Höhere Staatsschule in Cuxhaven.

Das hamburgische Lotswesen auf der Unterelbe

bis zum Jahre 1810.

Von

Dr. Kurt Ferber.

Wissenschaftliche Beilage zum Bericht über das Schuljahr 1900/1901.

Cuxhaven 1901.
Gedruckt bei G. Rauschenplat & Sohn.

1901. Progr. Nr. 797.

Bibliothek des Städt. Gymnasiums Düsseldorf

9cu
4
(1901)

797 b

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

HT00 8527423

Inhalt.

		Seite
Das Lotswesen auf der Unterelbe bis zum Jahre 1656		3
Das Lotswesen unter der Admiralität. 1656—1810		7
I.	Allgemeines	7
II.	Die Lotsen. (Admiralitätslotsen. Hauerlotsen. Beilotsen.)	8
III.	Die Lotsschiffer	14
IV.	Der Lotsinspektor	17
V.	Pension und Wittwenversorgung	22
VI.	Das Lotsgeld	22
VII.	Der Lotszwang	24
Die letzten Jahre der Admiralität		27

UNIVERSITÄTS- UND LANDESBIBLIOTHEK DÜSSELDORF

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Zu der vorliegenden Arbeit habe ich vorwiegend archivalisches Material benutzt; die beinahe einzigen gedruckten Nachrichten, die sich bei Klefeker (Sammlung d. Hamb. Gesetze u. Verfassungen Hbg. 1765—1773 und Mandatensammlung Hbg. 1763—1774) und bei Langenbeck (Anm. üb. d. Hamb. Schiff- und See-Recht Hbg. 1740) finden, konnten fast nur, soweit sie gleichzeitige Verhältnisse betreffen, benutzt werden. Den hauptsächlichen Untergrund der Arbeit bilden die Bestände des Staatsarchivs zu Hamburg, zu denen auch das Archiv der ehemaligen Admiralität und die älteren Teile des Ritzebütteler Amtsarchivs gehören. Diese Archivalien wurden mir in liebenswürdigster Weise von Herrn Senatssekretär Dr. Hagedorn zur Benutzung zugängig gemacht und hierher gesandt, wofür ich demselben zu ganz besonderem Danke verpflichtet bin. Hier wurde mir die Benutzung der Akten erst ermöglicht durch die Freundlichkeit der Herren Amtsrichter Dr. Bacmeister und Dr. Hartwigk, die die Aufbewahrung derselben im hiesigen Amtsgericht übernahmen und mir daselbst einen Raum zum Arbeiten zur Verfügung stellten. Die Archivalien der Handelskammer konnte ich leider nicht selbst einsehen; dagegen hat Herr Dr. Baasch mir bereitwilligst seine aus diesen Akten gemachten Auszüge zur Benutzung überlassen.[1]) Die Durchsicht der Kämmerei-Contractbücher, die für die älteste Zeit von Wichtigkeit sind, wurde mir von der Finanz-Deputation freundlichst gestattet. Schliesslich haben mir auch der Bibliothekar des Vereins für hamburgische Geschichte, Herr Dr. Walther, und der Oberbibliothekar der Kgl. Bibliothek im Haag, Herr Dr. Byranck, durch Übersendung einschlägiger Druckschriften wesentliche Dienste geleistet. Allen diesen Herren sei an dieser Stelle nochmals mein wärmster Dank ausgesprochen.

Das Lotswesen auf der Unterelbe bis 1656.

Da die Elbe an ihrer Mündung eine grosse Anzahl von Sandbänken bildet und dieselben stets verändert, indem sie sie bald verschwinden, bald an einer andern Stelle wieder entstehen lässt, so ist dieses Gebiet zu allen Zeiten für die Schiffahrt besonders gefährlich gewesen. Daher hat Hamburg schon im XV. Jahrhundert und vielleicht noch früher[2]) sog. Tonnen (das sind schwimmende, am Grunde verankerte Merkzeichen zur Bezeichnung der Untiefen) auf der Elbe legen lassen, die jährlich je nach Veränderung der Sände neu gelegt wurden, und deren Zahl im Laufe der Jahre noch bedeutend vermehrt worden ist. Ausserdem wurden an gewissen Stellen auf dem Lande sog. Baken (das sind hohe Holzgerüste aus Fachwerk) errichtet, die den Schiffern bei Tage zur Orientierung dienten. Eine ständige Feuerbake auf der Insel Neuwerk zur Orientierung bei Nacht wurde bereits seit 1286 unterhalten.[3]) Aber alle diese Einrichtungen, für deren Erhaltung Hamburg jährlich beträchtliche Summen ausgab, konnten doch schliesslich nur solchen Schiffern volle Sicherheit gewähren, die häufiger die Elbe befuhren, und denen die Seezeichen bekannt waren. Fremde und mit den Verhältnissen weniger vertraute Schiffer werden, soweit dies möglich war, bei ortskundigen Personen — und das waren in erster Linie die dort ansässigen

[1]) Die benutzten Stellen habe ich als „Mitt. v. Dr. Baasch" gekennzeichnet.

