas übertrieben, aber das späte Wachstum stimmt. — Am 12. Dezember 1858 gab er die Führung des Schiffes ab und erhielt von seinem Reeder Nicolas Prumeda ein vorzügliches Zeugnis. — Während dieser Zeit erhielt M. Jepsen von der Peruanischen Regierung das Patent als »secundo piloto d'altura« (2. Hochsee-Steuermann.)

Wahrscheinlich, um die Dampfschiffahrt kennen zu lernen, nahm M. Jepsen den Posten als 1. Offizier auf dem Dampfer »Antonius Varas« an, den er vom 1. Februar 1859 bis Ende Juli 1860 innegehabt hat. Das Zeugnis lautet:

»M. Jepsen hat sowohl mich vollkommen zufrieden gestellt, als auch die Besitzer des Schiffes, Messrs. Cousino & sons in Valparaiso, mit denen persönlich bekannt zu sein er die Ehre hatte, und die gern seine vielen guten Eigenschaften anerkennen und sich freuen würden, ihn wieder in ihre Dienste zu nehmen, wenn er zu irgend einer Zeit nach Chile zurückkehren würde. Er geht ab, weil er sein Geburtsland besuchen muß.

gezeichnet: Capitän N. C. Möller.«

Mit diesem blieb M. Jebsen befreundet, er wurde Pate von seinem Sohn Jacob Jebsen. —

Aus der Heimreise wurde zunächst noch nichts, da er gleich nach seinem Abgang vom »Antonios Varas« die Führung eines Schiffes der Reederei Tiedje in Valparaiso übernommen hat. Als er am 1. Januar 1861 von diesem abging, stellt ihm Herr Tiedje — der geborener Schleswig-Holsteiner war und dauernd mit ihm befreundet blieb — das Zeugnis aus: er hat sich in jeder Beziehung als umsichtigen thätigen und mit seinem Fach vollkommen vertrauten Seemann bewährt. — Es scheint, daß er gleich darauf nach Haus gereist ist, wie gesagt,; eventuell als 1. Offizier mit seinem Bruder Jacob Jebsen. Jedenfalls hat er am 24. Mai 1861 in Hamburg vor der Weddebehörde den Bürgereid geleistet. Das Natürliche wäre für M. Jebsen gewesen, in Apenrade Bürger zu werden und — bei seiner starken Liebe für die Heimat — wird er schweren Herzens darauf verzichtet haben. Aber der Grund hierzu war die im Jahre 1851 verhängte Prügelstrafe und das durch diese veranlaßte Gelübde. Wollte er ein Schiff unter der Hamburger Flagge führen, dann mußte er in Hamburg den Bürgereid leisten. —

1. Reise:

Ein schnittiges Vollschiß bei flotter Brise, unter geschwellten Segeln, die Hamburger Flagge mit den drei Türmen weht am Heck — dieses Bild des Mazatlan liebten wir schon als kleine Kinder, und ich glaube, Michael Jebßen hat dieses Schiff besonders geliebt. —

Leider ist nicht zu ermitteln, welcher Reederei dieses Schiff gehörte. (Hastedt?) Aber erfreulicherweise ist das Logbuch, das er mit Beginn der ersten Reise angefangen und bis zum Ende seiner Seefahrtszeit geführt hat, erhalten geblieben, dasselbe gibt ein sehr gutes Bild der alten Segelschiffszeit und der enormen Schwierigkeiten, derer der Kapitän Herr werden mußte. Glückte ihm das, dann war er ein ganzer Kerl geworden; die alten — leider ausgestorbenen — Segelschiffskapitäne waren prächtige Typen.

Also am 30. Juni 1861 ging das Schiff von Liverpool ab. Aeolus zeigte sich ungnädig, erst schickte er Nebel, diesige Luft, Regen (bei dem die Wasserfässer neu gefüllt wurden) und dann öfters Sturm, einmal im Süd-Atlantik Orkan. — Am 99. Tag der Reise kam die Insel Juan Fernandez in Sicht (querab von Valparaiso). Der Mazatlan erwies sich als sehr guter Segler. Am 125. Tag sichteten sie die mexikanische Küste, peilten am 10. November die südlichste der Marias-Inseln an und lagen am 14. 11. vor Mazatlan, womit die Reise hätte beendet sein sollen. Aber der Hafenmeister erklärte M. Jebßen, er müsse bis zum 20. in See bleiben und an diesem Tage erhielt er Ordre nach Guaymas (am Golf von Californien), wo er nach 11 Tagen



*Michael Jebsen
im Alter von 28 Jahren*

ankam und erst nach 4 weiteren Tagen die Erlaubnis zum Ankern erhielt. Das heute weltbeherrschende Wort: *time is money* — hatte damals noch — zum mindesten an der Westküste von Mexiko — keine Gültigkeit. Also war das Schiff vom 30. Juni bis zum 16. Dezember — 169 Tage! — unterwegs. Uns ist das nicht mehr vorstellbar: 169 Tage nur Wasser und Himmel, ab und an eine ferne Küste anzupeilen, ohne zu landen, immer die gleichen Menschen, keine Post, keine frischen Nahrungsmittel, schales Trinkwasser und schließlich der Gesundheitszustand sicher nicht mehr der beste, die Stimmung gereizt und nervös, ja, ein schweres Leben, ganz abgesehen von den Gefahren durch Sturm und See! —

In Guaymas wurde die Ladung gelöscht und mit Ballast nach Mazatlan gesegelt, wozu das Schiff diesmal nur 3 Tage brauchte — so unterschiedlich

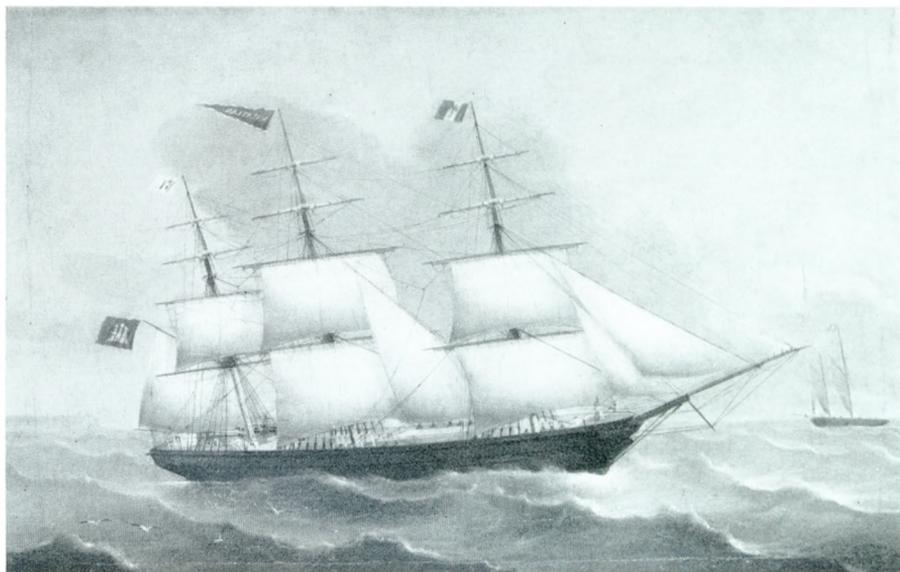
war die Reisedauer eines Segelschiffes! In Mazatlan lud das Schiff eine Ladung Brasil und trat die Rückreise am 30. Januar 1862 an. — Es gab immer wieder Sturm und schweres Wetter, einmal ging das Steuerbordboot verloren, einmal brach die Großmarsstenge die ganze Crew wird dem Bishops light, das am 21. Mai in Sicht kam, zugejubelt haben. Am nächsten Tage, in Falmouth, erhielt der Mazatlan Ordre nach Hamburg, wo er nach 3¹/₂ Tagen eintraf, die Ladung löschte, ins Dock gebracht und neu gekupfert wurde. — M. Jebesen reiste zu kurzem Besuch nach Apenrade und sah hierbei seinen Vater, dessen Lieblingssohn er war, zum letztenmal. Am 18. Juli 1862 sagten sich die beiden für immer lebewohl, M. Jebesen fuhr nach Liverpool, wohin mittlerweile der 1. Steuermann den Mazatlan gebracht hatte. Am 2. August war das Schiff beladen und seeklar, ging zunächst in Schleppe bis Holyhead und dann hinaus, über den Atlantik, wieder nach Mazatlan.

2. Reise des Matzatlan.

Diese verlief ganz besonders ereignisreich.

Auffallend ist, wie oft sich die Eintragung wiederholt: »Wir liefen heute dem und dem Schiff vorbei, das so und so viele Tage (bis zu 14!) vor uns den Hafen verlassen hatte. Der Mazatlan ist eben ein sehr guter Segler.« Das traf sicher zu, aber M. Jebesen war ganz bestimmt ein sehr guter Kapitän, der den richtigen Kurs anzusetzen und jede Brise richtig auszunutzen wußte. — War bei solcher Begegnung Flaute, dann wurden Besuche ausgetauscht und immer Flaggensignale gewechselt.

Die Reise ging verhältnismäßig schnell, am 17. 11., also nach 107 tägiger Dauer, lag das Schiff vor Mazatlan, mußte aber wieder 4 Tage warten, bis es im Hafen ankern durfte. Nach Löschen der Ladung gab es eine Extratour. M. Jebesen wurde vom Gouverneur gezwungen, nach Altata zu gehen, um 500 mexikanische Soldaten zu holen. Der Hinweis auf die neutrale



Dreimastrollschiß »Mazatlan«. Geführt 1861—1866 von Capitän Michael Jebsen

Hamburger Flagge nützte nichts, ihm wurde mit Beschlagnahme des Schiffes gedroht, es blieb ihm also keine andere Wahl. So ging er am 12. 12. in See und landete am 25. 12. mit den Truppen in Mazatlan. (Es war die Zeit der Kämpfe Juárez gegen Kaiser Maximilian). Am 29. 12. ging er nach La Paz, an der Südspitze von Kalifornien und lud 200 t Silbererz für Punta Arenas (Costarica). Aber — vor Mazatlan braßte er back, um einen Passagier mitzunehmen, ging selbst mit dem Whaleboot an Land und kaum ausgestiegen, wurde er vor den Gouverneur geholt, und dieser verlangte wieder von ihm, einen Truppentransport von 800 Mann und 60 Offizieren nach Accapulco zu bringen.

M. Jebsen ging in Mazatlan zum preußischen Konsul, Turken, »er protestierte in guter Form gegen die Willkür der mexikanischen Militär-Autorität, die er einen Neutralitätsbruch nannte.« Was half's? Im Januar 1863 ging er mit den Truppen in See (die Fülle auf dem Mazatlan muß furcht-

bar gewesen sein!), nach 3 Tagen mußte er wegen Wassermangel die Bay von Manzarillo anlaufen; am 2. Februar kam er in der Bay von Sikuateneyo, 90 Seemeilen nördlich von Accapulco an, zusammen mit einem preussischen Schoner und 2 Amerikanern, die ebenfalls mit Truppen beladen waren. Nachdem diese an Land gegangen waren, segelte M. Jebsen am 4. Febr. nach Punta Arenas, nicht wenig froh, mit heiler Haut davon gekommen zu sein. Denn in Sikuateneyo erfuhr er, daß 4 französische Kriegsschiffe vor 8 Tagen dort gewesen und nach Mazatlan, also an ihnen vorbeigesegelt seien, aber wahrscheinlich waren sie weiter von der Küste entfernt gefahren. Hätten sie ihn getroffen, wäre der Mazatlan wahrscheinlich beschossen oder beschlagnahmt worden, da Frankreich zu Kaiser Maximilian hielt.

30 Jahre später, bei seiner großen Rede für die Flottenvorlage, hat Michael Jebsen im Reichstag diesen Fall vorgebracht, um zu beweisen, wie nötig Kreuzer zum Schutz der deutschen Handelsflotte seien. —

Von Punta Arenas, wo die Ladung gelöscht wurde, segelte Mazatlan nach Gulfa Calebras, »den schlechtesten Hafen, in dem ich jemals gewesen bin«, schreibt M. Jebsen. Er nahm dort eine Ladung Cedas-Blöcke ein und ging am 24. April in Sec, nach Falmouth bestimmt. Die Rückreise war — vor allem im südlichen Pazifik — äußerst stürmisch. Das Schiff lag häufig unter dicht gerefften Segeln. In der Nähe von Cap Horn preite man ein englisches Schiff, nach Sidney bestimmt, das Briefe für London abgab. Im Atlantik war das Wetter gut und der Wind günstig, die Reise ging glatt vonstatten, am 6. August war das Schiff in Falmouth, und am 11. in Bremerhaven. Nachdem die Ladung gelöscht war, übergab M. Jebsen das Schiff dem Steuermann, da es seine Absicht war, den Winter über zu Haus zu bleiben.

Der Plan, den Winter über in Apenrade zu bleiben, zerschlug sich. M. Jebesen wurde vom Reeder Hastedt am 7. November 1863 engagiert als Kapitän der Bark »Notos« und ging schon tags darauf nach London, wo »Notos« gerade mit einer Teeladung aus Hongkong angekommen war. Nach Löschung und Neukupferung im Drydock wurde sie zur Ladung in die London Docks geholt, wo schon viele Schiffe, die wie sie nach Adelaide bestimmt waren, lagen. So ging das Laden langsam vor sich, so daß erst am 23. 1. 64 ausklariert und dann noch bei Gravesend ein Quantum Pulver eingenommen wurde. War M. Jebesen bisher lediglich auf Amerika, vor allem der von Apenrader Schiffen auffallend viel besuchten Westküste gefahren (»er fährt auf der Westküste« bedeutet in Apenrade nicht etwa Husum und Tondern, sondern die Westküste Amerikas), so sollte ihn diese Reise nach Australien, Indien und in die chinesischen Gewässer bringen. Allerdings ging es auch diesmal um Cap Horn. — Auf der Höhe von Madeira holte »Notos« ein Schiff ein, dessen Kapitän ein Freund von Michael Jebesen war, man tauschte Besuche aus; eine erfreuliche Abwechslung im ewigen Einerlei der Schiffsreise. Ebenso einige Tage später mit der »City of Kashmere« und einem anderen englischen Schiff, um dann wieder wochenlang kein Fahrzeug in Sicht zu bekommen. — Gegen Cap Horn zu wurden Wetter und Wind äußerst unbeständig, oft sprang er ganz plötzlich um; Flaute und starke Brise wechselten mit unheimlicher Schnelligkeit. Am 3. April wurde Cap Horn umsegelt. Der Wind nahm ständig zu, dabei fielen schwere Hagelschauer, und die See lief so hoch, wie Michael Jebesen sie

kaum je erlebt hatte. Dann gab es ganz plötzlich schönes Wetter, und schon am 30. April lag die »Notos« vor dem Leuchtschiff von Adelaide und wurde von einem Bugsierschiff das Rivier in den Hafen hinaufgeschleppt. Hier passierte es, daß gleich nach Ankerung die ganze Crew, der Kapitän an der Spitze, badete und tüchtig in der Bay umherschwammen. Am nächsten Tag kam strikter Befehl des Hafenmeisters, nicht zu baden, da die Bay von Haien wimmele. — Warum das Schiff erst ab 30. Mai gelöscht werden konnte, ist uns unverständlich, wahrscheinlich waren die Löschvorrichtungen äußerst ungenügend. Hinzu kam das Pech, daß 8 Mann von der Crew desertierten und nur 5 Mann wieder angemustert werden konnten. Schließlich fand die »Notos« keine Rückfracht, so daß sie im Ballast absegeln mußte — also eine ziemliche Pechsträhne hatte, und diese blieb bei, nachdem sie am 8. Juli Adelaide verlassen hatte, indem Flaute und konträrer Wind ihr zunächst treu blieben. Auch die Absicht, in Batavia eine Ladung einzunehmen, konnte nicht verwirklicht werden, und so ging »Notos« durch die Banea- und die Sehios-Straße nach Singapore, wo sie nach einer Reise von 30 Tagen am 10. 7. 64 ankam. Hier schloß Michael Jebesen eine Ladung Reis ab von Bangkok nach Hongkong — man ersieht hieraus, daß die Befrachtung häufig Sache des Kapitäns war. Also segelte »Notos« mit Ballast den Golf von Siam hinauf und über die Barre ins Bangkok Rivier. Am 16. August ging das Schiff ziemlich schwer beladen ab nach Hongkong, wieder bei unbeständigen, flauen Winden. In den letzten 3—4 Tagen blitzte es in allen Himmelsrichtungen. M. Jebesen erkannte daran ein Zeichen für einen heranahenden Taifun, es war gerade die Jahreszeit dafür. Die »Notos« kam glücklich nach Hongkong, aber 2 Tage später wütete auf der Strecke, die sie durchsegelt hatte, ein furchtbarer Taifun. 2 Schiffe, die mit der »Notos« gleichzeitig aus Bangkok absegelt waren, gingen total verloren, mehrere erlitten schwere Havarie. —

Dies war Michael JebSENS erste Reise nach Hongkong und in die chinesischen Gewässer. Er ahnte wohl nicht, daß 25 Jahre später die Flagge seiner Reederei, die »three piecy fish« dort von 13 Dampfern wehen, Hongkong die Existenzbasis seiner Kinder und Enkel werden würde.

Zunächst war die Lage nicht erfreulich, der Frachtenmarkt sehr flau, es dauerte länger, bis die Befrachtung endlich glückte und die »Notos« nach Singapore segeln konnte. Auf dieser Reise lief Michael JebSEN wieder fast allen Schiffen vorbei, die zwischen 5 und 14 Tagen vor ihm den Hafen von Hongkong verlassen hatten; tatsächlich fuhren 20 Schiffe, darunter 2 Apenrader, eine kurze Zeit nebeneinander, bis die »Notos« den anderen vorbeilief. Lag das nur am guten Schiff? Doch wohl hauptsächlich an der Tüchtigkeit des Kapitäns.