[2]) Vgl. Lappenberg, Die Elbkarte des Melchior Lorichs p. 122.

[3]) Vgl. Lappenberg, a. a. O. p. 27.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Fischer — Erkundigungen eingezogen haben. Auf diese Weise sind vermutlich die Fischer an der Elbmündung dazu gekommen, den fremden Schiffern für Geld ihre Dienste anzubieten, selbst an Bord der Schiffe zu gehen und dieselben durch die Untiefen sicher hindurch zu geleiten. Für manche ist dies gewiss zeitweise lohnender gewesen als der Fischfang, und deshalb wird sich ein Teil dieser Leute hauptsächlich dieser Aufgabe gewidmet haben, die ankommenden Schiffe sicher in die Elbe hineinzubringen. Solche Leute nannte man „Piloten", auch wohl „Lotsleute" und „Lotsen". Gegen Ende des XVI. Jahrhunderts war auf der Insel Neuwerk eine Reihe solcher Piloten ansässig, die nebenbei noch Fischer gewesen zu sein scheinen.[4]) Ob diese alle zusammen oder einzelne von ihnen gemeinsame Sache gemacht haben oder ob jeder sein Geschäft für sich allein betrieben hat, das wissen wir nicht. Ich möchte glauben, dass, wenigstens am Anfange des XVII. Jahrhunderts, einzelne unternehmende Leute den Pilotendienst allein in die Hand nahmen, indem sie sich ein geeignetes Fahrzeug bauen liessen und die andern Piloten als Lotsleute in ihren Dienst nahmen. Ein solcher könnte Hinrich Breckwolt gewesen sein, der schon vor 1607 „Pilote bei der Stadt" war;[5]) doch scheint es mir wahrscheinlicher, dass er im Dienste andrer gestanden hat. Ein solcher scheint auch der Pilote auf dem Neuenwerk Carsten Koningholt gewesen zu sein, der im Jahre 1610 dem Rate der Stadt Hamburg einen Eid leistete, wodurch er sich verpflichtete den in Not befindlichen Schiffen nach bestem Vermögen zu Hülfe zu eilen, die Schiffe, welche es wünschten, gegen einen entsprechenden Lohn auf die Elbe zu lotsen, die Verordnung über seedriftige Güter gewissenhaft zu befolgen und die Aufsicht über die 8 Tonnen in der Süderelbe zu übernehmen.[6]) Welche Gegenleistung ihm dafür der Rat bot, ist nicht bekannt. Dass er eine Besoldung erhalten hätte, lässt sich wenigstens nicht nachweisen. Ebensowenig wissen wir, wie lange er Pilote gewesen ist, und ob nach ihm noch jemand denselben Eid hat leisten müssen. Piloten auf Neuwerk werden noch 1672 erwähnt.[7]) Trotzdem scheint der eigentliche Pilotendienst schon bald nach Carsten Koningholts Tode in die Hände der Ritzebütteler übergegangen zu sein, wenn er nicht schon gleichzeitig seinen Sitz daselbst gehabt hat.[8]) Ein gewisser Cornelius Mariensen, der am 25. Januar 1626 vom Rate als Schleusen- und Hafenmeister zu Ritzebüttel angestellt wurde, hat offenbar schon vor dieser Zeit den Pilotendienst versehen. Dem Rate musste es hauptsächlich darauf ankommen einen an der Elbmündung ansässigen Mann zu haben, der die Aufsicht über die dortigen Tonnen

---

[4]) Über die Vermessung von Neuwerk haben wir 2 Urkunden (Grandauer-Obst, Gedenkbuch d. Amtes Ritzebüttel p. 196 № XIX und p. 198 № XX). In der ersten werden als Besitzer der 5½ Morgen im Westen „12 Piloten up den Elvestrom" bezeichnet, in der zweiten „5 efft 6 vischer".

[5]) Nach einem Admiralitätsprotok. von 1657 erhielt dieser H. Breckwolt, „weil er über 50 Jahre Pilot bey der Stadt gewesen und nun in steter Krankheit", 50 ℔ aus den Beckengeldern. Daraus scheint Langenbeck (Anm. üb. d. Hamb. Schiff- und See-Recht p. 438) gefolgert zu haben, dass „1607 schon Piloten publicis sumptibus gehalten" seien, eine Ansicht, die später bei Klefeker (Samml. Hamb. Gesetze I pag. 22) und bei Lappenberg (a. a. O. p. 123) wiederkehrt. Die Kämmerei-Rechnungen enthalten darüber nichts. Überhaupt kann von einer fortlaufenden jährlichen Besoldung nicht die Rede sein, da sich nachweisen lässt, dass Hinr. Breckwolt später mehrere Male auf die Zeit von 6 Monaten angestellt wurde (s. unten pag. 6 Anm. 17).

[6]) s. Anlage I.

[7]) In der „Rolle des Neuen Wercks wegen See-drifftigen Gütern" vom 10. Januar 1672.

Ausserdem werden 1617 zweimal Piloten auf Neuwerk erwähnt: 1. in dem Winnungsbuche B des Amtes Ritzebüttel p. 46: „Hanss Bencke, Pilote auf dem Neuenwerke kauft die Koterey mit dem zugehörigen Lande etc." und 2. in den Kämmerei-Rechnungen: 1617 erhielt Peter Testorp auf dem Neuenwerk 50 ℔ „wegen des Bussenschutten oder Piloten dersülwest".

1633 d. 25. Febr. verglich sich der Neuwerker Vogt Joachim Kordes mit den Hauerleuten und Piloten daselbst, in Bergungssachen nach der Rolle zu verfahren.

[8]) Schon in den Kämmerei-Rechnungen von 1611 wird ein „Pilote von Ritzebüttel" erwähnt, dem 6 ℔ für eine geborgene Seetonne bezahlt wurden.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

sowie ihre jährliche Legung und Bergung übernahm. Dazu war natürlich ein Pilote am geeignetsten, weil dieser beständig auf dem Wasser war und sich täglich von der richtigen Lage der Tonnen überzeugen konnte. Daneben musste er sich auch verpflichten,[9]) sein Pilotenschiff auf eigene Kosten zu halten und sowohl bekannte wie unbekannte Schiffe entweder selbst aufzulotsen oder durch tüchtige Personen auflotsen zu lassen. Als Besoldung wurden ihm jährlich 900 ℔ zugesichert. Aber er verwaltete dies Amt nicht lange, wahrscheinlich ist er bald gestorben. Denn um Michaelis 1626 trat an seine Stelle Hinrich von Essen „als Pilote und Schleusenmeister" unter denselben Bedingungen wie sein Vorgänger.[10]) Ausserdem musste er ein Pilotenschiff, eine sogenannte Galliote, die der Rat 1626 für 2865 ℔ 8 ß in Holland hatte zimmern lassen, für 2400 ℔ kaufen und zahlte diese Summe innerhalb 5 Jahren in halbjährigen Raten von 240 ℔ zurück. Er blieb bis Ostern 1633 in Dienst. Dann wurde an seiner Stelle Heinrich Kempe angenommen und zwar wieder unter denselben Bedingungen.[11]) Auch für ihn liess der Rat ein Pilotenschiff zimmern, das dieser für 3050 ℔ kaufte, die er ratenweise abbezahlte. 1638 wurde ihm ein Platz am Deiche in Ritzebüttel überlassen, um daselbst auf seine Kosten ein Gebäude zu errichten, „damit er bei der Hand wäre und besser auf die Schiffe vermöge seiner Bestallung sehen könnte".[12]) In welcher Weise er seines Pilotenamtes zu walten hatte, darüber wurden ihm ebensowenig Vorschriften gemacht wie seinen Vorgängern. Wie viel Lotsleute er in seinen Dienst nehmen, wie hoch er das Lotsgeld berechnen, und wo er den Schiffen seine Dienste anbieten wollte, das alles war ihm überlassen. Aber die Verpflichtung, das Pilotenschiff und die Lotsleute auf seine Kosten zu halten, musste ihm grosse Unkosten verursachen, die ihm nicht erlaubten, über eine gewisse Zahl von Lotsleuten hinauszugehen, so dass leicht Mangel an tüchtigen Lotsen entstehen konnte. Im Sommer werden zwar stets Fischer und andere Lotsen in grosser Zahl vorhanden gewesen sein, denen aber die nötige Erfahrung fehlte, und die ihn unterboten und ihm so Concurrenz machten, während er im Winter, wo die Gefahren grösser waren, das Verdienst aber kleiner, das Feld mit seinen Leuten allein behauptet haben wird, die aber nicht ausreichten. Bei dem zunehmenden Verkehr waren solche Zustände für die Schiffahrt und den Handel im höchsten Grade bedenklich, und die Folge davon war denn auch eine ganze Reihe von Schiffsunfällen, die alle dadurch zu erklären waren, dass die betreffenden Schiffe entweder gar keinen Lotsen angenommen hatten oder doch nur solche, die das Fahrwasser nicht genügend kannten. Da war es entschieden ein nicht zu unterschätzendes Verdienst Hamburgs, dass es hier eingriff und im Interesse der gesamten Schiffahrt die Regelung des Lotswesens in seine Hand nahm. Nachdem schon am 23. Juli 1639 die Admiralität[13]) beschlossen hatte, dass die hamburgischen Schiffer während der Wintermonate verpflichtet sein sollten einen Piloten einzunehmen und demselben 5 Thaler dafür zu entrichten, und dass zu dem Zwecke gewisse Piloten bestellt würden, erliess der Rat am 28. Okt. 1639 nach eingehender Besprechung mit dem Ehrbaren Kaufmann und den Schifferalten das bekannte Mandat wegen der zu nehmenden Piloten.[14]) Hiernach sollten in Zukunft „unterschiedliche erfahrene Piloten stetig die Elbe befahren,