Er machte dann mehrere Reisen im Indischen Ozean, nach Rangoon, Bombay, Singapore — immer wieder klagt er über Flaute, so brauchte er z. B. für eine Reise, für die er 6—7 Tage berechnet hatte, deren 21! Die »Notos« läuft jetzt nur durchschnittlich 12 Seemeilen in 24 Stunden, eine Geduldprobe! Anderen Schiffen ging es noch schlechter. — Dazu kam, daß überall das Laden und Löschen sehr langsam vor sich ging. In Rangoon mußten sie einen vollen Monat warten, ehe mit dem Laden begonnen werden konnte. Und schließlich passierte noch ein nie erlebtes Mißgeschick: in der Nähe der Betang-Inseln, gerade, als sie über Stag ging, blieb die »Notos« auf einen Rock sitzen, der in der Seekarte nicht eingezeichnet war, und saß mit Vor- und Mittelschiff fest. Ein Anker wurde hinten ausgebracht, und als das Wasser wieder stieg, hiewte die Crew das Schiff ab und ankerte auf 14 Faden Tiefe, wobei zum Glück festgestellt wurde, daß das Schiff kein Wasser machte. Aber die Weiterfahrt war gräßlich, konträrer Wind - Flaute - Strom und Dünung entgegen — es ist zum Verzweifeln! Erst am 16. Mai 1865 war »Notos« in Hongkong, ging nach Entlöschten in Whampoa ins Dock



Hongkong 1860

zur Kupferung, nahm dann in Hongkong eine Ladung für San Francisco ein und segelte am 3. August dorthin ab, mit 6 Kajütspassagieren und 40 Chinesen an Bord. —

Desto besser und ohne jeden Zwischenfall ging die Fahrt von Hongkong nach San Francisco. Bereits am 6. Sept. wurde der 180.^{te} östlicher Länge passiert, und ist ja das Kuriosum, daß dann die Woche 8 Tage hat, man den einen Tag doppelt erlebt — hier war es der Mittwoch. — Schon am 24. Sept. lag »Notos« vor dem »Golden Gate«, mußte hier auf den Lotsen warten, kam am nächsten Tag mit kenterndem Strom in die Bucht und ankerte am Abend vor San Francisco. Nach 8 Tagen wurde mit dem Löschen begonnen, aber dann ging es schnell, und schon am 19. Oktober verließ »Notos« mit einer für Swansea bestimmten Ladung den Hafen. Beim Hinauskreuzen im »Golden Gate« kollidierte »Notos« mit einer amerikanischen Bark — das war Schuld des Lotsen! — ohne jedoch Schaden zu nehmen. So-

lange der Passat anhielt (bis Ende Okt.) verlief die Reise sehr gut, dann aber wurde das Wetter sehr unbeständig. Viel Nebel, der Wind sehr schwankend, stand kaum je länger als 4 Stunden fest, dabei sehr unruhige See. Gleichzeitig fing das Schiff an, Wasser zu machen, sodaß alle 3 Stunden mit beiden Pumpen gearbeitet werden mußte, diese Kalamität blieb bei. Im Dezember, nach einigen Tagen starkem WNW, setzte ein schwerer Pamper ein, sodaß »Notos« vor doppelt gerefftem Großmarssegel und Fock lenzte, dabei lief die See unheimlich hoch — es war eine ernste Situation! Zum Glück ging der Pamper in einigen Stunden vorüber, am 25. Dezember passierte »Notos« Cap Horn. Sie lief immer wieder mitgehenden Vollschiifen vorbei — ein sehr gutes Schiff! — Am 21. Januar 1866 passierte sie den Äquator, hatte noch einmal Pech, indem bei schwerer Brise die Groß-Bramraa brach — dies war aber die einzige Havarie. — Bei zunehmendem Sturm passierte sie Long Island am Eingang zum Bristol Channel und ankerte am 23. Februar in den Mumbles von Swansea, wo sie 4 Tage auf höhere Flut wartete. Nachdem die Ladung gelöscht und das Schiff repariert worden war, übergab Michael Jebsen das Kommando einem neuen Kapitän und reiste nach Apenrade.

Michael Jebsen ging Mitte März 1866, nachdem er 9 Jahre als Kapitän gefahren und nur zweimal zu kurzem Besuch in Apenrade gewesen war, nach Haus und wohnte in der Schiffbrückstraße, betreut von seiner Schwester Thilde. Die lange Dauer dieses Aufenthalts wird kaum in seiner Absicht gelegen haben, sicher hat er stark Ausschau gehalten nach einem passenden Schiff, hat auch wiederholt alte Segelschiffe aufgekauft, auf einer Apenrader Werft reparieren lassen und sie dann wieder verkauft. — Bald nach seiner Ankunft mußte er die traurige Pflicht erfüllen, seiner Schwä-



Haus Jepsen nach dem Umbau 1869

gerin Johanne Jepsen den Tod ihres Mannes mitzuteilen. Er war an der Cholera in Soerabaya auf Java gestorben. Jetzt war Michael Jepsen der einzige Überlebende von 4 Brüdern jener Generation. —

Im Juli 1867 verlobte er sich mit Clara Anna Offersen. Da dem energischen, tüchtigen Mann der Mut zum Antrag fehlte, versuchte er seine Schwägerin Johanne zur Brautwerberin zu gewinnen, was diese aber dankend ablehnte. Schließlich erklärte er sich brieflich und erhielt ein freudiges Ja. Die Hochzeit fand am 9. Oktober in der alten Nicolaikirche statt. Das junge Paar zog in die Schiffbrückstraße ins Jepsenhaus, das damals noch Frau Johanne gehörte, Michael Jepsen aber dann von ihr käuflich erwarb. (Der

Kaufbrief ist von 1869 datiert.) Für das junge Paar konnte Schillers Wort geschrieben sein: wo das Strenge mit dem Zarten . . . ! War Frau Clara eine schüchterne, ängstliche Natur, so fühlte sie sich in ihres Mannes Obhut absolut geborgen und sicher; sonst hätte sie die weiten und gefährlichen Seereisen kaum ertragen. — Einige Briefe von M. Jebesen an seine »kleine Frau« sind erhalten. Er war nach London gereist, um das Schiff seines verstorbenen Bruders gründlich zu besichtigen. Es war die Bark »Cephyrus«, 150 Comm. L. groß, 1860 auf der Werft von Niels Jacobsen in Apenrade gebaut. Das Schiff fand er gut; er übernahm den Anteil seiner Schwägerin, und da die Reeder Hastedts ihre Parten absolut verkaufen wollten, so zahlte er sie aus, ließ die üblichen Reparaturen ausführen und hatte nunmehr ein Schiff als alleiniger Besitzer. Bestimmend wird der Wunsch gewesen sein, seine Frau mitzunehmen, welche Erlaubnis ihm wohl kaum von einem Reeder erteilt worden wäre. Gleichzeitig ließ er am Haus den Umbau (das obere Stockwerk) ausführen, und damit waren seine Barmittel erschöpft.

Anfang Dezember traf Frau Clara in London an Bord des Schiffes ein, das nun für längere Zeit ihre Heimat sein sollte. Sie hat oft den ersten Abend an Bord geschildert: böiges Regenwetter, ihr Mann hatte noch an Land zu tun, so saß sie etwas trübsinnig allein in der Kajüte und hatte zu allem Überfluß noch Rattenbesuch. Sie sollte gleich die Seefahrt von der schlimmsten Seite kennen lernen. Am 8. Dezember ging das Schiff von London fort, am 13. begann die Fahrt durch den Ärmelkanal, die furchtbar wurde. Schwerer Sturm stieß im Steven, der sich am 27. Dezember bis zum Orkan steigerte. Mehrere Wasserfässer schlugen los, von der Großwante rissen alle Tattreger, ein Mann brach den Arm — Stürme von dieser Heftigkeit und so langer Dauer hatte M. Jebesen noch nicht erlebt. Um die Schäden zu beheben, wollte er nach Falmouth einlaufen, konnte aber nicht dorthin auflegen. Endlich am 8. Januar 1869 war der Kanal passiert, in 25 Tagen! Diese ganze Zeit ist der Kapitän nicht aus den Kleidern gekommen, hat höchstens am Tage ab und an eine Stunde geschlafen und sich fürs Mittagessen nur 10 Minuten Aufenthalt in der Kajüte gegönnt. — Der Schaden konnte an Bord einigermaßen ausgebessert werden, den gebrochenen Arm hatte M. Jebesen geschieht und eingegipst, und er war nicht wenig stolz, daß er gerade und gut geheilt war. — Endlich, am 13. Januar, flaute der Sturm ab. Man traf viele schwimmende Ballen Baumwolle (von denen einige geborgen werden konnten), Zeugen von einem untergegangenen Schiff! — »Cephyrus« hatte wohl seine Feuerprobe bestanden. Als er dann noch vor

Madeira 8 mitsegelnden Schiffen vorbeilief, war der Beweis seiner Seetüchtigkeit voll erbracht. — Am 11. Februar passierte er den Äquator bei schwerem Regen, alle Wasserfässer wurden neu gefüllt. Da M. Jepsen ab Neumond auf S.O. Wind rechnete, nahm er Kurs östlich der Falklandsinseln — er hatte richtig getippt! — und am 17. März ging er um Cap Horn, glatt und ohne schwere Winde. Diese waren fortan günstig ständig von Süden, sodaß der »Cephyrus« schnelle Fahrt machte und schon am 8. 4. in Arica (Nord-Chile) ankerte, am 115. Tage der Reise! Wie glücklich mag Frau Clara gewesen sein, endlich wieder Land unter den Füßen zu haben! — Allerdings mußte der Landgang mit Vorsicht unternommen werden, denn in Arica wütete das gelbe Fieber. Daher waren die Arbeitskräfte knapp, das Löschen ging langsam vonstatten, erst am 5. Mai wurden die Anker gelichtet zur Weiterfahrt nach Callao, und von dort ging es nach Löschen der Ladung in die Bucht von Chancay, um Zucker für San Francisco zu laden. Ein schlechter Liegeplatz, kein Schutz gegen die hohe Dünnung; es war sehr gefährlich, an Land zu gehen, häufig konnte tagelang nicht geladen werden. (Der Zucker wurde von Maultieren zum Hafen gebracht!) Am 9. Juli war es endlich geschafft, mit 10 000 Quintal Zucker ging der »Cephyrus« nach San Francisco in Sec. Eile war geboten, denn Frau Clara sah einem freudigen Ereignis entgegen, und man hoffte, vorher San Francisco zu erreichen! Es waren übrigens für alle Fälle 2 Passagiere in Callao an Bord genommen, eine kluge Frau zur eventuellen Pflege von Frau Clara und eine tragende Ziege, die im Notfall für die Ernährung des Babys sorgen sollte. Alles waren Fehl kalkulationen, der Klapperstorch wartete nicht bis San Francisco, sondern erschien auf hoher See, die »kluge Frau« erwies sich als erzdumm, der Ziege bekam die Seefahrt gar nicht, sie war andauernd seekrank und infolgedessen so jammervoll mager, daß sie nach erfolgtem Wurf keinen Tropfen Milch gab. — Im Logbuch steht verzeich-

net: »am 11. August, bei sehr heftigem Wind und sehr hoher See, während das Schiff sich stark tummelte, wurde uns eine Tochter geboren.« Man denke sich: ohne Arzt, ohne Hebamme, M. Jebesen arbeitete mit einem Hebammenbuch vor sich und war auch dieser Lage gewachsen. Nicht auszu-denken, wenn irgend etwas nicht normal verlaufen und Frau Clara nicht in der Lage gewesen wäre, das Kind zu nähren! — Nun, es ging wohl gut, dennoch war es hohe Zeit, als der »Cephyrus« am 21. 8. in San Francisco einlief, daß Frau Clara in ordentliche ärztliche Behandlung und Pflege in ein Hospital kam. Wenn Frau Clara später auf das ungeheure Wagnis dieser Entbindung angesprochen wurde, sagte sie: Ja, aber mein Mann war ja doch dabei! Dies grenzenlose Vertrauen (beneidenswert) war typisch für sie. —

Nach Löschen der Ladung verkaufte M. Jebesen den »Cephyrus« für \$ 18500, und am 18. September reiste die Familie mit dem Dampfer nach Sacramento und von dort mit der großen Pacific-Bahn über Omaha und Chicago nach New-York, damals eine Reise von 7 Tagen, und pr. Dampfer »Cimbria« nach Hamburg —, am 12. Oktober nach Apenrade.

Groß wird die Freude gewesen sein, als sie nach 1-jähriger Abwesenheit wieder daheim eintrafen, und die Taufe der kleinen Marie Mathilde, die ein prächtiges Baby gewesen sein soll, war ein frohes Fest. — Leider haben sie das Kind nicht behalten, mit 5 Monaten starb es an Gehirnentzündung. Es war um so schmerzlicher, da die Eltern längere Zeit auf dieses Kind gewartet hatten. Dennoch berührt es etwas tragikomisch, daß Frau Clara damals immer gejammert haben soll: nun kriegen wir sicher kein Kind mehr! So ganz hat diese Sorge sich ja nicht bewahrheitet! —

M. Jebsen kaufte im Februar 1870 in Hamburg die Bark »Galathea« für MB. 45000 und nahm eine Ladung ein für Nikolajewsk am Amur (Ostsibirien). Am 12. April war sie seeklar und verließ Hamburg im Bugsiertau eines Dampfers, Frau Clara machte diese Reise wieder mit. Als man am 15. 4. Cuxhaven passierte, war die Nordsee erreicht, zunächst versorgte man sich bei den vielen Fischern, die man traf, noch tüchtig mit Fischen und Austern und genoß diese Frischkost, ehe Erbsen und Salzfleisch wieder die tägliche Nahrung wurden. — »Galathea« lief bei ruhigem Wind ausgezeichnet und vielen Schiffen vorbei; jedoch stampfte sie bei steifer Brise von vorn ganz fürchterlich. Diesmal meinte Aeolos es besser mit ihnen, schickte ihnen schönen Passatwind, und so erreichten sie den Äquator schon am 23. Mai. Übrigens war Christoph Offersen, Frau Claras Bruder, erster Steuermann. — Auf dieser Reise wurde Pernambuco angelaufen, wo M. Jebsen und Frau Clara einen Arzt konsultierten. Dieser stellte fest, daß Frau Clara guter Hoffnung war. Man versah sich mit Medikamenten, Gemüse und Obst etc. und ging nach 2 Tagen am 3. Juni wieder in See, mit Kurs SSO auf die Südspitze von Afrika zu. Cap der Guten Hoffnung wurde am 12. Juli gerundet, das Wetter blieb andauernd gut, schon am 1. August ging man durch die Sundastraße und weiter nach Norden. Den Ausbruch des großen Krieges zwischen Frankreich und Deutschland erfuhr man an Bord erst Anfang September! — In der Formosastraße drohte schwere Gefahr. Es herrschte konträrer Wind und dann Flaute, das richtige Wetter

für Seeräuber, die übel berüchtigt waren. Es wurden dann auch viele Dschunken gesichtet, von denen eine sich verdächtig näherte. Die kleinen Bordkanonen waren klar, man feuerte auf die Dschunke, die dann schleunigst Reißaus nahm. Durch die Straße von Korea ging es in die Japanische See — damals ein Tummelplatz der Walfische — man sah ungeheuer viele. Am 11. Sept. in der Castries-Bay — einem trostlosen Nest — ging M. Jebesen an Land, um nach Nikolajewsk zu telegrafieren, aber — der Telegraph war kaputt. Also mußte man auf gut Glück weiter — jetzt bei ganz konträrem Wind. Da kam als Helfer in der Not ein russisches Kanonenboot, das die »Galathea« in Schlepp nahm bis zur Barre des Amur; am nächsten Morgen ging die Galathea unter Segel und mit knapper Not über die Barre (ein paarmal stieß sie auf Grund!) und ankerte am 17. Sept. in Nikolajewsk. Dies war damals der Haupthafen Ost-Sibiriens, ein öder, elender Platz, von dem Frau Clara trübe Schilderungen machte. Man eilte sehr, die Ladung zu löschen und Ballast einzunehmen, denn es wurde schon mit Schneeböen und Frost recht winterlich. Dort einzufrieren und überwintern zu müssen wäre ein schlimmes Schicksal gewesen. Aber es ging noch gut, am 7. Okt. segelte »Galathea« das Revier hinunter und war am 10. 10. wieder in Castries-Bay. Der Plan war, nach Japan zu segeln und dort Ladung für San Francisco zu nehmen. Aber M. Jebesen erfuhr, daß in der Japanischen See zwei französische Kanonenboote kreuzten und also große Gefahr der Kaperung bestand. Also zog er es vor, durch die Laperouse-Straße (nördlich Japan) ins Ochotskische Meer und zwischen den Kurilen hindurch in den Nord-Pacific und der größeren Sicherheit halber statt nach San Francisco nach Vancouver-Insel zu gehen. Also wurde die Reise ohne Ladung, mit Ballast gemacht! — Wind und Wetter waren günstig bis kurz vor Schluß; in der Fucastrasse gab es starken Sturm, so daß nur durch schweres Pressen die Südspitze von Vancouver-Insel passiert werden

konnte. Der Lotse brachte d. 26. 10. 1870 das Schiff dann nach Port Townsend am Puget Sound. Dies war damals ein Städtchen von 600 Einwohnern, Sitz des Customhouse, mit sehr geschütztem Hafen und günstigem Ankergrund, und hatte ein sehr mildes Klima. Mit Rücksicht auf die Kriegslage blieb M. Jepsen dort eine Zeitlang liegen. Frau Clara zog an Land und wohnte bei einer deutschen Familie Eißerbeiß zusammen mit einem Arzt und seiner Frau aus Vancouver, die ebenfalls ihrer Niederkunft entgegensah. Sie hatte zur Entbindung nach Port Townsend kommen müssen, damit der Junge in den U.S.A. geboren würde, denn sonst könne er nicht dereinst Präsident der Vereinigten Staaten werden. Humoristisch genug: der Präsidentschafts-Kandidat wurde ein Mädchen, und Michael Jepsen begrüßte den sicher schwer enttäuschten Vater: I have got the president! Denn am 27. Dezember war ihm sein Sohn Jacob geboren worden, zur größten Freude beider Eltern! —

Frau Clara blieb noch bis Ende Januar an Land, M. Jepsen segelte nach Victoria auf kanadischem Gebiet, wo er für eigene Rechnung eine Holzladung kaufte, die er bei der Udsalady-Mühle an Bord nahm. Ein schlechter Ankerplatz und ein furchtbares Banditennest, weit vom Sitz des Sherif entfernt. Waren schon in Victoria 5 Mann der Besatzung desertiert, so gingen jetzt die letzten 3 auf und davon, sodaß außer dem Kapitän nur noch die beiden Steuermänner, der Schiffszimmermann und der Kajütsjunge an Bord blieben. Bei dieser Desertion passierte folgendes: die Deserteure gingen im Ruderboot vom Schiff, der Kapitän mit den Steuermännern hinterher und hatten sie fast geschnappt. 2 Leute hoben die Ruder, und nachdem Michael Jepsen dreimal kommandiert hatte: Ruder niederlegen! und es nicht erfolgt war, schoß er mit dem Revolver auf den einen, der sofort zusammenbrach. Der andere schlug zu, dem Kapitän auf den Kopf, der das Bewußtsein verlor. Die Banditten nahmen Reißaus, die Steu-

ermänner ruderten an Bord zurück. M. Jepsens Verletzung war ungefährlich, aber — so berechtigt der Schuß auf den Meuterer war: die Frage, ob er ihn getötet, hat Michael Jepsen sehr gequält. Erfahren hat er es nie. —

Die »Galathea« wurde beladen und im Bugsiertau nach Port Townsend gebracht und lag hier noch einen Monat. Als M. Jepsen dann Anfang Februar in Victoria die Nachrichten der Kapitulation von Paris und des Waffenstillstandes erfuhr, musterte er eine neue Mannschaft an, klarierte aus und ging am 11. Februar 1871 mit seiner Familie in See. Das Wetter war sehr veränderlich, der Wind lief beständig um, es mußte oft gerefft werden, und die See lief sehr hoch, bei vielem Regen. Am Äquator starke Hitze und absolute Flaute, »es war zum Verzweifeln«. Vielleicht faßte er deshalb den Entschluß, Valparaiso anzulaufen, das am 5. Mai erreicht wurde. Der Verkauf der Holzladung glückte zu einem guten Preis. Das langsame Löschen wird M. Jepsen nicht unangenehm gewesen sein, denn er hatte für Valparaiso eine große Vorliebe, er schreibt später einmal, daß er in den dortigen Gewässern die besten Jahre seines Lebens verbracht hätte. Er sah nun viele alte Freunde wieder, und auch Frau Clara empfand die dort zugebrachten Wochen als reizend. Der kleine Jacob wurde dann noch vom deutschen Pastor Fiedler getauft, und das erste Photo von ihm gemacht, auch von den Eltern gibt es ein sehr gutes Bild aus Valparaiso.

Der Frachtenmarkt war günstig — die Gründerjahre machten sich schon bemerkbar —, also schloß M. Jepsen eine Fracht Chile-Salpeter von Pisagua (Nord-Chile) nach Hamburg ab und verließ Valparaiso mit einer Teilladung Stückgut für Pisagua — eine Fracht von 1400 \$ — Reise und Laden in Pisagua dauerten wieder recht lange, erst am 4. August verließ »Galathea«, sehr tief beladen, Pisagua.