---

[9]) s. Anlage II.

[10]) Der Contract wurde am 13. Juni 1628 unterzeichnet. s. Anlage III.

[11]) s. Anlage IV.

[12]) s. Anlage V.

[13]) Das Collegium der Admiralität war im Jahre 1623 zur Handhabung des Rechtes in Seesachen und zur Sicherung der Schiffahrt errichtet und hatte u. a. die hamburgischen Consuln zu ernennen, die Sklavenkasse (zur Lösung der in türkische Gefangenschaft geratenen Schiffsleute) zu verwalten, sowie die Aufsicht über das Arsenal und die Schiffsgeschütze, welche den Schiffen geliehen wurden, wenn sie in unsichere Gewässer fuhren. Vgl. Westphalen, Hamburgs Verfassung und Verwaltung I p. 486.

[14]) Abgedruckt in d. Hamb. Mandatensammlung I p. 42 und bei Langenbeck a. a. O. p. 453.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

„und die auf- und abgehenden Schiffe auf- und abbringen", wofür ihnen „nach Gelegenheit „der Schiffe und des Orts ein gewisses Pilotagegeld versprochen und zugesagt" wurde. Ferner sollte „ein jeder Schiffer einen Piloten aufnehmen, und da er sich dessen ver- „weigern würde, nichts destoweniger das Pilotagegeld zu bezahlen, auch zu dem Schaden, „da etwan das Schiff dadurch verunglücken möchte, zu antworten schuldig sein. Da sich „auch ein oder ander für einen Piloten ausgeben würde, so der Fahrt nicht recht kundig, „und also durch dessen Verursachen die Schiffe beweislich Schaden nehmen sollten, sollte „wider dieselben ebenmässig mit ernstlich willkürlicher Strafe verfahren werden". Es ist klar, dass diese Verordnung für das Lotswesen einen wesentlichen Fortschritt bedeutete; denn durch Aufstellung einer festen Taxe war es einerseits unmöglich gemacht, dass die Lotsen sich gegenseitig unterboten, und die tüchtigen Berufs-Lotsen brauchten jetzt eine Concurrenz derjenigen, die das Lotsen nur nebenbei betrieben, nicht mehr zu fürchten. Andererseits wurde eine Übervorteilung des Schiffers durch die Lotsen verhindert, was sehr wünschenswert war, wenn jeder Schiffer verpflichtet sein sollte, einen Piloten zu nehmen. Dieser Lotszwang, der für einzelne vielleicht lästig sein konnte, war aber notwendig für die Sicherheit der gesamten Schiffahrt. Denn es wurden dadurch zahlreiche Unfälle verhindert. Übrigens scheint ein solcher Lotszwang in damaliger Zeit ganz allgemein gewesen zu sein.[15]) So bestand er z. B. auch in Holland. Von dem Lotszwange hatte die Stadt selbst nicht den geringsten Vorteil, im Gegenteil wurde sie dadurch nur zu neuen grossen Opfern genötigt, da sie doch jetzt die Verpflichtung hatte, im Notfalle auf ihre Kosten für eine genügende Zahl von Lotsen zu sorgen. Schon 1639 hatte Heinrich Kempe von der Kämmerei 1875 ℔ erhalten, um ein neues Pilotenschiff[16]) zimmern zu lassen, und er scheint diese Summe nur zum Teil zurück gezahlt zu haben. Ob nun das erste Schiff unbrauchbar geworden war, oder ob dieses zweite Schiff schon zur Erweiterung des Lotsendienstes bestimmt war, ist nicht klar. Wahrscheinlich wurden jetzt mehrere Piloten angestellt oder vielmehr ermächtigt mit ihren eigenen Fahrzeugen Pilotendienste zu thun und andere Lotsen in Sold zu nehmen, wofür ihnen der volle Ertrag des Lotsgeldes zufloss. Da sich aber bald zeigte, dass diese Leute im Winter, wo wegen der teilweise aufgenommenen Tonnen die Gefahren doppelt gross waren, für ihre Mühen zu geringen Lohn fanden, entschloss sich im November 1643 die Admiralität, an 2 Piloten, Hinrich Breckwolt und Peter Bons, für die Wintermonate eine Entschädigung oder eine Art Besoldung zu zahlen und wiederholte dieses in den folgenden Jahren noch mehrfach.[17]) Von den Kosten übernahm die Kämmerei anfangs die Hälfte und verpflichtete sich im Jahre 1646 für diesen Zweck der Admiralität jährlich 300 ℔ zur Verfügung zu stellen. Ob während dieser Zeit auch Hinrich Kempe noch am Lotswesen beteiligt war, ist nicht klar. Er starb 1650, und sein Nachfolger wurde Hinrich Rotmerhusen, der nur die Function eines Tonnenlegers und