Schweren Sturm aus Süd-West erlebten sie bei Cap Horn, trieben unter dicht gerefftem Marssegel und setzten dann tüchtig Segel, um vom Land

freizukommen. Frau Clara wurde sehr früh geweckt mit der Ordre, sich und das Kind fertig zu machen, gegebenenfalls in ein Boot gehen zu können, »denn wir sind in großer Gefahr zu stranden«. Am 6. September war Cap Horn bei schwerem Schneefall umsegelt und die Gefahr überwunden. Bald setzte Ostwind ein, das Wetter wurde schön, für den kleinen Jacob wurde eine Kiste auf Rollen montiert, und in diesem eleganten Kinderwagen fuhr er auf Deck spazieren.

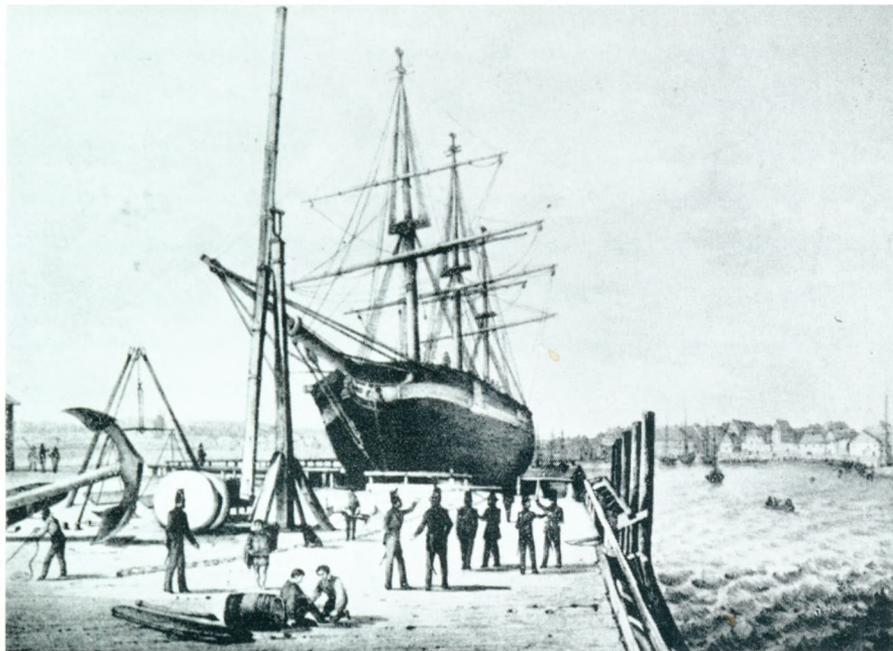
Der Äquator wurde am 7. Oktober passiert, am 22. traf man die Bark »Jacob Christian« aus Hamburg, die man mit Proviant versah, am 9. November kam Bishops Light in Sicht, und acht Tage später lief »Galathea« in die Elbmündung ein und war tags darauf in Hamburg.

Nach Entlöschung verkaufte Michael Jebsen das Schiff für 31500 Rthl., damit war für ihn die Segelschiffahrt und für Frau Clara die Seefahrt überhaupt zu Ende; aber stolz blieb sie ihr Leben lang, zweimal um Cap Horn gefahren zu sein, und erzählte gern und anschaulich von ihren Reisen.

Vom Dezember 1871 bis zum April 1873 blieb die Familie in Apenrade. Das bedeutendste Ereignis für Michael Jebsen in dieser Zeit war die große Sturmflut am 13. November 1872, die furchtbarste, die seit Menschengedenken an der Ostsee gewütet hat. Nach wochenlangem, sehr starkem Nordwestwind, der große Wassermengen durch die Belte und den Sund in die Ostsee hineingepreßt hatte, setzte plötzlich schwerer Nordoststurm ein. Das Wasser stieg schnell über das Bollwerk, in wenigen Stunden war das Hafengelände bis zum Südertor überflutet, im Hof des alten Jebsen-Hauses schlugen die Wogen mit weißen Köpfen. Der Damm, der die Kielwiesen von der Förde trennte, wurde durchbrochen, die Fluten stürzten in das tiefe Gelände, die Gasanstalt war im Nu eine Insel, die Bewohner schwebten in größter Gefahr. Die Holzstapel am Hafen und auf den Werften wurden von den Wogen fortgetragen, rammten die Häuser — die Boote waren nicht zu erreichen. Da stellte Michael Jebsen ein Rettungskommando zusammen. Es galt, zunächst ein Boot zu ergattern. M. Jebsen stieg auf einen schweren Balkenhaufen, schob ein starkes Brett über dessen Rand hinaus, zwei junge Männer mußten sich auf das Ende des Brettes stellen und es so beschweren, er selbst balanzierte auf die stark wippende Spitze hinaus und konnte mit unendlicher Mühe ein treibendes Boot entern. Mit dessen Hilfe erlangten sie noch ein zweites Boot und fuhren nun zur Rettung aus, Michael Jebsen mit seinem Kommando nach der Gasanstalt, wo sie den Werkmeister und seine Familie aus dem Dachfenster hoben und in

Sicherheit brachten. Das Rudern zwischen dem treibenden Gebälk war äußerst schwierig und gefahrvoll. — Der Schiffsbaumeister Jacobsen, der das Haus an der Schiffbrücke, gegenüber dem Zollamt bewohnte, berichtet folgendes: »Das Wasser stand 10 Fuß über normal und schlug bis zum Dach hinauf. Unsere ganze Familie war auf den Hausboden geflüchtet, Balken und Bretter wurden gegen das Hans geschleudert, und zwar so heftig, daß es erbebt, und schließlich wurde ein großer Balken durch die zerbrochenen Fenster ins Hans gedrückt und beschädigte schwer die gegenüberliegende Wand. Bisher war es nicht geglückt, ein Boot heranzubringen, Seegang und treibende Balken machten das Anlegen unmöglich. Es wurde Abend, wir hatten kein Licht mitgenommen, die Kinder weinten und jammerten vor Angst — es war schrecklich! Endlich, um 7 Uhr abends kam ein Boot, Kapitän Jepsen mit einigen Zimmerleuten. Es glückte ihnen, am Süddeck anzulegen, Jepsen warf mir die Fangleine des Bootes zu, die ich am Fensterkreuz befestigte. Ich langte meine 6 Kinder, meine Frau und das Mädchen so weit wie möglich hinunter, Jepsen stand auf einer Ducht und nahm sie in Empfang, es ging alles sehr schnell. Schließlich ließ ich mich an der Fangleine hinab, aber sie brach, und ich wäre sicher ins Wasser gestürzt, wenn Jepsen mich nicht aufgefangen und ins Boot gesetzt hätte. Wir ruderten dann zwischen treibenden Brettern und den Kronen der Obstbäume im Garten von »Stadt Hamburg« hindurch und dankten Gott und unseren Rettern. —

Für seinen tapferen Einsatz wurde Michael Jepsen die Rettungsmedaille am Bande verliehen. 20 Jahre später, als er zu einem Herrenabend ins Neue Palais befohlen war, sprach der Kaiser ihn darauf an. »Majestät, die habe ich mal so aus Versehen erhalten.« Der Kaiser schlug ihm lachend auf die Schulter: »Wissen Sie, das ist der einzige Orden, den man niemals aus »Versehen« bekommt!« —



Die alte Wippe im Hafen von Apenrade

In diesen Jahren 1871—73 soll der Gedanke, aus den drei Segelschiffswerften eine Dampfschiffswerft zu machen, aufgetaucht und von Michael Jebsen stark befürwortet worden sein. Leider war man wohl in Apenrade zu konservativ, man hielt am Segelschiffbau fest, der dann natürlich mit der Segelschiffahrt zum Erliegen kommen mußte. — Michael Jebsen nahm im Frühjahr 1873 den Posten bei der Reederei Kosmos A.G. in Hamburg als Kapitän des Dampfers »Luxor« an, hat aber nur eine Reise mit dem Schiff gemacht; von Hamburg über Le Havre — Madeira (wovon er sehr entzückt im Logbuch schreibt) — Montevideo — Valparaiso; hier erlebten sie am 8. Juli ein starkes Erdbeben, das die ganze Stadt in furchtbare Aufregung versetzte. Weiter nach Arica — Islay — Callao und die gleiche Strecke zurück. Das interessanteste dieser Reise war die zweimalige Fahrt

durch die Maghelan-Straße. Sie dauerte jedesmal 48 Stunden, allerdings mußte der »Luxor« nachts vor Anker gehen, da die Straße nicht befeuert war. Später hat Michael Jebsen seine Kapitäne — ungehalten über die ewigen Lotsengebühren, die sie ihm ankreideten — mit Stolz darauf hingewiesen, daß er den »Luxor« ohne Lotsen sowohl durch die Magellanstraße als auch in den Hafen von Valparaiso und sogar an den Kai gebracht hat. — Im Oktober lief der Dampfer wieder in Hamburg ein, Michael Jebsen gab ihn ab und sagte damit der Schifffahrt für immer Lebewohl.

Die Firma Krupp gründete im Jahre 1874 eine neue Abteilung, nämlich Hochsee-Reederei und Spedition in Holland. Da sie dafür einen geeigneten Leiter suchte, setzte sie sich mit der Hamburg-Amerika-Linie in Verbindung, deren Ober-Inspektor Heinrich Ehlers aufs wärmste seinen Neffen Michael Jebsen empfahl. Die Bedingungen: Kapitän von Beruf, tüchtig und zuverlässig, der spanischen und englischen Sprache vollkommen mächtig — wer hätte sie restloser erfüllen können? Also wurde er von Alfred Krupp eingestellt und ging 1874 zuerst allein nach Vlissingen, das Krupp für am geeignetsten hielt (neue Hafen-Bauten waren gerade geschaffen), wo er die Kontore etc. einrichtete. Im Sommer 1875 folgte die Familie, die sich inzwischen um die beiden Töchter Botilde und Clara vergrößert hatte, mit Bedienung nach. Sie bezog eine Dienstwohnung in einem alten, schönen Patrizierhaus, dem »Beeldenhuis«; es hatte aber bei aller Vornehmheit den Nachteil, daß der Geist eines früheren Besitzers, der ermordet war, dort umging — was das Wohlbefinden vor allem von Frau Clara ziemlich störte! Michael Jebsen übernahm ein großes Arbeitsfeld, die Reederei für 5 Hochseedampfer, die in der Hauptsache Erz aus Bilbao holten, Spedition, Verladung in Schleppkähne zum Weitertransport nach Essen und die Vertretung der Firma für Holland. Damals hatte der Name Krupp noch nicht den »metallischen Klang« späterer Jahre; denn auch Krupp hatte sich, wie so viele Industrielle, in den Gründerjahren übernommen, und das Betriebskapital war nicht mehr in genügendem Maße vorhanden, er mußte sich sehr um einen neuen Kredit bemühen, und den erhielt er schließlich von einem

Großjuden in Berlin unter der Bedingung: Krupp mußte seiner Frau einen Besuch machen. Dies ist Krupp sehr sauer geworden, aber — es blieb ihm nichts anderes übrig. Er zog hieraus die Konsequenz und gründete seinen eigenen Bankverein. —

Vlissingen erwies sich als ungeeignet, und da außerdem die gesellschaftlichen Verhältnisse in der damals noch unbedeutenden Provinzstadt unerfreulich waren, wurde der Betrieb 1877 nach Rotterdam verlegt. —

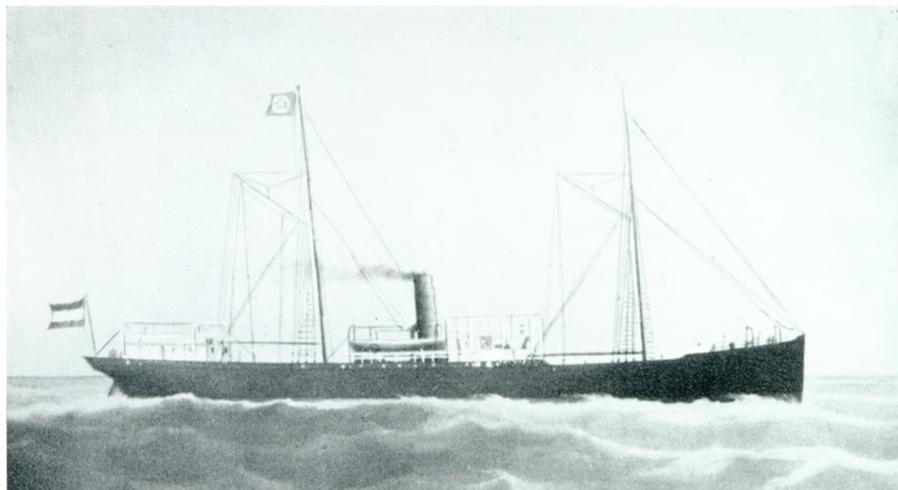
Frau Clara hat später gesagt, die in Rotterdam verlebten Jahre wären die besten ihres Lebens gewesen. Denn ihr Mann bekleidete eine sehr angesehene Stellung, die finanzielle Lage war gut, und Rotterdam als Großstadt gab viele Anregungen. Allerdings gab es hier bald eine Enttäuschung. Das Gehalt von 12.000 M bei freier Wohnung erschien für damals recht beachtlich. Aber Rotterdam war ein teures Pflaster, der Kurs des holländischen Guldens hoch und die repräsentativen Pflichten nicht unbedeutend. Daher wurde Michael Jebesen erlaubt, auch für sich Geschäfte zu betreiben. — Krupp schätzte ihn außerordentlich. Ein Schreiben von ihm ist vorhanden: »Als Ausdruck meiner Anerkennung treuer Pflichterfüllung und regen Strebens für das Gedeihen des Werkes verspreche ich Ihnen bei Ablauf einer 10-jährigen Dienstzeit eine Schenkung von 25.000 M und gebe mich der Hoffnung hin, daß durch den Erfolg Ihrer Arbeit mir oder meinem Nachfolger Veranlassung geboten wird, in künftiger Zeit eine Wiederholung meiner freudigen Anerkennung eintreten zu lassen.« Welcher Wertschätzung sich die Jebesens erfreuten, beweist die Tatsache, daß Frau Clara öfters zum Besuch auf der Villa Hügel war und sogar bei einem Festmahl von Herrn Alfred Krupp zu Tisch geführt wurde. Ich zitiere wörtlich den alten Onkel Heinrich Ehlers, der sagte: »Ich habe manche Inkorrektheiten bei der Hapag aufgedeckt, aber es ist nichts im Vergleich zu dem, was Michael bei der Firma Krupp aufgedeckt hat.« —



Alfred Krupp — Essen

Die vorerwähnte Schenkung ist nicht Tatsache geworden, weil Michael Jebsen nicht 10 Jahre bei der Firma geblieben ist. Verschiedene Erwägungen waren maßgebend, daß er zum 1. Juli 1882 die Stellung kündigte, 1. damit seine Kinder durch den dauernden Aufenthalt in Rotterdam nicht Holländer würden, und 2. vor allem, um seine eigene durch den Erwerb des Dampfers Signal im Jahre 1878 gegründete Reederei tatkräftig auszubauen und sich ihr vollständig zu widmen. Er schreibt an seinen Schwager Jessen in Apenrade: Mit den 100 000 M Schiffsparten und der Korrespondenz-Reederei werde ich es wohl schaffen!

Alfred Krupp bedauerte sehr seinen Fortgang, und freundschaftliche Beziehungen sind mit ihm und seinem Sohn Friedrich Alfred Krupp, wie auch zu vielen leitenden Herren des Werks bestehen geblieben. — 40 Jahre später sagte mir ein Deutscher in Rotterdam: Michael Jebsen hat heute noch hier einen sehr guten Namen.



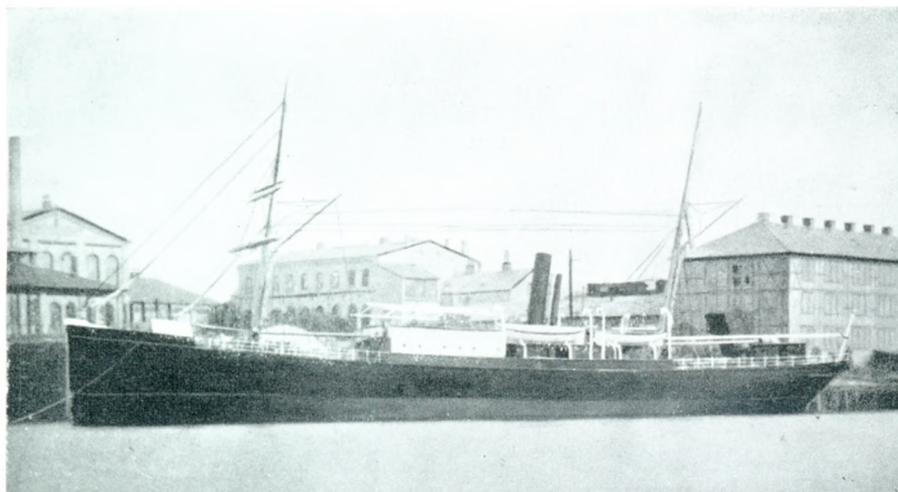
*»Signal«. Der erste Dampfer der Reederei M. Jebsen
(Probefahrt den 23. November 1878)*

Die Familie war mittlerweile tüchtig gewachsen, Schlag auf Schlag waren drei Kinder geboren: Johanne, Heinrich und Friedrich. Die Geburt des letzteren im Jahre 1881 teilte Michael Jebsen einem Freund mit: Ein tüchtiger Junge! Das halbe Dutzend ist jetzt voll, und damit wollen wir dieses Konto abschließen. (Gewiß der einzige Konto-Abschluß seines Lebens, der nicht gestimmt hat!)