[15]) Langenbeck (a. a. O. p. 445) sagt: „In genere dienet zu mercken, dass alle Schiffere, wenn sie vor „einige Bajen, See-Gaten, Ströhmen ihrer Löschungs-Plätze oder irgends, allwo sie sonst aus Noht einlauffen „müssen, anlangen, an allen Orten, da es gewöhnlich, und Piloten zu haben, einen Piloten einzunehmen „schuldig."

[16]) Das war wohl die nach Angabe der Hadeler Chronik 1640 erbaute „erste Lotsgalliote", (s. Grandauer-Obst a. a. O. p. 43) von der Langenbeck (a. a. O. p. 438) behauptet, sie sei auf Kosten der Admiralität erbaut worden.

[17]) Die Kämmerei-Rechnungen enthalten darüber folgende Angaben:

1641. 11. Sept. an Heinr. Breckwolt wegen des gekauften Piloten Schiffes zalt davon er laut obligation alle halbe Jahr von Ostern 1641 anzurechnen 50 ℔ wieder zahlen will 406 ℔.
18. Sept. dto. zalt uf gleichmessige Condition 200 ℔.
1643. 4. Nov. Hinr. Breckwolt wegen seines Schiffes uf Rechnung zalt 150 ℔.
1644. 8. Mai. Heinr. Breckwolt pro resto seines bis ostern gehabten piloten Ambtes 150 ℔.
24. Aug. an die Admiralitaet vor ½ Jahr Haur vor Heinr. Breckwolts Pilot Schiff 100 ℔.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Hafenmeisters hatte. Es ist sehr wohl möglich, dass bald nach 1639 das Amt des Tonnenlegers von dem des Piloten getrennt wurde.[18]) 1646 liess die Admiralität auf ihre Kosten eine Galliote bauen, die vermutlich der Pilote Claus von Ahn erhielt, der von da an ständig das Pilotenamt verwaltete, und dem die von der Kämmerei für die Pilotage jährlich bewilligten 300 ℔ zufielen, bis Ende 1655 vier reichbeladene Schiffe zu gleicher Zeit auf der Elbe verunglückten. Es erwies sich, dass Claus von Ahn seine Schuldigkeit nicht gethan hatte, und auf Drängen der Kaufleute und Schiffer entschloss sich die Admiralität im Februar 1656, ihn abzusetzen und das Lotswesen vollständig neu zu organisieren. Man stellte den Antrag, dass 2 Lotsgallioten angeschafft würden, und dass die Lotsen künftig von den Schifferalten examiniert werden sollten. Schliesslich wurde eine Commission ernannt, die sich mit den Kaufleuten und Schiffern in Verbindung setzte und Erkundigungen über das Lotswesen in Holland einzog.

Das Lotswesen unter der Admiralität.