Im Juli 1882 erfolgte die Übersiedlung nach Apenrade, wo die Familie ins »alte Ahnenschloß« zog, wie Michael Jebsen das alte Stadthaus nannte, und damit begann für ihn der Aufstieg zum

»König von Apenrade«

Als die Familie Jebsen im Juli 1882 nach Apenrade übersiedelte, sah es dort recht trübe aus. Die Schifffahrt, seit zwei Jahrhunderten fast die ausschließliche Erwerbsquelle der Bürgerschaft, drohte gänzlich zu versiegen: das alte hölzerne Segelschiff hatte sich überlebt, es war unrentabel geworden, und somit schmolz die Apenrader Handelsflotte zusammen. Da für ver-



»Michael Jebsen«. Erbaut 1889

lorengegangene Segler kein Ersatz beschafft wurde, stellte eine Schiffswerft nach der anderen die Arbeit ein, und nachdem im Jahre 1889 das letzte in Apenrade gebaute Segelschiff, die kleine Galeasse »Christoph«, fertiggestellt war, gehörte das Kapitel »Schiffbau in Apenrade« der Vergangenheit an. —

Dabei waren noch viele Söhne der Stadt Seeleute, und die Weiterführung ihrer Existenz wurde zu einer ernsten Sorge. Welch' ein Glück, daß ein Apenrader den Mut gehabt hatte, sich rechtzeitig auf die Dampfschiffahrt umzustellen, und daß dieser, Michael Jebsen, seine Reederei nach Apenrade verlegte! Dieser Vorteil für unsere Vaterstadt ist nicht hoch genug einzuschätzen. Schon waren fünf Dampfer in Fahrt, davon zwei in China, und es war ein Triumph für den Reeder und ein Festtag für Apenrade, als am 1. 10. 1882 erstmalig einer ihrer Dampfer, die »Doris«, auf der Probefahrt in den Apenrader Hafen einlief, zum erstenmal die »three peacy fish«-Flagge dort wehte. Das Wetter war herrlich, die Mitreeder vom schönen

Schiff sehr angetan, und als er die wohl annähernd tausendköpfige Menge am Hafen sah, die den Dampfer mit »Hurrah!« begrüßte, da erklärte Michael Jebsen, dies sei einer der schönsten Tage seines Lebens. Das Schiff wurde zur Besichtigung freigegeben, als erste durften die drei ältesten Jebsenkinder an Bord (sie sollen sehr stolz gewesen sein!), und dann begann ein furchtbarer Sturm auf die Doris, über 2500 Menschen sollen das Schiff besichtigt haben. Von diesem Tage an datiert die große Verehrung der Apenrader für die Reederei Jebsen und vor allem für ihren hervorragenden Reeder. —

Es war nun selbstverständlich, daß M. Jebsen bald zu allen möglichen »brotlosen Ämtern«, wie er sich ausdrückte, herangezogen wurde; schon nach zweimonatigem Aufenthalt wählte man ihn in den Aufsichtsrat der Apenrader Actien-Brauerei. Gleichzeitig richtete sich das Augenmerk der Städtischen Kollegien auf M. Jebsen, man wollte ihn zum Senator wählen. Er spürte allerdings hierzu wenig Neigung, kritisierte die Herren Stadtväter als »größtenteils alte Kaffern« und nannte seine Vaterstadt öfters »Mottenburg«. Seine Wahl war allerdings noch nicht möglich, so lange sein Schwager J. N. Jessen Senator war. Aber als dieser aus verschiedenen Gründen sein Amt niederlegte, mußte M. Jebsen dem dringenden Wunsch der Bürgerschaft nachgeben. Er wurde am 2. 10. 1883 zum 1. Senator und Beigeordneten gewählt und leistete am 26. 11. 83 den Amtseid:

»Ich, Michael Jebsen, schwöre zu Gott dem Allmächtigen und Allwissenden, daß Sr. Königl. Majestät von Preußen meinem allergnädigsten Herrn ich untertänig, treu und gehorsam sein und alle mir vermöge meines Amtes obliegenden Pflichten nach besten Wissen und Gewissen genau erfüllen, auch die Verfassung und die Städteordnung vom 14. 4. 1869 gewissenhaft beobachten will, so wahr mir Gott helfe und sein heiliges Wort.«

Damit kam unter die »alten Kaffern« und in das ganze »Mottenburg« ein

frischer Zug. Selbstredend war Jebsen der bedeutendste Kopf in den Städtischen Kollegien, stets gab er sich jovial, humorvoll und hatte in ganz besonderem Maße die Fähigkeit der Menschenbehandlung, gleichgültig welcher Gesellschaftsschicht sie angehörten. — Es war seiner Initiative zu verdanken, daß im Jahre 1884 das Bahnhofsgelände, das noch zu Kolstrup gehörte, sowie das Gebiet Jürgensgaard, damals noch sogenannte Vorwerksländerei (also das heutige Lensmark-Laienum) in das Stadtgebiet eingemeindet wurden. Er gehörte zu den verschiedensten Kommissionen wie Baupolizei, Straßenwesen, Einschätzung der Gemeindesteuern etc. Aber die Hauptsache blieb die Hafenkommission, deren Vorsitzender er war; als solcher hat er viele Verbesserungen am Hafen veranlaßt, auch den Fragen der Rentabilität wandte sich Jebsen zu. So hat er z. B. die Jahresgebühren für die Flensburg-Ekensunder Dampfschiffs-Gesellschaft von 300 auf 1000 M erhöht (damals ein ziemliches Objekt!). Der lebhafteste Protest des Reeders nützte ihm nichts, er mußte sich darein finden; daß er später, bei der Reichstagswahl 1890, sehr energisch gegen M. Jebsen agitiert hat, steht ja vielleicht in ursächlichem Zusammenhang mit dieser Gebührenerhöhung! — Natürlich war M. Jebsens dominierende Persönlichkeit manchen Stadtvätern unbequem. Es bildete sich ein Kreis, der gegen ihn arbeitete, was fraglos die bei Jebsen vorhandene Heftigkeit reizte, so daß es manchen Auftritt gab. Infolge seiner scharfen Menschenkenntnis durchschaute er die Unzulänglichkeit manches städtischen Beamten, was wiederum seinen Gegnern nicht paßte und sie zu weiterer Opposition reizte. Als man aber erfuhr, daß die Verlegung der Reederei nach Hamburg erwogen wurde, rechneten sich die klugen Männer aus, daß dann die Kommunalsteuern für jeden Bürger empfindlich erhöht würden und lenkten schleunigst ein: ihr Geldbeutel war ihnen doch wichtiger als ihr Geltungsbedürfnis. Im letzten Dezennium seines Lebens war M. Jebsen unbestritten der Führer in der Stadtverwal-

tung! — Am Rande sei noch erwähnt, daß ab 1893 kein Däne mehr in den Städtischen Kollegien war (an welcher Entwicklung M. Jepsen auch nicht unbeteiligt war!). —

Soweit M. Jepsen als Stadt Vater, nun zum Familienvater.

»Im Rudel gedeihen die Kinder am besten« lautet eine alte Weisheit. Das Rudel war stattlich, zu dem halben Dutzend, mit dem man aus Holland übersiedelt war, kamen — trotz Kontoabschluß! — in Apenrade noch zwei hinzu, es waren jetzt also acht Kinder, vier von jeder Sorte. Im alten Stadthaus herrschte ein lebhafter Kindertrubel, reichlich viel für die zarte Mutter; da war ein strenges Regiment am Platz. Die Kinder mußten aufs Wort gehorchen; beim Mittagessen stand dem Vater eine lange Haselgerte zur Hand, die über den ganzen Tisch reichte; bei Unart und Unmanierlichkeit gab es gleich eins über die Finger. Gegessen werden mußte, was auf den Tisch kam; erst nach den Schularbeiten durfte gespielt werden; schlechte Schulzeugnisse wurden hart bestraft, und seine ständige Devise der milden Mutter gegenüber war »Verwöhne die Kinder nicht, du tust ihnen damit einen schlechten Dienst«. Diese Erziehung haben ihm seine Kinder später herzlichst gedankt. — Sein Ältester, Jacob, brauchte allerdings die harte Hand nicht, er war sehr artig — zu wenig jungenshaft, sagte er später selbst (mit dem Ausdruck des Bedauerns!) — Das Urteil seines Rektors lautete: mein begabtester und auch fleißigster Schüler. Worauf M. Jepsen zu dem Schluß kam: »Eine Gelehrtennatur, vielleicht steckt sogar ein Pastor in ihm!« (das hat sich ja allerdings nicht bewahrheitet). Desto schlimmere Rowdies waren die drei jüngeren Söhne (die jüngste Tochter war nicht viel besser!), vor allem Friedrich, der unglaublich viele Dummheiten ausheckte und dementsprechend viele Prügel und auch Haft im Torfstall gesehen hat. Manchmal war allerdings des Vaters Justiz reichlich schnell und unüberlegt; die natürliche Folgeerscheinung seiner Impulsivität war ein recht



Michael Jebsen in seinem Segelkutter

loses Handgelenk, und so gab es gelegentlich eine unverdiente Ohrfeige. — Sehr energisch förderte er den Latein-Unterricht seiner Jungens; seine Devise lautete: Latein ist der Schlüssel zu allen romanischen Sprachen. Daher mußten seine Jungens, damals natürlich zu ihrem Leidwesen, ständig lateinische Nachhilfestunden nehmen. Später haben sie es ihm desto mehr gedankt, vor allem Friedrich, der auf der guten Latein-Grundlage in drei Monaten spanisch lernte. —

Neben dieser strengen Erziehung haben die Kinder mit ihrem Vater herrliche Erlebnisse gehabt, allem voran die Segelfahrten mit dem Kutter, den er sehr liebte. Es war ein prächtiges Boot, das allen anderen Seglern in Apenrade vorbeilief und das M. Jebsen ausgezeichnet zu segeln verstand. Mit größter Sicherheit sagte er das Wetter voraus, jede kommende Boe sah er und nutzte sie aus. Die Jungens lernten vom Kutter aus schwimmen; wie

oft haben wir auch von Bord aus geangelt. Eine der schönsten Fahrten unternahm er mit den Kindern anlässlich eines Landungsmanövers (Marine gegen Armee) nach dem nördlichen Alsen; er selbst ist einmal mit mehreren Herren nach Kiel gesegelt, kam dann allerdings triefend naß wieder in Apenrade an. —

Dann die Fahrten mit unserem reizenden Pony! Ein Geschenk von unseres Vaters Freund Herrn Bolten, ihm zu Ehren »Claus« genannt. Die vielen Fahrten mit dem geliebten Ponywagen zu des Vaters Freunden — den alten prächtigen Segelschiffs-Kapitänen auf der Halbinsel Loit — machten die Kinder meistens allein. Herrlich waren im Herbst die Nußtouren, bei denen der Vater selbst kutschierte (dann mußte Claus sich mächtig ins Geschirr legen!) und bei denen er an Pflückeifer und Geschicklichkeit mit seinen Kindern wetteiferte, an Elastizität ein Jüngling, der er bis zuletzt blieb.

Hierbei muß ich noch eine humoristische Wette erwähnen, die mit »Claus« in Zusammenhang stand. Sie wurde geschlossen mit dem Arzt Dr. Heltzen (?) in Apenrade. M. Jepsen wollte — in Gehrock und Zylinder! — den Betreffenden in seinem Ponywagen auf Praxis fahren und solange ausharren, bis alle Besuche absolviert wären. Dr. Heltzen stellte seine Geduld auf eine harte Probe, aber M. Jepsen bestand sie und gewann also die Wette. Er wettete übrigens sehr gern, allerdings nicht immer mit Erfolg! —

Als — in einem besonders schönen Sommer — die vier jüngsten Kinder alle mit schlechten Zeugnissen nach Hause kamen, gab es ein besonderes Strafgericht: jetzt wird Claus verkauft. Heulen und Schluchzen, das steinerweichend war! Hätten wir Kinder etwas nachgedacht, dann wäre uns klar gewesen, daß unser Vater sich niemals von Claus getrennt hätte. Aber — es fruchtete, die nächsten Zeugnisse waren gut! Und Claus blieb bei uns, er hat später das Gnadenbrot bekommen und starb an Altersschwäche. — Ja — M. Jepsen war ein strenger Vater, aber er liebte seine Kinder sehr.

Nur schade, seine Liebkosungen fürchteten wir beinahe ebenso sehr wie seine Züchtigungen, denn seine zärtlichen Kläpse waren zum mindesten Ohrfeigen mittlerer Stärke: alles Äußerungen seiner ungeheuren Vitalität, die überhaupt sein Handeln leitete. Halbheiten gab es bei ihm nicht; alles, was er anfang, führte er ganz durch. Sicher war für niemanden, auch für seine sehr geliebte Frau nicht, das Zusammenleben mit ihm leicht, wie es ja bei solchen Vollkraftnaturen meistens ist. Aber seiner Persönlichkeit widerstand auf die Länge der Zeit niemand, und es hat wohl in Apenrade nie einen Mann gegeben, der so unendlich geachtet und beliebt war wie M. Jebsen.

Seine große Herzengüte und Hilfsbereitschaft haben viele Apenrader kennengelernt und auch ausgenutzt. Schon, als er noch in Rotterdam lebte, befreite er einen höheren Beamten in Apenrade aus den Klauen eines jüdischen Wucherers, und damals war die benötigte Summe noch ein ziemliches Objekt für ihn. Als M. Jebsen sehr viel später von dem betr. Herrn eine rein persönliche Gefälligkeit erbat, erhielt er eine glatte Absage, die ihn sehr verletzte. —

Ich könnte Seiten füllen mit den Namen der Bürger, denen er geholfen, teilweise sogar ihre Existenz finanziert hat, — es würde zu weit führen. Auch durch praktische Vorschläge hat er vielen Menschen genützt, so hat er z. B. die Fischer veranlaßt, an der Hafensbahn eine Verladestelle für ihre Fische zu beantragen, was auch bewilligt worden ist.

Wichtiger als alle diese Hilfe war die Förderung, die Apenrade durch die Reederei erhielt. Es war M. Jebsens Prinzip, nach Möglichkeit Apenrader als Kapitäne, Steuerleute, Maschinisten etc., einzustellen; in den ersten Jahren meistens solche, die durch den Niedergang der Segelschiffahrt dem Nichts gegenüberstanden. »Meine Vaterstadt soll von meiner Firma Vorteil haben« war seine Devise, wie auch: »leben und leben lassen«. Beides hat

sich bewährt, die Reederei wuchs von Jahr zu Jahr, die Schiffe gaben meistens gute Dividende, und da viele Apenrader ihre Spargroschen in Schiffsparten anlegten, so wuchs mit der Reederei der Wohlstand der Bürgerschaft. Wie freute sich M. Jepsen, wenn er gute Dividenden auskehren konnte! Das göttliche Gebot: »liebe deinen Nächsten wie dich selbst!« hat er stets befolgt.

Ein großer Kirchgänger war er allerdings nicht (wie die Jepsens wohl kaum jemals). Wenn er mit Frau Clara am 1. Weihnachtstag den Gottesdienst besuchte, pflegte unser alter Geistlicher zu sagen: »Heute sehe ich hier manchen, der am gewöhnlichen Sonntag das Gotteshaus nicht besucht«. Dies bezog M. Jepsen — wohl kaum zu Unrecht — auf sich. Aber ich glaube genügend geschildert zu haben, ein wie guter Christ der Tat er war, an dem sich mancher eifrige Kirchgänger ein Beispiel nehmen konnte. Er hat übrigens die Seemannsmission, die er als sehr segensreiche Einrichtung aus persönlicher Erfahrung kannte, äußerst unterstützt, und die Gründung des Deutschen Seemannsheims in Shanghai ist seiner Initiative zu verdanken. Er hat dafür intensiv geworben und gesammelt und ist bei dieser Sammlung ganz gewiß mit gutem Beispiel vorangegangen. Schließlich hat er auf seiner Dampferlinie den Missionsmitgliedern 50% Fahrpreisermäßigung gewährt. Also wahrlich: Christentum der Tat! —

Die starke Liebe zur Heimat, die sich wie ein roter Faden durch die ganze Geschichte der Familie Jepsen zieht, war bei M. Jepsen ganz besonders ausgeprägt. Rein wirtschaftlich wäre die Verlegung der Reederei nach Hamburg sicher günstig gewesen. So trat schon im Jahre 1882 eine große Versuchung an ihm heran. Die Gesellschaft Kosmopolit in Mannheim, für deren Dampfschiff gleichen Namens er schon in Rotterdam das Befrachtungsgeschäft besorgt hatte, erhöhte ihr Aktienkapital auf $2\frac{3}{4}$ Millionen Mark (damals eine ganz bedeutende Summe!), das hauptsächlich in Schiffs-

bauten angelegt werden sollte. Diese Gesellschaft schlug Jepsen eine Verschmelzung mit seinen Dampfern vor, er sollte dann der Generaldirektor der Firma werden, allerdings mit dem Sitz in Hamburg. Scheinbar bot sich Jepsen hier eine große Chance. Aber er lehnte ab, erstens, weil er nicht in Hamburg leben wollte, und zweitens, weil er seine Selbständigkeit, die immer sein Ideal war, nicht aufgeben mochte. — Auch später haben wiederholt seine Mitreeder, vor allem Carl Diederichsen, versucht, ihn zur Übersiedlung nach Hamburg zu überreden. Er konnte sich von der Heimat nicht trennen, blieb ihr treu, was ihm seine Kinder und Enkel heute noch danken. —

Nun, die Ablehnung der Übersiedlung nach Hamburg tat der Freundschaft keinen Abbruch. Immer wieder kann man feststellen, daß aus geschäftlicher Zusammenarbeit persönliche Freundschaft erwuchs. Zunächst schon in Holland mit dem Reeder Adolf Deppe in Antwerpen, für dessen Firma M. Jepsen öfters Schiffe begutachtet hat, auch später noch von Apenrade aus, und der besonders in den ersten Jepsen-Dampfern beteiligt war. Auch zwischen Frau Deppe und Frau Clara bestand eine herzliche Freundschaft. Besuchte M. Jepsen das Haus Deppe, so veranlaßte er die Hausfrau stets zum gemeinsamen Besuch des Zoologischen Gartens. Dabei war weniger sein Interesse für die Tierwelt die Veranlassung, als der diebische Spaß, den es ihm machte, daß für die recht korpulente Mme. Deppe das Wagentor geöffnet werden mußte. (Der Eingang für Fußgänger war zu eng!) —

Sein ganz besonderer Freund war Herr Jacob Diederichsen, Ingenieur und Maschinen-Inspektor bei der Hamburg-Amerika-Linie. Die Bekanntschaft ging schon auf Anfang der siebziger Jahre zurück, und er beteiligte sich schon am Ankauf des ersten Dampfes, war M. Jepsen aber besonders wertvoll als Maschinen-Fachmann und Ratgeber beim Bau der weiteren Schiffe. Die beiden nannten sich »Amigo«; war M. Jepsen in Hamburg, so wohnte

er meistens bei Jacob und Frau Doris Diederichsen. Das 6. Schiff der Reederei wurde »Doris«, das 8. »Amigo« genannt, und der erste Neubau nach dem 1892 erfolgten Tode Jacob Diederichsens erhielt seinen Namen. Beide, M. Jebsen und Frau Clara, haben tief um ihn getrauert.

Diese Freundschaft ging über auf mehrere Familienmitglieder, sowohl auf den Bruder, Heinrich Diederichsen in Kiel, als auch auf dessen Söhne Carl und Gustav, vor allem auf den ersteren, der dann auch in besonders starkem Maß an der Reederei beteiligt war. — M. Jebsen wurde allgemein geschätzt und verehrt, und von Jahr zu Jahr wuchs die Zahl seiner Ehrenämter: 1889 gehörte er einer Kommission an, die ein Gutachten über die Möglichkeit einer Sprengung des Eisernen Tores abgeben sollte, gemeinsam mit den Freunden Diederichsen und Herrn A. Libberts machte er die sehr interessante Reise über Wien — Budapest nach Orsowa, zurück über Rumänien und Serbien.

In die gleiche Zeit fällt die Gründung des Germanischen Lloyd, an der M. Jebsen stark beteiligt war (er hat auch Alfred Krupp gebeten, sich dafür einzusetzen). Er wurde gleich stellvertretendes und im Jahre 1890 reguläres Mitglied des Aufsichtsrats. Die Niederlassung des Germanischen Lloyd in Hongkong hat er veranlaßt. —

Vertrauensmann des Seeamts in Flensburg, Vorstandsmitglied der Sektion 4 der Deutschen Seeberufs-Genossenschaft, Mitglied der Schiffs-Requisitions-Kommission im Auftrage der Kaiserlichen Marine — Aufsichtsratsvorsitzender der Apenrader Vereinsbank u. s. w. Aber alle diese Ehrenämter wurden in den Schatten gestellt durch seine Wahl zum *Mitglied des Reichstags*. Anfang Januar 1890 wurde M. Jebsen von der national-liberalen Partei des Wahlkreises Apenrade-Flensburg um Übernahme der Kandidatur zur Reichstagswahl gebeten, er willigte ein. Die Wahlkämpfe waren damals noch nicht so heftig wie heute; dennoch stellten die vielen Reden in den

Versammlungen für M. Jepsen eine große Anstrengung dar. Allerdings bezeichnete er das Zusammensein mit den Bauern nach solchen Versammlungen als »Schau« (Spaß). Weniger »Schau« war die Zersplitterung der bürgerlichen Parteien, dieses deutsche Erbübel. Es gab damals in unserem Wahlkreis

1. die national-liberale Partei,
2. die freisinnige Volkspartei,
3. die Dänen,
4. die Sozial-Demokratische Partei.