I. Allgemeines.

Am 10. Juli 1656 wurde die erste Pilotageordnung[19]) publiciert, und damit dem Lotswesen eine festere Organisation gegeben. Diese Lotsordnung enthielt 17 Artikel, die zum grossen Teil den holländischen Pilotageordnungen entnommen sind.[20]) Es sollten zwei Lotsfahrzeuge (Gallioten), die von je einem Lotsschiffer commandiert wurden, ständig vor der Elbmündung kreuzen und die ankommenden Schiffe mit Lotsen versehen. Die Aufsicht über das gesamte Lotswesen führte ein Lotsinspektor in Ritzebüttel. Um unfähige Lotsen fern zu halten, wurde bestimmt, dass kein hamburgischer Unterthan auf der Elbe lotsen dürfe, wenn er nicht examiniert und von der Admiralität als Lotse angenommen sei. Jedes Schiff mit 6 Fuss oder mehr Tiefgang sollte, wenn es sonst keinen Lotsen an Bord hatte, verpflichtet sein, einen solchen Admiralitätslotsen zu nehmen und das Lotsgeld nach einem festen Tarif zu bezahlen. Die Kosten für Anschaffung und Unterhaltung der nötigen Lotsfahrzeuge sowie die Besoldung des Lotsinspektors übernahm die Admiralität; die Kämmerei versprach ihr aber von Ostern 1657 an statt der bisherigen 300 ℔ jährlich 750 ℔ für Pilotagezwecke zu zahlen.[21]) Die erste Lotsordnung scheint nur provisorisch gewesen zu sein. Denn schon am 25. Sept. des nächsten Jahres legte der Rat der Bürgerschaft eine neue

---

1646. 18. März. dem Piloten Heinr. Breckwolt vor ein halb Jahr Haur bis diess Ostern zu rechnen ½ theill 300 ℔.

Ein Auszug aus den Admiralitätsprotocollen enthält folgendes: 2. Nov. 1643 „Heute dato ist mit Hinr. Breckwolt accordirt, dass er neben noch 4 andern sich für einen piloten von dato auff 6 Monaht soll gebrauchen lassen, dafür in allem ihm 600 ℔ sollen gegeben werden, halb von der Cämerey, halb von der Admiralitaet zu bezahlen, und soll der Breckwold sich und sein Volck selbst davon bekostigen. Imgleichen Peter Bons für sein Schiff auff 6 Monaht 300 ℔ zugesagt, halb von der Cämerey und halb von der Admiralität."

[18]) Anlass zu dieser Trennung könnte ein Brief gegeben haben, den der Danziger Schiffer Jacob Henneke im März 1640 an den Rat und die Admiralität richtete, worin er sich beschwerte, dass sein Schiff durch einen Lotsmann, den ihm „dieser Stadt Pilote zu Ritzebüttel" Hinrich Kempe übergeben hätte, auf den Sand gesetzt sei, und Schadenersatz verlangte. In den Kämmerei-Rechnungen wird Hinr. Kempe bis 1640 incl. als Pilote bezeichnet, in den späteren Jahren nicht mehr.

[19]) s. Anlage VI.

[20]) Eine Vergleichung der hamburgischen Lotsordnung mit der für Petten, Huysduynen, Helder und Texel von 1638 zeigt zum Teil wörtliche Übereinstimmung. Wahrscheinlich ist aber auch die Ordnung für Vlieland und Terschelling von 1649 benutzt worden.

[21]) Nach einem Admiral. Protok. vom 23. April 1657 beschloss die Kämmerei jährlich 650 ℔ zu geben, doch sind es nach Ausweis der Kämmerei-Rechnungen 750 ℔ gewesen. Langenbecks Bemerkung (a. a. O. p. 439), dass vor 1662 die Kämmerei die Hälfte der Unkosten mitgetragen, gilt höchstens bis zum Jahre 1656, wahrscheinlich aber nur für vereinzelte Fälle.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

bedeutend erweiterte Ordnung vor, die am 2. Oct. 1657 publiciert wurde. Dieselbe bestand aus 29 Artikeln, worin die sämtlichen Artikel der vorigen, mit Ausnahme des 14., 15. und 17. wieder enthalten waren. Auch in den nächsten Jahren erhielt die Lotsordnung noch einige Zusätze, blieb dann aber im Wesentlichen bis zur Auflösung der Admiralität (1810) bestehen. Revisionen wurden noch in den Jahren 1668,[22]) 1719[23]) und 1750[24]) vorgenommen, änderten inhaltlich aber nur wenig. 1657 übernahm die Admiralität auch die Beköstigung der Lotsen und Lotsschiffer an Bord der Gallioten, beanspruchte dafür aber als Entschädigung für die grossen Ausgaben einen Teil des eingenommenen Lotsgeldes. Ob die beiden Gallioten noch weiter gleichzeitig kreuzten, ist nicht klar. Im Jahre 1674 bestand jedenfalls eine gewisse Bört, d. h. sie wechselten in bestimmten Zwischenräumen mit der Kreuze ab und zwar wahrscheinlich, wie um 1740, alle 14 Tage.[25]) Im Winter, wenn die Gallioten des Eises wegen nicht mehr kreuzen konnten, wurden sie ausser Dienst gestellt, und die Lotsen mussten nun auf eigene Faust mit Jollen oder Ewern an die ankommenden Schiffe heranfahren. Dabei war es nicht zu verhindern, dass Fischer und abgedankte Lotsen den Admiralitätslotsen ins Gehege kamen und sie durch Unterbieten abdrängten. Deshalb fasste die Admiralität am 30. Dez. 1658 einen Beschluss, der diesen Lotsen verbot, die Admiralitätslotsen von den Schiffen abzudrängen, ihnen aber, wenn sie eher an Bord kamen, das betreffende Schiff aufzubringen erlaubte. Das Lotsgeld erhielten die Lotsen in solchen Zeiten nach dem Tarif einzeln ausgezahlt, nachdem 1/3 davon für die gesamte Pilotage zurückbehalten war. Im Jahre 1689 wurde der Lotsinspektor beauftragt, den Winterdienst mit der ihm unterstellten, dritten, sog. kleinen Galliote zu versehen. Konnte auch diese infolge des Eises nicht mehr hinauskommen, so wurden Ewer und Jollen, die in der zweiten Hälfte des XVIII. Jahrhunderts auch auf Kosten der Admiralität gehalten wurden, dazu benutzt.

II. Die Lotsen.

Neben den angestellten Lotsen, den sog. Admiralitätslotsen, gab es eine Art Hilfslotsen, „Hauerlotsen" genannt, die sich immer bereit halten mussten, und ausserdem „Beilotsen"; das waren Einwohner Ritzebüttels, die das Fahrwasser kannten und bei besonders starkem Schiffsverkehr zur Aushilfe herangezogen wurden.

a. Admiralitätslotsen.

Nach Art. 1 der Pilotageordnung musste jeder Lotse von den Schifferalten examiniert, von der Admiralität angenommen und vereidigt sein und ein Lotszeichen erhalten haben. Das Examen war 1656 eingeführt, scheint aber gegen Ende des XVII. Jahrhunderts allmählich in Wegfall gekommen zu sein, so dass die Admiralität am 18. Febr. 1697 von neuem den Beschluss fasste, „nach altem Herkommen die zu erwählenden Personen von den Schiffer-„alten examinieren und darauf von der Admiralität oder dem Pilotage-Collegium bestätigen" zu lassen. Das Examen war nur theoretisch; es war eine genaue Kenntnis von der Lage der Tonnen und von der Beschaffenheit des Fahrwassers erforderlich. Ein praktisches Examen war überflüssig, weil verlangt wurde, dass jeder, der als Lotse angenommen werden wollte, wenigstens 4 bis 6 Jahre hinter einander „das Fahrwasser gebraucht und gute Wissenschaft die Elbe „aufzusegeln habe." Seit es Hauerlotsen gab, werden die Lotsen meist aus diesen erwählt sein. Sobald eine Lotsenstelle zu besetzen war, machte der Lotsinspektor einen Wahlaufsatz aus den drei geschicktesten Hauerlotsen, der von einem der Lotsschiffer mit unterschrieben

[22]) Nach Langenbeck (a. a. O. p. 439) und Klefeker (a. a. O. I p. 22) war dieses die erste Pilotageordnung.

[23]) Der Inhalt dieser Ordnung findet sich bei Langenbeck a. a. O. p. 463 ff.

[24]) Wörtlich abgedruckt bei Klefeker I p. 113 ff.

[25]) Vgl. Langenbeck a. a. O. p. 440.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

wurde. Später wurden hierbei besonders die drei dienstältesten Hauerlotsen berücksichtigt. Die drei vorgeschlagenen wurden dann in Hamburg examiniert, und nachdem sie für tüchtig befunden waren, wurde die Wahl von den drei ältesten Admiralitätsbürgern mit Zuziehung des ältesten Schifferalten vorgenommen, und der Erwählte vereidigt. Anfangs pflegten die Lotsen nur zu schwören, dass sie die Pilotageordnung stets nach bestem Vermögen halten wollten. 1701 wurde aber im Auftrage der Admiralität ein besonderer Eid[26]) für die Lotsen abgefasst, der zum ersten Mal am 24. Januar 1703 von einem Lotsen unterschrieben ist. Dieser Eid verpflichtete den Lotsen u. a. auch, wenn er seinen Dienst aufzugeben beabsichtigte, 6 Monate vorher zu kündigen.[27]) In den ersten Jahren seit 1656 waren die Lotsen nur auf bestimmte Zeit, 1/2 oder 1 Jahr, in Dienst genommen,[28]) später jedoch auf Lebenszeit.