Da M. Jepsen entschieden dem linken Flügel seiner Partei angehörte, wurde den Freisinnigen nahegelegt, auf einen eigenen Kandidaten zu verzichten und mit den National-Liberalen zu wählen, zumal, da sie gar keine Aussicht auf Erfolg hätten. Dann wäre M. Jepsen im ersten Wahlgang, der am 20. 2. 90 stattfand, gewählt worden. Aber — nein! Die Stimme der Vernunft wurde von einigen Schreibern übertönt; der Erfolg war:

National-Liberale Partei	6 400 Stimmen
Sozial-Demokratie	3 800 »
Dänen	3 300 »
Freis. Volkspartei	2 700 »

also: Stichwahl zwischen den beiden ersten Parteien. Flensburg Avis befolgte die feine Taktik, die Dänen zur Wahl des Sozialdemokraten aufzufordern, was aber nur von ganz rabiaten Wählern befolgt wurde; die vernünftigen Dänen enthielten sich der Stimme, viele wählten sogar Jepsen. Ich muß hierzu noch bemerken, daß die Sozialdemokraten damals äußerst kraß die Regierung bekämpften und aufs schärfste den Klassenhaß predigten. Nun, in der Stichwahl wählten die Freisinnigen geschlossen M. Jepsen, sodaß er mit großer Mehrheit als Sieger aus dem Wahlkampf hervorging. Am 2. Mai 1890 fand die feierliche Eröffnung des neuen Reichstags im Weißen Saal des Kaiserschlosses durch Seine Majestät statt. Bis Ende Juni

mußte M. Jebsen — die Pfingstferien abgerechnet — in Berlin bleiben. Am 3. Februar 1891 hielt er im Reichstag seine Jungfernrede (in Fragen der Kriegsmarine). Er selbst schreibt: »Etwas Coulissenfieber hatte ich, es ging aber im ganzen besser, als ich gedacht hatte. Von meiner Fraktion und auch vom Zentrum wurde die Rede sehr beifällig aufgenommen. Prinz Heinrich, der zugegen war, soll — wie meine Collegen sagten — sehr interessiert zugehört haben. Nur — die Antwort des Staatssekretärs war sehr flau!« — Im Auftrage der Hamburger Reeder überreichte M. Jebsen eine Petition an das Auswärtige Amt bezw. den Staatssekretär Freiherrn Marschall von Bieberstein hinsichtlich des Schutzes der größten deutschen Interessen in Chile. Da einerseits in jener Zeit politische Unruhen dort fast an der Tagesordnung waren, andererseits M. Jebsen die Verhältnisse in Chile sehr genau kannte, nahm er im Plenum des Reichstages bei Beratung des Marine-Etats (es handelte sich um die Bewilligung der zum Bau von Kreuzern nötigen Quote) die Gelegenheit wahr, der Regierung die Notwendigkeit der Entsendung von Kriegsschiffen an die chilenische Küste klarzumachen. Leider hatte der Reichskanzler von Caprivi kein Verständnis hierfür und soll sehr ausweichend geantwortet haben. Dennoch ist dieser Flottenbesuch Tatsache geworden, er hat sich äußerst günstig für Deutschland und auch für Chile ausgewirkt und ist M. Jebsen sehr gedankt worden. Er wurde daraufhin zum Mitglied der Marine-Budget-Kommission ernannt, mußte deshalb besonders viel in Berlin sein und kam oft nur zum Wochenende nach Hause. Diese ungeheure Anstrengung überwand er spielend dadurch, daß er — wenn er es sich in einem Eckplatz des Abteils bequem gemacht hatte — sofort einschlief. Gelegentlich war dieser Schlaf so fest, daß er die Zweigstation Rothenkrug verschlief und erst in Woyens wach wurde — nachts um 2 Uhr! und dort die Nacht äußerst primitiv zubringen mußte. »Wer den Schaden hat — — — «! Er ist weidlich hiermit gehänselt worden.

Jebsens Eintreten für die Kriegsmarine trug ihm im Reichstag den Spitznamen »Der Admiral« ein. Als einziger Vertreter der Handelsmarine, deren Belange er sehr eifrig wahrnahm, war er seinen Reeder-Kollegen äußerst wertvoll, wie aus folgendem Brief hervorgeht:

»Herrn Jebsen

Hamburg, den 7. April 1896

Mitglied des Deutschen Reichstages, Berlin.

Wie schon früher, so haben Sie auch in diesem Jahre die im Reichstage, hauptsächlich aber leider nicht allein von sozialdemokratischer Seite, gegen die deutsche Rhederei gerichteten Angriffe nachdrücklich zurückgewiesen. Die Aufgabe ist bei dem im Reichstage herrschenden Mangel an Kenntnis der bezüglichen Verhältnisse und an Verständnis für die Bedürfnisse der Schifffahrt keine erfreuliche. Die Abneigung gegen den Handel wirkt auch auf die mit ihm eng verbundene Rhederei zurück und verhindert die Anerkennung der hohen Stellung, die sie sich durch eigene Kraft errungen hat, sowie der Verbesserungen, die sie zum Wohle der Seeleute und zur Erhöhung der Sicherheit eingeführt hat, und die weiter zu vervollkommen sie unablässig bemüht ist. Um so verdienstlicher ist es, daß Sie allen diesen Angriffen gegenüber stets auf dem Platze sind. Der unterzeichnete Vorstand fühlt sich gedrungen, namens des von ihm vertretenen bedeutenden Theils der deutschen Rhederei Ihnen seinen Dank hierfür mit der Hoffnung auszusprechen, daß es mit Ihrer wirksamen Unterstützung gelingen werde, die Rhederei vor den Fesseln staatlicher Beaufsichtigung zu bewahren.

Der Vorstand des Vereins Hamburger Rheder
gez. Adolph Woermann
Vorsitzender.«

Wie sein Ansehen, seine Bedeutung im Reichstag von Jahr zu Jahr stieg, werde ich nachher noch schildern. Zunächst noch einiges aus seinem Privatleben und seiner Wirksamkeit in der engeren Heimat. —

Die geschäftliche Arbeit litt durch Jebsens häufige Abwesenheit nicht, das ständige Wachsen der Reederei und das außerordentliche Ansehen, das sie überall genoß, beweist das; im Jahre 1892 besaß sie 13 Dampfer! —

Ein Höhepunkt in M. Jebsens und Frau Claras Leben war die Silberne

Hochzeit am 9. Oktober 1892. Wie dankbar durften beide auf ihr Leben zurückblicken! — Der Kinderkreis umgab die Eltern noch ganz; gute, treue Freunde aus nah und fern, Ehrungen, Glückwünsche, Blumen, Geschenke — ein fröhliches, reizendes Fest vom morgendlichen Ständchen der Stadtmusikanten an (M. Jebsen zog den Gehrock übers Nachthemd und dankte aus dem Schlafzimmerfenster hinaus!) bis zur abendlichen Illumination der Schiffbrückstraße. Die unendliche Beliebtheit und Verehrung des Jubelpaares sprach aus tausend Kleinigkeiten.

Aber M. Jebsen war auch eine große Respektsperson. Ich erinnere mich an folgende Episode: In der Schiffbrückstraße beschimpften sich zwei Weiber in den höchsten Fisteltönen und gingen schließlich mit Besenstielen aufeinander los. M. Jebsen, in seiner Siesta gestört, öffnete das Fenster: »Seh, te I kommer afsted!« (Macht, daß Ihr weg kommt!), beide flohen schlucköhrig in ihre Behausungen; ebenso eine Bande sich prügelnder Straßenjungen: »Pass aa, de kommer Michael Jebsen«! Sie verschwanden schleunigst. Als einmal eine Schauspielertruppe (Schmiere nannte man sie früher) in Apenrade gasierte, hatte eine ganze Schar von Jungen einen Nachrichtendienst organisiert. Kam M. Jebsen zum Theater, dann warteten sie am Eingang; er spendierte regelmäßig einen Taler, daraufhin durften 12 Jungens auf die hintere Galerie (woraus man ja auf die Höhe der Eintrittspreise schließen kann!) Der Herr Direktor gehörte ebenfalls zu den Pumpbesuchern. In der Neujahrsnacht charterte ihn M. Jebsen, bei der brennenden Teertonne die Feuerrede zu halten. Diesen Auftrag nahm er aber erst an, nachdem ihm — außer seinem Honorar — die Begleichung der eventuellen Geldstrafe garantiert war. —

Wie Jebsen jede deutsche Veranstaltung förderte, so war er auch eifriges Mitglied in der Schützengilde. Die drei Gewehre, die heute noch gebraucht werden, hat er gestiftet, sowie auch die beiden Landknechtstrommeln, und



Michael Jebsen und Frau Clara. Aufgenommen 1892

zwar anlässlich des 150-jährigen Stiftungsfestes, bei dem ausgerechnet er König wurde. (Das Preisrichter-Kollegium hat später zugegeben, hierbei gemogelt zu haben in der Erwägung, daß er 1. der repräsentativste König sei und 2. den üppigsten Königstrunk spendieren würde, welche Rechnung natürlich stimmte.) Fuhr beim Schützenfest der Hotel-Omnibus mittags vom Schützenhof in die Stadt, dann saß Jebsen mit Vorliebe neben dem Kutscher auf dem Bock. Der Humor kam bei ihm nie zu kurz! —

Unvergessen ist M. Jebsen als Vorkämpfer des Deutschtums. War er auch nur 2. Vorsitzender des Deutschen Vereins für das Nördliche Schleswig, so blieb er unbestritten das bedeutendste Mitglied, die Seele des Vereins. Bei einem Fest auf der Insel Caloe im Jahre 1893 wurde der Plan zur Gründung eines deutschen Treffpunkts in Nordschleswig gefaßt; die glückliche

Idee, hierzu den Knivsberg zu wählen, stammte von Pastor Jessen-Wilstrup. Die »Knivsberg-Gesellschaft« wurde noch am gleichen Tag ins Leben gerufen und M. Jebsen zu deren Vorsitzenden erwählt. Schon bald darauf ließ er durch einen Strohmann das Knivsberggelände kaufen und alles, was dort geschaffen ist, geht auf M. Jebsen zurück. Der 25 m hohe Fahnenmast mit der riesigen schwarz-weiß-roten Flagge, die erstmalig am 15. Juli 1894 — beim ersten Knivsbergfest — wehte, ist sein Geschenk. Nun, es ist wohl hinlänglich bekannt, was M. Jebsen für den Knivsberg getan hat, und ein ganz großer Aktivposten der Deutschtumsarbeit ist dieser ja geblieben, trotz allem, was geschehen ist.

Es war dann auch selbstverständlich, daß M. Jebsen an der Huldigungsfahrt der Schleswig-Holsteiner zum 80. Geburtstag des Fürsten Bismarck teilnahm, auch zum Frühstück eingeladen und vom Altreichskanzler ins Gespräch gezogen wurde. Er führte die Gräfin Rantzau, Bismarcks Tochter, zu Tisch. Soviel mir bekannt, ist er noch ein zweitesmal bei Bismarck gewesen, welche großartige Erinnerung für sein Leben! —

Zu den Männern, die M. Jebsens Güte recht stark in Anspruch nahmen — ich glaube, in halbjährlichen Intervallen — gehörte Ludolf Bruhn von Marienlust, ein trauriges Beispiel der Dekadenz einer einst sehr angesehenen Familie, war doch sein Vater der bekannte Agent Bruhn, ein sehr tüchtiger und erfolgreicher Mann. Ludolf Bruhn war total verarmt, Marienlust mit Hypotheken überbelastet, irgend eine Sicherheit nicht vorhanden, dennoch bat er nie vergebens. Als er starb, mußte Jebsen, wollte er nicht die geliebten Summen in den Schornstein schreiben, Marienlust übernehmen. — Nun, in diesem Fall hat sich die Hilfsbereitschaft gelohnt, denn es wurde — umbenannt in Villa Clara — M. Jebsens Steckenpferd, den Kindern und Enkeln das Sommer-Paradies, und es bildete den Grundstock der Villenkolonie Lensnack-Laimun.



»Villa Clara« (ex Marienlust) ab 1896 Sommersitz der Familie Jepsen

Zunächst erntete Jepsen bei seiner Frau keinen Dank; sie sah die Schattenseiten: das stark verfallene Haus (das Pappdach war so morsch, daß man es mit dem Spazierstock durchstoßen konnte), die vielen Kosten für Reparaturen, die primitive Wasserversorgung, den verkommenen Garten — aber nachher hat sie sich doch sehr damit ausgesöhnt. Im Jahre 1896 zog die Familie erstmalig dorthin, und es war ein ganz besonders schöner Sommer. Der Obstgarten war vor allem M. Jepsens Liebhaberei, er ließ sich die Pflege der Bäume sehr angelegen sein, beteiligte sich selbst an der Ernte und war besonders stolz auf seine köstlichen Gravensteiner, die er nur ganz guten Freunden schenkte. Der liebe alte Kutter lag in der Nähe der Landungsbrücke vor Anker und wurde besonders oft benutzt. Die verheirateten Töchter kamen mit Mann und Kindern zu langem Aufenthalt, gute Freunde und Bekannte besuchten das Haus und waren ganz besonders

begeistert von dem herrlichen Blick von der Veranda aus, es gab reizende Gartenfeste — ich glaube, die vier Sommer, die M. Jepsen auf Villa Clara zugebracht hat, bildeten die Krönung seines schon so reichen Lebens.

Aber Villa Clara war durchaus nicht Jepsens Altenteil. Er stand noch sehr aktiv im öffentlichen wie im Geschäftsleben. Natürlich gab es für die Reederei auch Rückschläge; vor allem den Untergang des Dampfers »Marie« 1891 im Golf von Petehili, bei dem leider 20 Menschen ihr Leben verloren. Auch sonst brachten manche Havarien Ärger und Verluste; Flaunen des Frachtenmarkts, Schwankungen des Mexikanischen Dollars mußten überwunden werden. Dennoch befand sich die Reederei in ständigem Aufstieg. Von ganz großer Bedeutung wurde der Vertrag, den M. Jepsen bald nach der Besetzung von Kiautschou Anfang des Jahres 1898 zunächst provisorisch mit dem Reichspostamt schloß. Das Reich zahlte eine Subvention für die Beförderung der Post, die Reederei stellte gleich zwei Dampfer in die Fahrt Shanghai — Kiautschou — Tientsin ein. Es waren unendliche Verhandlungen nötig, die Schwierigkeiten und Quertreibereien haben M. Jepsen damals recht nervös gemacht. Zwischen Reichsmarineamt und Reichspostamt war eine böse Rivalität; der Gouverneur von Tsingtau mäkelte und kritisierte andauernd an den Schiffen; ob auf Veranlassung der Konkurrenz? Denn natürlich waren noch andere Firmen bemüht, den Kontrakt zu bekommen, und ihr Kampf war nicht restlos fair! —

Endlich, am 30. 8. 1898 war der Vertrag unterzeichnet; M. Jepsen mußte sich verpflichten, noch einen dritten Dampfer in die Linie einzustellen. Er kaufte diesen in England, nach Überholung ging der »Tsingtau« Ende 1898 nach China. Die Einrichtung dieser Linie war die letzte große Leistung M. Jepsens für seine Firma. —

Dem *Reichstag* hat M. Jepsen durch zwei Legislaturperioden von 1890—98 angehört. Sein politischer Antipode H. P. Hanssen hat über ihn gesagt: Er

hat sich im Reichstag großes Ansehen und eine bedeutende Stellung erworben.

Da in jener Zeit den Reichstags-Abgeordneten noch keine Diäten gezahlt wurden, war natürlich die Mitgliedschaft eine teure Angelegenheit und ein nicht unerheblicher Aderlaß für den Geldbeutel. Dennoch machte sie sich bezahlt durch die guten Verbindungen, die M. Jepsen dort anknüpfte. Seine Fürsprache bei den betreffenden Ministern ist verschiedenen Familien-Mitgliedern sehr zustatten gekommen, und der bereits erwähnte Postkontrakt wäre ohne seine Zugehörigkeit zum Reichstag schwerlich zustande gekommen. Schließlich — die vielen interessanten Bekanntschaften mit prominenten Männern der Regierung und der Wirtschaft und last not least die Einladungen zu Hofe, bei denen er wiederholt vom Kaiser angesprochen worden ist, waren für sein Leben und seine Stellung eine große Bereicherung. —

Leider hatten seine bäuerlichen Wähler für die Seegeltung des Deutschen Reiches kein Verständnis, sie ließen den prominenten Vertreter der deutschen Schifffahrt fallen, weil er für russische Handelsverträge (billigere Getreidezölle betreffend) gestimmt hatte, und zur Reichstagswahl 1898 stellte der Bund der Landwirte einen eigenen Kandidaten auf. Da der Kandidat des B. d. L. für die National-Liberale Partei nicht tragbar war, bemühte sich M. Jepsen um eine Einigung auf einen geeigneten Mann; in diesem Fall wollte er seine Kandidatur zurückziehen. Da diese Einigung nicht glückte, blieb M. Jepsen Kandidat der National-Liberalen. Hätten sich jetzt die Freisinnigen mit dieser Partei geeinigt, dann wäre Jepsens Wahl doch geglückt. Aber — wieder die deutsche Zersplitterung! Also wurde — zum großen Leidwesen seiner Partei und Fraktion — M. Jepsen nicht wieder gewählt. Es ist ihm äußerst schmerzlich gewesen, und er hat es sehr bitter empfunden, wie er oft seinen Freunden gegenüber erwähnt hat.

Eine große Genugtung wurde Jebesen dadurch zuteil, daß die National-Liberale Partei Flensburg ihm die Kandidatur zur Wahl für das preußische Abgeordnetenhaus anbot. Er nahm sie an, allerdings mit dem Zusatz: Falls der Erfolg einigermaßen sicher sei; also die Freisinnigen sich nun endlich mit seiner Partei einigen würden. Damals war in Preußen noch das Dreiklassen-Wahlssystem und die indirekte Wahl, d. h. das Volk wählte die Wahlmänner und diese den Abgeordneten; die Zugehörigkeit zu den Klassen richtete sich nach dem Steuerzettel. (1898 wählten in Apenrade 3 Männer in der 1. Klasse!) — Es ging in diesem Wahlkampf — der heißeste, der bis dahin in Flensburg geführt worden war! — um die Parole: hier Stadt — hier Land! Die Stadt siegte mit 154 gegen 145 Stimmen!

Wie scharf der Kampf des Bundes der Landwirte war, geht am besten aus dem Protest hervor, den er gegen M. Jebesens Wahl erhob, natürlich erfolglos! Er dankte den Wahlmännern in Flensburg für ihren tatkräftigen Einsatz: Die Wahl war mir eine große Genugtung!

Dennoch verschmerzte Jebesen seine Nichtwiederwahl zum Reichstag nicht ganz: »Ich bin von der Kavallerie zum Train versetzt« schrieb er an Carl Diederichsen. Ich hörte einmal, daß ihm später in einem durch den Tod des National-liberalen Abgeordneten frei gewordenen Wahlkreis die Kandidatur zum Reichstag angeboten worden sei, da die Fraktion dringend seinen Wiedereintritt wünschte. Es war kurz vor seinem Tod, er mußte aus Gesundheits-Rücksichten ablehnen. —

Der Preußische Landtag wurde am 15. 1. 1899 im Weißen Saal des Berliner

Schlusses eröffnet. M. Jebsen hat sich intensiv für Flensburg und für Nord-schleswig eingesetzt. In Flensburg sollte vor allem unvergessen sein, daß es M. Jebsen den Bau seines Kunstgewerbe-Museums verdankt. Schon lange war dieser Bau der dringende Wunsch der Bevölkerung, aus eigenen Mitteln war er aber unmöglich. M. Jebsen wandte sich an den Kultusminister, der der Sache sehr sympathisch gegenüber stand, aber selbst machtlos war; der allgewaltige Finanzminister (von Miquel) mußte seinen Segen dazu geben. In der Unterredung, die M. Jebsen mit Miquel hatte, wies er auf die nationale Frage dieses Baues hin, für den Grenzlandkampf sei er von überragender Bedeutung. v. Miquel antwortete: »Unter diesem Gesichtspunkt kann ich einen Betrag in den Etat einstellen, anderenfalls hätte ich ablehnen müssen.« Und dieser Betrag war höher, als man zu hoffen gewagt hatte, was ja auch der recht stattliche Bau beweist. —

Der Sommer 1899 — der letzte seines Lebens! — war noch besonders schön. Zunächst brachte er Jebsen eine große Freude: die Verlobung seiner Tochter Johanne mit Heinrich Jessen. Dann viel lieben Besuch nach Villa Clara. Anfangs war M. Jebsen ganz der alte, frisch, fröhlich, immer der Mittelpunkt bei allen Veranstaltungen; sein Lachen hörten wir an einem windstillen Abend von Villa Clara aus kurz vor Elisenlund. Die Segelyacht »Othona« (Yawl), die er mit den Brüdern Diederichsen gekauft hatte, lag 6 Wochen lang vor Villa Clara, wir haben herrliche Fahrten mit ihr gemacht.

Aber plötzlich, gegen Ende Juli, machte sich ein Blasenleiden bemerkbar; Jebsen hielt es für bedenklich. Dennoch folgte er dem Ruf zu den Landtagsverhandlungen nach Berlin — es handelte sich um den Bau des Mittellandkanals, den er noch stark befürwortet hat. Am 11. August segelte er mit der »Othona« aus Apenrade fort nach Kiel. Ich ruderte ihn morgens an Bord — es wurde ein Abschied für immer. —

Das Wetter war nicht besonders, bewölkter Himmel, böiger Wind. Aber — als ob seine Heimat ihm noch einen letzten Gruß senden wollte: — plötzlich zerriß die Wolkendecke, das Städtchen lag im hellen Sonnenschein, in herrlicher Beleuchtung da!

»O sehen Sie, wie schön ist unser Apenrade!« rief er aus. Es war der letzte Blick, den er auf seine geliebte Heimat hatte! —

In Berlin verschlimmerte sich sein Leiden, sein behandelnder Arzt schickte ihn nach Karlsbad, die Kur bekam ihm gar nicht, er brach sie ab und fuhr nach Hause, mußte aber die Reise in Berlin unterbrechen. Bei einem schweren Schüttelfrost soll er ausgerufen haben: »Telegrafiert an Jacob, daß er nach Hause kommt!« —

Dr. med. Richard Bourwieg veranlaßte Jepsens Unterbringung in der Klinik des Geheimrats Israel, einem sehr tüchtigen Chirurgen. Frau Clara reiste zur Pflege hin; trotz bester ärztlicher Betreuung wurde er immer schwächer, die Operation, als letzte Möglichkeit, wurde noch ausgeführt, aber das Herz versagte. Bei vollem Bewußtsein dankte er Frau Clara für alles, was sie ihm gewesen war und trug ihr Grüße auf an seine Kinder. Sein letztes Wort war »Gott helfe mir!« Dann schlief er sanft am 30. September 1899 ein.

Der Eindruck der Todesnachricht war äußerst stark, und das Extrablatt des »Neuen Apenrader Anzeigers« gab die Stimmung der gesamten Bevölkerung, auch der vernünftigen Dänen, wieder: Apenrade hat seinen besten, treuesten Sohn verloren. Tief erschüttert stehen wir vor der Tatsache, daß unsere Stadt, ja — unsere Nordmark, ihres edelsten, tatkräftigsten Vertreters und Fürsprechers beraubt ist.

Noch einmal machte Michael Jepsen die Reise von Berlin nach Apenrade. Im alten Elternhaus wurde er aufgebahrt. Wir nahmen am 3. Oktober abends Abschied von ihm; er war im Tod so würdig und schön wie im Le-

ben. Am 4. Oktober 1899 trat er, wie seine Vorfahren bis hinauf zu Jacob Jepsen, von seinem Stammhaus aus den letzten Weg an.

Ausdruck fand die tiefe Trauer durch die überwältigende Beerdigung: Noch kürzlich sagte mir eine Augenzeugin: Als die Spitze des Zuges beim Kirchenweg war, bogen die letzten des Gefolges um die Ecke der Schiffbrückstraße. —

Mancher, der diese Lebensgeschichte bis hierher gelesen hat, wird vielleicht an der Objektivität zweifeln, denken daß die Schreiberin das Bild ihres geliebten und hochverehrten Vaters reichlich schön gefärbt hat. Um das zu widerlegen, lasse ich einige Pressestimmen folgen, und zwar von Zeitungen, außerhalb des engen Rahmens der Heimat. —

Die Kölnische Zeitung schreibt:

M. Jepsen war einer der Vorkämpfer der national-liberalen Partei. Er war ein ganzer Mann, treu vom Scheitel bis zur Sohle, der mustergültige Vertreter eines schaffenden durch Arbeit und Gesinnung verdienten Deutschen Bürgertums. In ihm verkörperte sich die Geschichte der deutschen Seegeltung wie in keinem zweiten. Aus fernen Ländern hat er nach seiner Heimat ein tiefes Verständnis dafür mitgebracht, daß das neue Deutsche Reich auf die See hinaus müsse, und so hat er, seitdem ihn 1890—98 der Wahlkreis Apenrade-Flensburg in den Reichstag sandte, tapfer und erfolgreich für den Ausbau der deutschen Flotte gekämpft.

Bis zuletzt ist ihm die innerliche Heiterkeit treu geblieben, die ihm auch außerhalb der Partei so viele Freunde zuführte. In schweren Kämpfen blieb ihm ein kräftiger Humor treu, so manches fröhliche Scherzwort läßt er als lebendiges Andenken zurück.» —

Die National-Zeitung (Berlin) schreibt:

Mit M. Jepsen ist ein verdientes Mitglied der national-liberalen Fraktion dahingecshieden, das namentlich in allen Fragen des überseeischen Verkehrs die höchste Sachkenntnis besaß. Seine überzeugenden Ausführungen haben im Reichstag viel zur Annahme der Regierungsforderungen beigetragen. Er war das Muster eines klugen, erfahrenen, biedereren und jovialen Seemanns, bei Freund und Feind beliebt und geachtet. —

Der Ostasiatische Lloyd, Shanghai:

Zu den wenigen Männern im Reichstag, die als anerkannte Fachleute bei allen die Schifffahrt betreffenden Fragen mitsprechen konnten, gehörte der Abgeordnete Senator Jebesen. Lange Jahre hat er mit hingebender Energie zum Wohl des Standes, der sein Lebensberuf war, dem deutschen Vaterland große Dienste geleistet. — Als Seemann aufgewachsen, wußte er die Anklagen, welche von sozialdemokratischer Verhetzung gegen angesehene Rhedereien in die Welt geschleudert wurden, auf das richtige Maß zurückzuführen, ohne deshalb den berechtigten Forderungen des Seemannstandes entgegen zu treten, für den er stets ein warmes Herz hatte. Sein Verhältnis zu seinen Angestellten war deshalb auch ein sehr gutes, was sogar von den sozialdemokratischen Rednern des Reichstags anerkannt werden mußte, und das will gewiß viel sagen. —

Mit dem weiten, klaren Blick, welcher Senator Jebesen, wie in seinen eigenen Unternehmungen, so auch bei jedem Auftreten in der Öffentlichkeit auszeichnete, trat er bei den Verhandlungen über die Subvention der Reichspostdampfer-Linien mit warmer Energie für die Regierungsvorlagen ein. Er war eine bekannte, angesehene Persönlichkeit in den offiziellen Berliner Kreisen. Sein Auftreten in der Volksvertretung war einfach, aber zielbewußt und klar und so seine Redeweise. Dazu paßte die kräftige, breitschultrige Gestalt. —

Er empfand das lebhafteste Interesse für die deutsche Kolonie in Kiautschou und etablierte die erste regelmäßige deutsche Dampferlinie nach dem Norden Chinas unter Subvention der Regierung.

Die deutsche Handelswelt, speziell die deutsche Schifffahrt, hat allen Grund, ihm ein dankbares Andenken zu bewahren.

Und zum Schluß noch »H e j m d a l« :

M. Jebesen war ein tüchtiger und energischer Geschäftsmann. Von seiner frühen Jugend an kannte er genau die Verhältnisse an der Chinaküste und nahm als Schiffsrheder seine alten Beziehungen nach dort wieder auf, dadurch nahm seine Rhederei bald einen tüchtigen Aufschwung. Er verstand es, alle Chancen auszunutzen. —

M. Jebesen war schon als Knabe ein sehr ausgeprägter Schleswig-Holsteiner und hatte nach dem 3jährigen Krieg scharfen Zusammenprall mit den dänischen Behörden. — Gleich nach seiner Heimkehr, 1882, nahm er den Kampf gegen das Dänentum in Nordschleswig auf. Seine Wirksamkeit in dieser Hinsicht war recht bedeutend, besonders in Apenrade, wo er einen sehr großen Einfluß ausübte. Als alter Schiffsführer war er es gewohnt,

seinen Willen durchzusetzen, und wo er auf Widerstand traf, pflegte er nicht weich vorzugehen. Aber er glaubte seiner Überzeugung und hatte dafür gelitten, als seine Freunde noch die Kleinen waren, und als Sohn eines alten Nordschleswiger Geschlechts hatte er ein Recht, für diese Überzeugung in die Schranken zu treten (im Gegensatz zu den jungen eingewanderten deutschen Agitatoren). —

Wir wollen noch zur Ehre von Michael Jebsen hervorheben, seine große Liebe zu Apenrade. Er bewies sie sowohl dadurch, daß er seine Firma von hier aus führte, ungeachtet er sie besser hätte von Hamburg aus leiten können, wie auch dadurch, daß er für alle Stellungen auf seinen Schiffen Apenrader vorzog, und schließlich durch sein niemals ruhendes Interesse für das Wohl der Stadt unter seinem öffentlichen Wirken. —

Wir verlieren in ihm einen unversöhnlichen Gegner, dessen Kampfesart wir nicht billigten, aber dessen Überzeugung wir achteten, weil sie ehrlich gefühlt war und in den für ihn schwersten Tagen ihre Probe bestanden hatte.

Feindeslob klingt! —

Die Städtischen Kollegien ehrten sein Andenken durch die Umbenennung der am Hafen entlang führenden Straße »Schiffbrücke« in »Michael-Jebsen-Straße« und ließen sein Ölbild von Maler Momme Nissen anfertigen und im Kleinen Sitzungssaal des Rathauses aufhängen. Es ist direkt unverständlich und wurde sogar von vielen Dänen als Schmach empfunden, daß die neue Regierung als eine ihrer ersten Maßnahmen die Michael Jebsen-Straße umbenannte und daß auch einige Jahre später das Bild aus dem Rathaus entfernt wurde. Dennoch wird der Name Michael Jebsen in Apenrade unvergessen bleiben, und sein Vorbild möge nachfolgenden Generationen die Verpflichtung auferlegen:

*»Was Du ererbt von Deinen Vätern hast,
erwirb es, um es zu besitzen!«*

Dieses Geschlecht ist, ehe es in Apenrade auftaucht, in Tondern ansässig gewesen. Erstmalig wird im Städtischen Protokoll von 1674 der Name erwähnt, nämlich: Carsten Offersen aus Aventoft hat den Bürgereid geleistet. Also scheint die Familie Offersen ebenfalls friesischer Herkunft zu sein. — Mit Sicherheit wissen wir, daß der Tischler Hans Offersen, der schon im Jahre 1705 als Steuerzahler erwähnt wird, unser Vorfahr ist. An der Südseite der Osterstraße hat er ein Haus besessen, das nach ihm sein Sohn Christopher Offersen bewohnte. (Das Haus steht heute noch und ist unter Altertumsschutz). Dieser war Schneidermeister und ist früh gestorben; im Kirchenbuch habe ich gefunden: Den 27. 4. 1735 läßt Christopher Offersens Witwe taufen ihren Sohn Christopher. Sein ältester Sohn Hans, unser Vorfahr, ist getauft am 3. 10. 1731. Schon im Jahre 1744 starb dann auch seine Mutter, sodaß er schon mit 13 Jahren Vollwaise war. Es scheint aber, daß die geldlichen Verhältnisse ganz günstig gewesen sind. Erstaunlich ist, daß Hans Offersen als Lehrling zum Goldschmiedemeister Severin Lorentzen in Flensburg gekommen ist, der ein ganz besonders angesehener Mann von großer Tüchtigkeit war. Seine silbernen Zunftbecher sind berühmt, und die Flensburger Museumsleitung macht dem Magistrat Vorwürfe, sich dieses Silber nicht rechtzeitig gesichert zu haben; alle noch vorhandenen Zunftbecher sind im Thaulow-Museum. Wenn ein Lehrling von auswärts zu diesem berühmten Meister gekommen ist, muß er irgendwie Beziehungen gehabt haben. 6 Jahre hat Hans Offersen »mit vielem Fleiß das edle Goldschmiedehandwerk erlernt«, wie aus seinem Gesellenbrief ersichtlich ist.

(Dieser ist noch vorhanden bei Frau Ella Michelsen in Kolstrup, die von einer Tochter des Hans Offersen abstammt.) Am 3. 12. 1755 schrieb er einen Brief: »An Messieurs de Conseille de la ville Toundern« in sehr verschnörkeltem Deutsch. Sein Vormund sei gestorben, er begehrt zu wissen vom hochweisen Rat, von wem er die Ableg der vor ihm geführten vormündlichen Rechnung präsentieren soll, »da ich entschlossen bin, mich in hiesiger Gegend zu etablieren und das Capitel selber brauchen müßt.«

Er hat sich dann in Apenrade als Goldschmied niedergelassen, besaß ein Haus in der Schloßstraße und heiratete 1757 die Jungfer Anna Christine Lawaetz, eine Tochter des Schneidermeisters Friedrich Julius Lawaetz und seiner 1. Frau Anna Ofsen aus Rotterdam. Ob er auf Wanderschaft dorthin gekommen oder in jener Gegend geboren ist, wissen wir nicht. Sein Vater war der abgedankte Rytter (Kavallerist) Johann Martin Lawaetz. Dieser gänzlich fremde Name läßt die Vermutung zu, daß der alte Rytter in den ewigen Kriegen des 17. Jahrhunderts mit fremden Truppen nach Schleswig-Holstein gekommen und hier geblieben ist. — Friedrich Julius Lawaetz ist 1698 geboren, gestorben 1770. Ihn überlebte aus der 1. Ehe ein Sohn Friedrich Offersen-Lawaetz. Sollte also der Mädchename seiner Frau nicht Ofsen, sondern Offersen gewesen sein? —

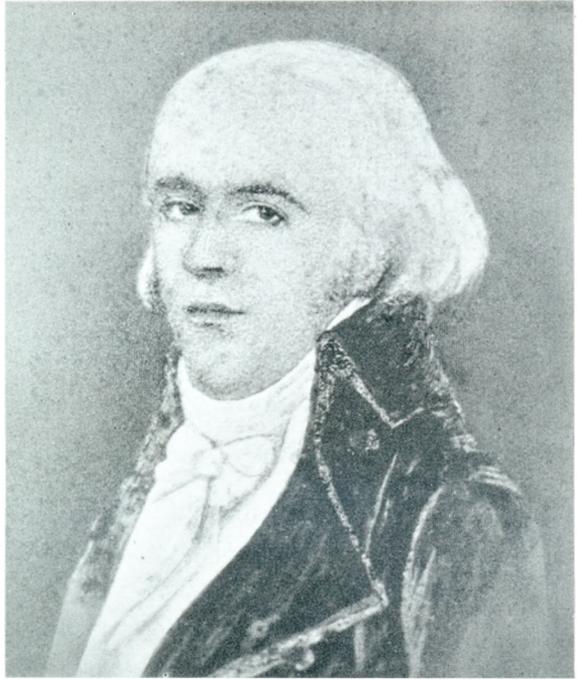
Anna Christine Offersen, geb. Lawaetz, ist bereits 1760 gestorben, nachdem sie 3 Söhne geboren hatte; sie muß eine sehr fromme Frau gewesen sein. Eine Lebensbeschreibung von ihr befindet sich ebenfalls in Händen von Frau Michelsen.

Ihr ältester Sohn Christopher (aus der Tatsache, daß dies der alte Familienname ist, schloß Jacob Jepsen, daß Offersen eine Verbalhornisierung von Christophersen wäre) wurde Kaufmann und wanderte etwa um 1790 nach Bergen in Norwegen aus. Er gründete dort ein Manufakturwarengeschäft, heiratete 1795 die Bergnerin Mette Johanne Stuwitz, Tochter des »Mester-

bakers« Andreas Stuvitz und Frau Elisabeth, geb. von Rechen. Diese absolut deutschen Namen lassen die Vermutung zu, daß die beiderseitigen Vorfahren aus Deutschland — vielleicht schon zur Zeit der Hanse — nach Bergen ausgewandert waren. Allerdings — die Mädchennamen ihrer Großmütter Hjorth und Svane beweisen, daß doch zur Hauptsache norwegisches Blut in den Adern der Mette Johanne Stuvitz floß.

Christopher Offersen scheint zunächst ein recht wohlhabender Mann gewesen zu sein, wie man aus den Erbstücken der Familie schließen muß. Die wunderschönen alten Silbersachen, das wertvolle alte Porzellan — ein echtes Frankentaler Kaffeeservice für 24 Personen hatte er seiner Frau von einer Geschäftsreise aus Deutschland mitgebracht — außerdem alte seidene Kleider, Fräcke, silberne Sporen etc. (und längst nicht alle alten wertvollen Sachen sind nach Apenrade, in die Hände der Erben gekommen), lassen auf einen wohlhabenden Lebensstandard schließen, der leider nicht gehalten werden konnte. Im Jahre 1812 machte Dänemark, zu dem Norwegen damals gehörte, Staatsbankrott: der Reichsbankthaler galt nur noch 5 Øre, und Christopher Offersen konnte sein Geschäft nicht halten. Die Vermögenslage wurde sehr traurig; die beiden ältesten Töchter Anne Christine und Elisabeth wurden Schneiderinnen, unser Großvater, der 1802 geborene Hans Offersen, wurde nach Apenrade zur Schwester seines Vaters, Frau Andresen, geschickt, bei der er aufgewachsen ist. Seine Eltern hat er nicht wiedergesehen, erst im Jahre 1856 ist er besuchsweise wieder nach Bergen gekommen. Sein ältester Bruder, Andreas, war als Kaufmann wieder zu Wohlstand gekommen und hatte seine Schwestern zu sich genommen. In Bergen ist die Familie restlos ausgestorben. 3 Kinder sind nach Apenrade zurückgekehrt, außer unserem Großvater dessen Bruder Thomas, von dem die Familie Fischer abstammt, und Lucie, Frau Callsen. —

Hans Offersen wurde, wie fast jeder Apenrader Junge in damaliger Zeit,



Christopher Offeresen
Bergen 1758—1824

Seemann. Als er auf dem Apenrader Schiff »Fortuna« (Kapitän Richard Richelsen) als Steuermann fuhr, begegnete ihm sein Glück. Die Frau des Kapitäns nahm ihre Freundin, Botilla Andresen, die bleichsüchtig und erholungsbedürftig war, mit auf eine Seeseise; hier lernten sich unsere Großeltern kennen und lieben. Sie heirateten am 6. Juni 1833. Von unserem Großvater gibt es ein Ölbild aus jungen Jahren, das einen hübschen und vergnügt aussehenden jungen Menschen darstellt. Er soll sehr liebenswürdig und gütig gewesen sein, stand aber wohl mit der deutschen Sprache auf Kriegsfuß. Der klügere und gebildeter Teil war ganz gewiß unsere Großmutter, und da er durch diese Heirat, wie man in Apenrade früher zu sagen pflegte »Schiff kriegte«, bedeutete sie ganz besonders einen Sprung nach oben für ihn. —

Während, wie ich bisher bewiesen habe, die Offersens durch Generationen Handwerker gewesen sind, entstammte unsere Großmutter einer Kaufmannsfamilie, die allerdings teilweise auf handwerklichen Ursprung zurückging, aber auch Seefahrer in ihrer Ahnenreihe hatte. Jedenfalls ist die Geschichte dieser Familie interessanter als die ihres Mannes.

Ihr Urgroßvater väterlicherseits, Hans Andresen, stammte aus Middelfart und stellt den einzigen Einschlag dänischen Blutes in unserer Ahnenreihe dar (natürlich rechne ich dänisch nördlich der Königsau). Hans Andresen kam auf Wanderschaft zunächst nach Sonderburg, ließ sich dann in Apenrade als Bäckermeister nieder und heiratete Botilde Preen. Auf diese geht der Name Botilde sowohl in unserer als auch in der Familie Lorentzen zurück; deren Sohn Andreas Andresen wurde Krämer, kaufte bei hamburgischen Kaufleuten und auf Jahrmärkten ein und scheint dabei recht erfolgreich gewesen zu sein. Am 13. 1. 1775 heiratete er Agathe Eleonore Thomsen, die Tochter des Knopfmachers Friedrich Thomsen und der Marie Christine, geb. Porelsen, in Apenrade ansässig. Allerdings stammte Thomsen aus Sonderburg, war der Sohn des Segelmachers Thomas Petersen. Hier haben wir also einen der springenden Namen, die unsere Ahnenforschung stark erschweren. Woher die etwas hochtrabenden Vornamen »Agathe Eleonore« stammen, konnte ich nicht ermitteln (sie klingen gottorpisch). Sie ist schon früh gestorben und hat 2 Kinder hinterlassen, Friedrich, geb. 1776 und Botilde, die spätere Frau des Gründers der Firma Jürgen Lorentzen. — Andreas Andresen kaufte im Jahre 1797 aus dem Konkurs des Tabakspinnners Cornelius Cornelsen auf öffentlicher Auktion dessen Haus und Fabrik an der Großen Straße. Nach seinem Tode (1807) ist dieser Besitz an seinen einzigen Sohn Friedrich Andresen übergegangen. Dieser hat 1804 den Bürgereid geleistet, war sicher ein den Durchschnitt wesentlich überragender Mann, äußerst tüchtig, unternehmend und erfolgreich. Er hat zu-

nächst die Fabrik und nachher das Wohnhaus neu gebaut, ein behäbiger, für damalige Zeit stattlicher Bau, dabei sehr behaglich, das Elternhaus unserer Mutter. Dieses Haus ist im Jahre 1912 abgerissen und die »Handelsbanken« an seine Stelle errichtet worden. — Es scheint, daß damals viel Tabak, Zigarren und der von der seefahrenden Bevölkerung so sehr beliebte »Skraa« mit Apenrader Schiffen versandt worden ist, die Fabrication muß sehr lohnend gewesen sein. Am 17. 5. 1802 heiratete Friedrich Andresen Clara Anna Kellner, ein Mädchen aus sehr wohlhabendem, alt eingessednem Apenrader Haus. Wir können ihre Vorfahrenreihe zurück bis zu ihrem Urgroßvater, Johann *Friedrich* Kellner (auch Köllner geschrieben) verfolgen, der aus Celle nach Apenrade kam und hier 1694 den Bürgereid leistete. Er war Schiffer, Besitzer der Galiothe »Fortuna« und schlug wohl in der brav-bürgerlichen Ahnenreihe unserer Mutter etwas aus der Art. Sicher war er ein recht tüchtiger Schiffer, vielleicht zu waghalsig; war er — der Steuerveranlagung von 1713 nach — ein wohlhabender Mann, so heißt es 1718 von ihm: »total verarmt, weil dreimal von die Schweden aufgebracht«. (Die meisten Schiffer hätten wohl mit einemmal genug gehabt!) Er wurde dann von 5 Schiffern als Deputierter zum König von Schweden geschickt, um wegen dieser Aufbringungen vorstellig zu werden, scheinbar allerdings ohne Erfolg. Er muß ein ziemliches Rauhbein gewesen sein. Einmal heißt es im Magistrats-Protokoll: »ich bedaure, daß mir einige nachteilige Worte contra Peter Petersen entfahren sind. Es ist gewiß im gehaltenen Rausche geschehen!« Er war schließlich so verarmt, daß sein Haus und seine Möbel versteigert wurden — auf Veranlassung seines Sohnes! Bei dieser Gelegenheit haben sich Vater und Sohn vor Gericht derartig beschimpft, daß ihnen »anbefohlen wurde, einander gebühlich und christlich zu benehmen!«

Auch sein Sohn Christoph (geboren 1689 in Celle) muß gegen Ende des

Nordischen Kriegen erhebliche Vermögens-Einbuße erlitten haben. Er war noch im Herbst 1718 im dänischen Convoy mit mehreren anderen Apenrader Schiffern — darunter Michael Rolfsen, unser Vorfahr väterlicherseits — von Norwegen nach Island gesegelt, gewiß ein Unternehmen, das Mut und Tüchtigkeit bedingte. 1719 heißt es von Christoph Kellner in der Steuerveranlagung: ein Schiffer in ziemlich mittelmäßigem Stande. Er hat dann noch 1721 Seeschaden in der Nordsee gehabt und reklamierte eine auf Sylt geborgene Schiffskiste als sein Eigentum. (Ob mit Erfolg?) Er ist schon im Jahre 1735 gestorben, seine Frau, Botilla, geb. Clausen, hat ihn um 35 Jahre überlebt. Er besaß ein kleines Haus Ecke Schloß- und Süder-Straße, das bald nach seinem Tode wegen Baufälligkeits abgebrochen wurde. Zu Wohlhabenheit und geachteter Stellung ist dann dessen Sohn Christoph (geb. 1728) gelangt. Er war Kaufmann, hat das Haus Klingenberg (heute Fink) erbaut, ein schönes, behäbiges Haus, das auf Wohlhabenheit des Erbauers schließen läßt, wie auch die Bezeichnung als »Monsieur Kellner«, die ich oft in den Magistratsakten gefunden habe. Aus seiner 3. Ehe mit Catharina Espen — Thomsen — vermutlich seine Cousine, denn ihre Mutter war eine geborene Kellner — stammt unsere Urgroßmutter, Clara Anna Kellner (geb. 1782). Sie verlor ihren Vater schon mit 3 Jahren. Eigenartig ist, daß ihr mit 12 Jahren Andreas Andresen, ihr zukünftiger Schwiegervater, zum Vormund ernannt wurde (der erste war gestorben). Auch ihre Mutter war schon tot, als sie im Jahre 1802 Friedrich Andresen heiratete. Sicher hat sie eine ansehnliche Mitgift in die Ehe gebracht, sodaß deren materielle Grundlage eine sehr günstige war. Die sehr schönen Möbel aus dem Andresen'schen Hausstand, die noch vorhanden sind, lassen auf guten Lebensstandard schließen; das erste Piano in Apenrade gehörte Frau Clara Andresen. Aber der glänzenden Außenseite entsprach nicht das Familienleben. Friedrich Andresen war entschieden ein brutaler Mensch und ein



Bark »Kastor«. Geführt von Capitän Hans Offersen

großer *Weiberfreund*. Er hat oft das Wort gesprochen: »Gott gnade dem Kind, das noch geschlagen werden muß, wenn es sechs Jahre alt ist.« Bei ihm wären Prügel auch noch später angebracht gewesen. Seine Frau hat oft ihrer Schwägerin, der schon erwähnten Frau Lorentzen, ihr Herz ausgeschüttet, die sich restlos auf ihre Seite stellte. »Was ist nun wieder mit dir, du Stackel?« — Weil der ersehnte Sohn nicht geboren wurde, hat das wohl ihr Leben noch erschwert. Tatsächlich weigerte sich Friedrich Andresen, die fünfte Tochter in die Familienbibel einzutragen. (Eine Tragikomik war, daß er vorehlich den Sohn hatte, es war Mads Middelheus, Tabakspinner in Apenrade).

Abgesehen hiervon war Friedrich Andresen ein angesehener Mann, der im Jahre 1814 Deputierter Bürger und 1830 Ratsherr wurde. Geschäftlich muß es ihm sehr gut gegangen sein; er erwarb immer mehr Schiffsparten,

schon im Jahre 1817 war er alleiniger Reeder und Eigentümer des Schiffes »De fem Söskende« (es fuhr mit Salz und Stückgütern von Liverpool nach Apenrade) und 1818 zusammen mit seinem Schwager Jürgen Lorentzen Besitzer des wesentlich größeren Schiffes »Amphitrita«. 1831 wird Fr. Andresen als Hauptreeder der Brigantine »Aeolos«, 109 Com. L. groß, die von Hamburg nach Pernambuco fuhr, sowie der Brigg »Fides« und der Brigantine »Experiment« genannt. 1834 ließ er als Hauptreeder die Bark »Castor« (119¹/₂ C.L.) für seinen Schwiegersohn bauen, und im Jahre 1840 das Schwesterschiff »Pollux«. Er hatte schließlich den Beinamen »Friedrich den Store«, den er wohl außer seiner Körpergröße seinem Wohlstand und auch wahrscheinlich seiner nicht unerheblichen Arroganz verdankte. — 1842 ist er gestorben, ihn überlebten außer seiner Witwe nur 2 Töchter, Maria und Botilla (unsere Großmutter). Erstere blieb Eigentümerin der Fabrik und des Grundbesitzes bis zu ihrem im Jahre 1858 erfolgten Tod. — Ihre Enkelinnen sprachen mit großer Liebe und Verehrung von ihr. Allerdings schilderte unsere Tante Marie Jessen (geb. Jebesen) sie als unfreundlich und hochmütig. Sie scheint als ältere Frau stark körperbehindert gewesen zu sein; besuchte sie ihren Schwiegersohn, der 3 Minuten entfernt wohnte, so fuhr sie in der Kutsche hin. Allerdings gingen die Frauen damals kaum zu Fuß, spazieren konnte man nicht; Besorgungen spielten damals noch keine Rolle, so wurden die Frauen meistens im Alter schwerfällig. — Das Ölbild unserer Urgroßmutter, an dem mir schon als Kind der traurige Ausdruck auffiel, heute im Besitz von Michael Jebesen, ist gemalt vom Apenrader Maler Thomas Jensen, dessen Ausbildung sie zum Teil finanziert hat. Nach ihrem Tode ging der Besitz an ihre zweite Tochter, unsere Großmutter über. —

Leider habe ich an sie keine Erinnerung. Aber sie wurde immer geschildert als sehr gebildet, liebenswürdig und gütig, dabei war sie eine sehr tüchtige



Frau Clara Andresen, geb. Kellner
(1782—1858)

Gemalt von Thomas Jensen

Hausfrau, und was bedeutete dies in jener Zeit! Was wurde nicht alles im Hause hergestellt, besonders wenn, — wie hier — Landwirtschaft dazu gehörte. Es wurde im Haus gebuttert, eingeschlachtet, sowohl Schwein wie Rind (frisches Fleisch wurde während des ganzen Winters nicht gekauft), Lichter gegossen, Seife gekocht; die Mägde mußten abends spinnen, das Garn wurde zum Weber gebracht und das gewebte Leinen wurde in die Aussteuertruhen der Töchter gepackt, die bereits bei ihrer Geburt angeschafft wurden. Der Garten war Großmutterns ganz besondere Liebhaberei; er war sehr groß, reichte bis zur »Made« (heute H. P. Hanssens Gade) herab, und das Gelände, auf dem heute das Geschäftshaus Heydenreich steht, gehörte noch dazu. Der Garten war in Terrassen angelegt, oben ein Ziergarten mit besonders schönen Rosen, dann viele Obstbäume und -Büsche

und ganz unten das Gemüseland. Im Fabrikgebäude, das rückwärtig an den Garten stieß, aber nur vom Garten aus zugänglich, war eine Loggia im Biedermeierstil eingerichtet. Sonntags versammelte sich hier die Familie um den runden Tisch zum Nachmittagskaffee, der aus bunten Tassen getrunken wurde. — Allerdings — die ersten 10 Jahre seiner Ehe fuhr Großvater noch zur See, führte ab 1834 die Bark »Castor«, die scheinbar regelmäßig von Hamburg nach Lissabon und von dort nach Rio de Janeiro segelte, wie aus den immer erneut angeforderten Algierischen Seepässen ersichtlich ist. Merkwürdigerweise wird Hans Offersen im Jahre 1842 gleichzeitig als Führer der neu erbauten Fregatte »Pollux« und der Bark »Castor« bezeichnet. Erst im Jahre 1843, nach seines Schwiegervaters Tod, hat er die Seefahrt aufgegeben und die Führung des Geschäftes übernommen.

Nach den Erzählungen unserer Mutter, Tante Johanne und unserer Cousine Mathilde Lorentzen muß unser großelterliches Haus der Typ des behaglichen, wohlhabenden Bürgerhauses damaliger Zeit gewesen sein, aber sicher war Großmutter der Herr im Haus. Großvater war außerordentlich beliebt, freundlich und gütig gegen jedermann; und gegen ihre Söhne waren wohl beide allzu nachsichtig (unseres Vaters Kritik lautete: Großmutter war gegen ihre Göhren ein Stjamp!) In diesem glücklichen Milieu wuchs unsere Mutter heran. Wenn ich heute an die Schilderungen ihrer Kinder- und Jugendzeit zurückdenke, welcher Kontrast gegen unsere aufregende Zeit mit ihren unberechenbaren Geschehnissen! Das Leben ging seinen stillen, streng geregelten Gang, sogar der Küchenezettel war festgelegt. (Tille ist an einem Dienstag geboren, denn es gab im Elternhaus Fisch!) — Zum Hause — aber nicht zum Hausstand — gehörte noch Großmutterns unverheiratete ältere Schwester (1804 geboren) Marie Andresen, genannt Tante Mia. Unser Großvater war Kurator ihres beträchtlichen Vermögens. Sie



*Hans Offersen (1802—1883)
und Frau Botilla, geb. Andresen
(1808—1885)*

war eine glühende deutsche Patriotin, im übrigen reichlich beschränkt und wurde von ihren Neffen und Nichten tüchtig aufgezogen, ganz besonders von unserm Vater. Aus Apenrade ist sie kaum herausgekommen. Folgende niedliche Anekdote von ihr verdient, aufgezeichnet zu werden:

In den 50er Jahren reiste sie mit Großmutter nach Kopenhagen. Auf dem dortigen Bahnhof mußte Großmutter zunächst den Zoll erledigen und schärfte Tante Mia ein, an der und der Stelle stehenzubleiben, bis sie wiederkäme. Es dauerte reichlich lange, Tante Mia bekam Angst und lief los, ihre Schwester zu suchen. Dabei sprach sie 3 wildfremde Damen an: Uha, hä di indt seh Tilla? (Es war für sie wohl undenkbar, daß irgend ein Mensch Tilla nicht kannte!) Nun, die 3 Damen amüsierten sich natürlich über die kleine Provinzlerin und nahmen sie in ihre Mitte, um mit ihr Tilla



Frau Clara Jepsen, geb. Offersen

zu suchen. Letztere — sehr in Sorge um Tante Mia — suchte sie ebenfalls und war sehr erleichtert, als Tante Mia mit dem Freudenruf: uh, de kumme Tilla! auf sie zulief. —

Unsere Mutter — geb. den 18. März 1844 — war das 3. Kind ihrer Eltern. Der erstgeborene Knabe starb bald nach der Geburt; erst nach 6jähriger Pause wurde die Tochter Johanne geboren (1841). Auf unsere Mutter — Clara Anna Offersen — folgten die 3 Söhne: Friedrich, Christoph und Hans. Im Haus herrschte ein fröhlicher, harmonischer Ton, aber die wilden Spiele ihrer Brüder hat Mutter nicht mitgemacht, sie war ein sehr braves, eher ängstliches Kind, herumtoben hat ihr nie gelegen (sehr im Gegensatz zu ihren Töchtern!) Allerdings war ihre Konstitution nicht danach; als kleines Kind hatte sie sehr schwere Diphtherie gehabt, von der eine kleine

Rückgratverkrümmung zurückgeblieben war. Trotzdem soll sie sehr niedrig, zierlich und anmutig gewesen sein.

Eine Trübung brachte die unselige politische Lage nach 1851 allen deutschen Familien.

Der trostlose Ausgang des schleswig-holsteinischen Befreiungskrieges hatte zur Folge, daß die dänische Sprache in Verwaltung, Schule und Kirche eingeführt wurde, und erhebliche Schikanen haben die deutschen Familien damals ertragen müssen. Manche sind ja — genau wie heute — als Konjunkturpolitiker in das dänische Lager abgeschwenkt. Nicht so unsere Großeltern, sie blieben treu deutsch. Auch hierin war wohl unsere Großmutter richtungsweisend, denn der Bruder unseres Großvaters, Thomas Offersen, war durch seine Heirat stramm dänisch geworden. — Große Opfer haben manche Bürger damals gebracht, um ihren Kindern eine deutsche Schulbildung zu verschaffen. Auch unsere Mutter hatte zunächst mit 3 gleichaltrigen Mädchen Privatunterricht, der durch den Tod der sehr verehrten Lehrerin aufhörte, verschiedene andere Versuche zu deutschem Unterricht schlugen fehl, sodaß beide Töchter schließlich in die dänische Mittelschule gehen mußten.

Da im Hause in der Hauptsache kartoffeldänisch gesprochen wurde — nur Großmutter sprach wohl vielfach mit den Kindern deutsch — und also auch die Schulbildung schließlich dänisch war, ist das gute Deutsch, das unsere Mutter und Tante Johanne sprachen, sehr bemerkenswert.

Nach ihrer Konfirmation — sehr zum Leidwesen der Familie auf dänisch gehalten — kam unsere Mutter auf ein Jahr nach Bergen (Norwegen) zu ihren bereits erwähnten Tanten: Anne Christine und Lise, wie vorher ihre Schwester Johanne. Beide, die ein schweres Leben hinter sich hatten, waren hart gegen sich und streng gegen ihre Nichten. Wie einfach übrigens damals der Lebenszuschnitt war, beweist folgende Tatsache: von fast jedem Kleid,

das unsere Mutter besaß, sagten die Tanten, den kjenner vi allerede. (Sie waren alle von ihrer Schwester Johanne geerbt!) Mit großer Liebe hingen die Nichten an zwei Cousinen ihres Vaters, Lydia und Allida Stuvitz. Diese müssen außerordentlich liebenswürdig und gütig, dabei sehr gebildet und belesen gewesen sein. Sie lebten mit ihrem unverheirateten Bruder Adolf in wohlhabenden Verhältnissen und hatten eine sehr gepflegte, behagliche Häuslichkeit. Adolf Stuvitz war ein großer Sammler und hierin seiner Zeit weit voraus, vor allem seine Sammlung alter Volkstrachten soll wunderschön gewesen sein; er hat sie dem Bergener Museum vermacht, wo sie noch als »Sammlung Stuvitz« erhalten ist.

Nach Apenrade zurückgekehrt, lebte unsere Mutter das übliche Leben der Haustochter, ging ihrer Mutter fleißig zur Hand, hatte mit einer Reihe von jungen Mädchen ein Kränzchen, in dem es wohl sehr lustig zuging, und genoß ihre Jugend auf Hausbällen und Festen. Auf meine Frage, wann sie unseren Vater erstmalig gesehen hätte, erzählte sie: mit Bewußtsein, eben ehe er zur See ging. Er trug schon die kurze blaue Schiffsjungen-Jacke und ging mit schnellen, energischen Schritten die Großestraße hinauf. Für das kleine Mädchen von 7 Jahren hatte er keinen Blick! Als dann ihre Schwester Johanne den ältesten Bruder unseres Vaters Jacob Jepsen heiratete, sahen sich beide natürlich öfter, und Mutter sagte mir einmal: ich mochte euren Vater schon sehr gern mit 19 Jahren. Aber er ging dann wieder zur See und blieb jahrelang fort. —

Die Glanzzeit ihrer Jugend war der deutsch-dänische Krieg 1864. Die ungeheure Spannung: Kommt es zum Krieg? hielt die Bevölkerung monatelang in Atem, die Stimmung zwischen den Volksgruppen war äußerst gereizt. Dänische Einquartierung wechselte fast täglich, gleichzeitig saßen die jungen Mädchen »hinter verschlossener Tür« und nähten preußische und österreichische Fahnen. Im Februar wurde dann eines Nachts heftig an die

Haustür gepocht: Quartier für Rittmeister Hansen og 4 Soldater. Die Dannevirke waren geräumt, die Kriegskasse wurde von diesem Kommando nach Norden in Sicherheit gebracht. In den folgenden Tagen zogen viele dänische Truppen durch die Stadt, es folgte eine kurze Stille vor dem Sturm, und dann — an einem Märztag: Geklapper vieler Hufeisen auf der Straße — die Preußen kommen! Großvater und unsere Mutter stürzen zur Haustür, eine Schwadron Husaren sprengt die Straße herauf, Mutter bezeichnete diesen Augenblick als einen der schönsten ihres Lebens. Sie und ihr Vater fielen sich um den Hals: Gott sei Dank, sie sind da! Dann aber lief sie schleunigst auf den Hausboden, wo die Fahnen griffbereit lagen und im nächsten Augenblick flatterten schwarz-weiß und schwarz-gelb lustig im Frühlingswind. Es folgte eine große, aufregende Zeit. Die Stadt wurde sehr stark von preußischen und österreichischen Truppen belegt, das Hauptquartier des Prinzen Friedrich Carl befand sich lange Zeit in Apenrade. Das Offersen'sche Haus war bis unters Dach vollgestopft mit Einquartierung, und der deutsche Patriotismus der Familie ließ sich an diesen Truppen aus. Vor allem die alte Tante Mia wußte sich nicht genug zu tun an Verwöhnung ihrer Soldaten. Morgens ließ sie fragen: Wünschen die Herren Kaffee, Tee, Kakao oder Bier? (daß die Soldaten daraufhin unverschämt wurden, ist ganz natürlich). Es gab dann auch rauschende Feste, Mutter erzählte besonders gern vom Ball, den die Offiziere im Rathaus gaben, und den sie mit dem Adjutanten des Prinzen Friedrich Carl eröffnete. (Sie soll reizend ausgesehen haben). Ihre beste Freundin, Emilie Paulsen, verlobte sich damals mit einem österreichischen Generalstäbler, späteren Feldmarschall — Leutnant Butterweck. Diese Freundschaft hat ihr Leben lang bestanden.

Den Kanonendonner von Düppel hat man damals in Apenrade gehört und der Jubel war groß, als ganz Schleswig-Holstein von dänischen Truppen

frei war. Die dann eintretende Ernüchterung, weil sich die Gründung des eigenen Großherzogtums zerschlug, erwähnte Mutter nie. — Sie blieb dann noch einige Jahre im Elternhaus. Von ihren 3 Brüdern stand ihr Friedrich, der älteste, am nächsten. Sie bezeichnete ihn als den bedeutendsten. Er war Kaufmann und sollte die elterliche Fabrik übernehmen. Leider ist er im deutsch-französischen Krieg an den Folgen einer in der Schlacht bei Gravelotte erlittenen Schulterverwundung am 4. September gestorben und im Soldatenfriedhof am »bois de la cusse« begraben. Der zweite, Christoph, war Seemann, eine Zeitlang Steuermann auf dem Schiff unseres Vaters, später Kapitän in eigener Fahrt. — Ich erinnere ihn nur als Rentner mit langer Pfeife und in Plüschpantoffeln, ziemlich philiströs! — Der dritte, Hans, war ein auffallend schöner Mann (hübsch waren die Offersens alle), liebenswürdig und gütig. Er übernahm den väterlichen Betrieb nach seines Vaters Tod (1883) selbständig. Seine Mutter lebte noch im Hause bis zu ihrem Tode (1885) als gütige, liebevolle Großmutter ihrer stattlichen Enkelschar. Die Fabrik, die wohl schließlich veraltet war, ist später eingegangen und das alte, behagliche Haus einem modernen Bau gewichen. —

MICHAEL JEBSENS KINDER



H. W. S. U.

I. Jakob

geb. den 27. 12. 1870, gest. den 14. 12. 1941

Er hat selbst seine Lebensgeschichte geschrieben, die, wie wir hoffen, noch gedruckt wird. Daher nur soviel:

Er war der würdige, ebenbürtige Nachfolger seines Vaters, sowohl in der Weiterführung der Firma, als auch in seiner politischen Einstellung und Arbeit und in der Unterstützung seiner Mutter bei der Ausbildung und Erziehung der drei noch unmündigen jüngeren Söhne. Eine schwere und große Last für den damals erst 28 Jahre alten Mann! —



Die vier Schwestern Jepsen

2. *Botilde*

geb. den 17. 12. 1872, verhelichte Bourwieg.

Ihres Vaters Liebling. Als junges Mädchen reizend, liebenswürdig, immer vergnügt; früh verlobt, glücklich verheiratet, lebte in guten Verhältnissen, als »Frau Landrat« sehr an ihrem Platz, hatte drei prächtige Jungens. Bis zum 1. Weltkrieg hatte das Leben ihr gelacht. Dann schlug das Schicksal hart zu: die beiden ältesten Söhne fielen im Krieg. Schwer hat sie gelitten, bis sie erkannte, daß das Leben ihr noch viel Gutes gelassen hatte: ihren Mann, der sie auf Händen trug, und ihren famosen jüngsten Sohn, an dem und dessen Familie sie viel Freude hat; dabei eine fabelhafte Frische und Gesundheit.

Also: ein schöner Lebensabend! —

3. *Clara*

geb. den 18. 11. 1874, verheiratete v. Fischer-Benzon, gest. den 3. 3. 1951.

Sie war eine besonders schöne Frau, sehr klug, in ihrem Urteil manchmal reichlich scharf, dabei aber sehr amüsant und — wenn es einem Menschen besonders schlecht ging — von großer Hilfsbereitschaft und Freundestreue. Ihr Haus in Flensburg war zeitweise der Treffpunkt der Familie. Manches Schwere hat auch ihr das Schicksal auferlegt, und leider ließ ihre Gesundheit oft zu wünschen übrig. Trotzdem ist unsere »Meuke« uns allen sehr viel gewesen, und hat ihr Tod eine schmerzliche Lücke gerissen.

4. *Johanne*

geb. den 1. 3. 1879, verheiratete Jessen, gest. den 17. 6. 1907

»Sei stets glücklich, frei von Sorgen, nie verdüst're sich dein Sinn, heiter wie ein Frühlingsmorgen fließe dir dein Leben hin.« Diese reichlich kitschige Strophe stand in ihrem »Poesie-Album«, sie hat sich bewahrheitet. — Ein

hübsches, sonniges Mädchen, glücklich das Elternhaus und die Jugend, sehr glücklich ihre Ehe mit Heinrich Jessen, der sie auf Händen trug. Sehr gut die pekuniäre Lage, begeistert vom Leben in Hongkong: »Ich möchte mit keinem anderen Ort der Erde tauschen«, schrieb sie. Sie hatte zwei reizende Kinder und war also tatsächlich ihr Leben »heiter wie ein Frühlingmorgen«. Und als dieser zu Ende war, da ging auch ihr Leben zu Ende. In ihrer dritten Schwangerschaft starb sie durch eine furchtbar tragische Verkettung verschiedener unglücklicher Zufälle auf der Dampferreise von Shanghai nach Honkong, 28 Jahre alt. Sie ruht in der Heimat Erde, im Apenrader Friedhof.

8. *Emma*

geb. den 14. 5. 1885, verheiratete von Hassel.

Die Schreiberin dieser Familiengeschichte. Von allen Geschwistern hat sie das härteste Leben gehabt, sie ist vor sehr schwere Aufgaben gestellt worden. Daß sie diese hat erfüllen können, dankt sie der guten Jepsen'schen Erbmasse, die in ihr lebt, nämlich: der von den Vorfahren ererbten Energie.



S. Heinrich

geb. den 8. 5. 1880, gest. den 23. 11. 1944.

Ein armer Mensch, der mit dem Leben nicht zurechtgekommen ist. Schon als Junge unnatürlich schweigsam, von seinem nur ein Jahr jüngeren Bruder Friedrich gänzlich in den Schatten gestellt, fehlte ihm jegliches Selbstvertrauen. Dabei war er durchaus nicht dumm, aber ohne rechte Initiative, und es war eine Tragik, daß er seiner schlechten Augen wegen den von ihm heiß erwünschten Seemannsberuf nicht ergreifen konnte. Ein guter, hilfsbereiter Mensch, mit starkem Familiensinn und uranständigem Charakter. Als Seemaschinist und Ingenieur hatte er eine kleine Werft in Hongkong, die ganz gut arbeitete. Der 1. Weltkrieg warf ihn aus der Bahn, er hat mitgekämpft in Tsingtau, war dann 5 Jahre in japanischer Kriegsgefangenschaft, die ihm schlimm zugesetzt hat. Mit gänzlich zerrütteten Nerven kam er nach Haus, und trotz zeitweiser Besserung ist er nicht wieder ins Berufsleben zurückgekehrt, er starb 1944 an Gehirnschlag. Aber ein Heldenstück von ihm soll nicht vergessen werden. 1906, im furchtbaren Tai-

fun, lag der Dampfer Apenrade auf der Rhede von Hongkong, unter Dampf an 2 Ankern. Trotzdem wurde er an Land getrieben und scheiterte an einem englischen Fort. Da sprangen der 1. Offizier Hieronymus Iglund und der 2. Maschinist Heinrich Jebsen mit einer Trosse über Bord und kämpften sich durch die furchtbare See an Land. Mit Hilfe dieser Trosse wurden die ganzen Passagiere und die Mannschaft gerettet. Kaum war der Kapitän in Sicherheit, da sank die »Apenrade«, sie konnte nicht wieder gehoben werden.



6. Friedrich

geb. den 21. 5. 1881, gefallen den 25. 7. 1915.

Größere Gegensätze als diese beiden Brüder waren nicht denkbar. Der Vater sagte öfters: »Könnte man die beiden einschmelzen und zwei neue Jungen daraus formen, so gäbe das ein Paar vernünftige Kerle.« —

Tatsächlich, was der eine zu wenig, hatte der andere zu viel. Friedrich ein Quirl, immer zu Dummheiten bereit, machte andauernd Lausbubenstreiche und war trotzdem bei aller Welt beliebt. Ein bildhübscher Junge, äußerst redegewandt, allerdings gegen seine jüngeren Geschwister manchmal brutal. Er wollte absolut zur See, der Vater hatte starke Bedenken, gab ihn aber dann zur Marine. Hier war seine Laufbahn allerdings wenig ruhmreich. Das Militärische lag ihm nicht, er war im Dienst gleichgültig, beim Unterricht faul, dabei recht eitel und eingebildet. Es war wohl ein Glück für ihn, daß er eines Tages von der Marine abging — nicht ganz freiwillig! — Anzuerkennen war, daß sein Vetter Max Jepsen ihn gleich als 3. Offizier einstellte. Die schwere Schule der Handelsmarine war sehr günstig für ihn, er

eignete sich eine enorme Kenntnis aller schiffahrtstechnischen Fragen an und machte sich später in San Francisco als Reeder und Makler selbständig. Im Jahre 1912 schrieb mir unser Bruder Jacob: »Friedrich ist jetzt im richtigen Kurs. Er ist ein fixer Kerl geworden und hat eine Menge Geld verdient«. Dieses Urteil ist sehr hoch zu werten, da Jacob sich um den zeitweilig recht leichtsinnigen Friedrich viele Sorgen gemacht hatte. Die Reederei M. Jebesen hat ihm wiederholt Dampfer verchartert und ja dadurch ihm ihr Vertrauen bewiesen. — Daß er keine Reichtümer hinterlassen hat, liegt wohl an seiner Lebensführung als Grand-seigneur. Übrigens gab es wohl selten jemanden, der so allgemein bekannt war wie »Fred« (So hieß er drüben) und jedermann mochte ihn leiden, nicht zum wenigsten die Damenwelt. —

Sehr aufregend war seine Inhaftierung in Mexiko 1913 wegen angeblicher Begünstigung der Revolutionäre. 13 Tage war er eingesperrt, verschiedentlich verhört, bestochene Zeugen sagten gegen ihn aus — die Situation war recht bedenklich. Endlich stellte sich heraus, daß das ganze ein Manöver von einer dortigen Reederei war, der er scharfe Konkurrenz machte. Auf Veranlassung des Deutschen Gesandten von Heintze wurde er freigelassen, nachher erklärten ihm drei Minister, daß er vollkommen schuldlos sei. —

Im 1. Weltkrieg bewies er sein Heldentum. Er war vom Mobilmachungskommando der Marine zum Vertrauensmann ernannt, und als solcher hat er den Kreuzer »Leipzig« mit Kohlen versorgt durch seinen Dampfer »Matatlan« (er war selbst mit an Bord). In Guyamas, wo die Kohlen auf Bunker verladen wurden, verriet ein Funker die Aktion an den britischen Konsul. Dieser veranlaßte die Entsendung eines englischen Kreuzers aus Kanada. Der aber kam 8 Stunden zu spät, die »Leipzig« war auf und davon. Wegen dieser Leistung ist er im Admiralstabswerk rühmlichst erwähnt worden.

Ein anderes Unternehmen schlug fehl, nämlich durch einen Schoner 4000 Gewehre und 1 Million Patronen auf einen vor Mexiko liegenden Dampfer zu bringen und an aufständische Inder zu liefern. Leider bekamen die Engländer Wind davon, und nun saß Friedrich Jebesen, weil er gegen das Neutralitätsgesetz verstoßen hatte, auf dem Pulverfaß. Also verduftete er, fuhr mit der Pazifikbahn nach New York und als norwegischer Matrose Jens Anderson mit einem dänischen Dampfer nach Europa. Seine Aufmachung war derartig echt, daß niemand Verdacht schöpfte, auch die englische Schnüffelkommission nicht, die vor Dover das Schiff auf deutsche Soldaten vier Stunden lang untersuchte. Dabei steuerte Friedrich als Rudergänger den Dampfer mit dem Minenlotsen in den Hafen von Dover hinein; hätte man ihn erkannt, so wäre er wohl an die Wand gestellt worden. Aber statt dessen zeichnete er sofort eine Minenkarte vom Hafen Dover für den Admiralstab, verließ in Esbjerg den Dampfer und fuhr gleich nach Berlin, und als Äquivalent für die Minenkarte durfte er sich sein Kommando selbst aussuchen. Er wählte die U-Bootwaffe, das war im Frühling 1915.

Im Juli ging er dann auf Feindfahrt. Er schrieb am 14. 7. 15 aus Helgoland an Tante Thilde:

»Nachdem ich hier eine Woche auf verschiedenen U-Booten Tauch- und Schießübungen mitgemacht habe, bin ich heute definitiv auf U 36 kommandiert worden und gehe morgen mit diesem Boot zu einer 20-tägigen Fernfahrt in See. Interessant wird es werden, aber auch sehr anstrengend. Bei der Durchreise in Hamburg war ich noch mit Bruder Magge zusammen. Mit herzlichen Grüßen an Euch Alle Friedrich.«

Es war sein letzter Brief. Auf dieser Feindfahrt ist er am 25. Juli 1915 mit dem U-Boot geblieben. —



Letztes Gruppenbild der Familie Jepsen



7. *Michael*

genannt Magge, geb. den 26. 7. 1883, gefallen den 11. 9. 1916.

Zunächst ein kleiner, zarter, etwas kümmerlicher Junge. Sein Vater sagte häufig: »Eine verkehrte Welt, daß Magge der Junge und Emma das Mädchen ist. Umgekehrt wärs richtig!« Später gab sich die Kümmerlichkeit, Magge war ein sehr heller, aufgeweckter Junge, nach Ansicht seiner Lehrer der begabteste von den drei jüngeren Söhnen. Jedenfalls — viele Dummheiten, die Friedrich ausführte, hatte Magge ausgeheckt. —

Er wurde Kaufmann, ging schon mit 19 Jahren nach Hongkong — leider war er für das dortige Leben reichlich jung, denn er widerstand nicht den Gefahren des Überseelebens, vor allem dem Alkohol. Das hinderte ihn aber nicht, eine sehr tüchtige Kraft zu werden, als welche Jacob ihn stets anerkannt hat. Die Führung der Reederei lag schließlich in China ganz in seinen Händen, Jacob selbst schrieb an ihn: »Es ist mir eine Sorge, daß das ganze, wichtige Rhederei-Departement auf Deinen zwei Augen steht.« Und später sagte mir jemand, der sich über die Reederei M. Jebsen ein Ur-

teil erlauben durfte: »Magges Tod ist der schwerste Schlag für die Reederei.«

Im Frühjahr 1914 kam er auf Urlaub nach Hause — über Amerika, wo er Friedrich besucht hatte — wohl mit der Absicht zu heiraten. — Es kam anders. Der Weltkrieg brach aus, Magge versuchte noch, die Schiffe der Reederei unter neutrale Flagge zu bringen, es mißglückte, da ein Staat nach dem anderen in den Krieg gegen uns trat.

Natürlich meldete er sich als Kriegsfreiwilliger — er hatte nicht gedient — und wurde im Frühjahr 1915 Rekrut — mit 33 Jahren, das war nicht leicht für ihn! — und kam schon kurz darauf an die Westfront. Es gibt einige Kriegsbriefe von ihm, alle atmen sie Siegeszuversicht, und die einzige Klage gilt dem vielen Ungeziefer in den Unterständen. Daß er mit ganzer Hingabe dabei war, erhellt aus der Tatsache, daß er schon nach kaum einem Jahr Leutnant wurde, das Eiserne Kreuz II hatte er schon vorher erhalten. Dann, Anfang Oktober 16 kam der furchtbare Brief seines Oberleutnants: Am 11. September ist Michael Jebesen am Bahnhof Chaulnes gefallen. Er ist auf dem Heldenfriedhof Mesnil St. Nicaise nördlich Nesle zur letzten Ruhe gebettet worden. —