Damit nicht durch zu jugendliches oder zu hohes Alter der Lotsen ein Unglück verschuldet würde, sollten die anzunehmenden Lotsen nicht unter 25 und nicht über 60 Jahre alt sein.[29]) Die Lotsen waren dem Lotsinspektor und den Lotsschiffern zu unbedingtem Gehorsam verpflichtet, hatten aber auch das Recht sich über dieselben zu beschweren. Von den Lotsschiffern wurden sie auf die ankommenden Schiffe versetzt und mussten sich dieser Anordnung ohne Widerrede fügen. Die Lotsschiffer werden hierbei wohl immer eine bestimmte Reihenfolge unter den Lotsen innegehalten haben, wenn nicht ein Schiffer einen andern, ihm bekannten Lotsen zu haben wünschte. 1772 bestand jedenfalls eine feste Reihenfolge, die sog. Beurt,[30]) für die Lotsen. Kam der Lotse an Bord eines Schiffes, so musste er zunächst sein Lotszeichen, das er stets bei sich zu tragen hatte,[31]) und die Pilotageordnung vorzeigen. Ein Verstoss hiergegen wurde mit einer Geldstrafe von 30 ℔ geahndet, und davon wurde nicht nur der Schuldige betroffen, sondern jeder einzelne, der darum wusste und es nicht zur Anzeige gebracht hatte. Wenn ein Lotse starb oder abdankte, so musste das Lotszeichen bei Strafe von 12 ℔ an den Inspektor zurückgeliefert werden. Sobald der Lotse das Schiff betrat, übernahm er das Kommando desselben, und Schiffer und Steuermann hatten sich seinen Anordnungen zu fügen.[32]) Deshalb war er auch verpflichtet, sich sogleich, wenn er an Bord kam, nach dem Tiefgang des Schiffes zu erkundigen. Da das Lotsgeld nach dem Tiefgange berechnet wurde, so kam es wohl vor, dass Schiffer, um an dem Lotsgelde etwas zu ersparen, falsche Angaben über den Tiefgang machten, wodurch das Schiff in die grösste Gefahr kommen konnte. Daher erliess der Rat am 17. Februar 1748 ein Mandat,[33]) welches den auf die Elbe kommenden Schiffern ernstlich befahl, „die eigentlichen Fuss-Masse der Wahrheit gemäss aufs genauste anzuzeigen", und den Lotsen auftrug, sobald das Schiff vor Anker gegangen, die Richtigkeit dieser Angabe zu prüfen. Dieses Mandat, das zugleich eine Umrechnung der gebräuchlichsten Masse in Hamburger Fuss enthielt, wurde ins Englische, Französische und Holländische übersetzt und in allen 4 Sprachen gedruckt, und musste jedem ankommenden Schiffer von den Lotsen auch unaufgefordert vorgezeigt werden.

Beim Einfahren des Schiffes in die Elbe sollte der Lotse das Lot werfen lassen.[34]) Er

---

[26]) Abgedruckt bei Klefeker a. a. O. I p. 763 und bei Langenbeck a. a. O. p. 460.

[27]) Das war ein Admiralitätsbeschluss v. 13. Okt. 1701.

[28]) Im Januar 1658 bei der Rechnungsablage mussten alle Lotsen ihr Lotszeichen abgeben, weil ihr Dienst abgelaufen war, und wer wieder Lust zu dienen hätte, sollte sich bei dem Inspektor anmelden.

[29]) Nach der Pilotageordnung von 1750 nicht über 55 Jahre.

[30]) Man spricht: Böhrt.

[31]) 5. April 1743 befahl die Admiralität den Lotsen von neuem unter Androhung strenger Strafen ihr Lotszeichen beständig bei sich zu tragen.

[32]) Vgl. Klefeker a. a. O. I p. 21.

[33]) Abgedruckt in der Mandatensammlung III p. 1639 ff.

[34]) Conclusum Admiralitatis 1754.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

durfte das Schiff ohne Wissen und Willen des Schiffers nicht verlassen und musste dasselbe bis Freiburg oder Glückstadt bringen und später wenigstens bis zur Bösch.[35]) Wenn aber Westwind wehte, und der Schiffer den Lotsen noch länger zu behalten wünschte, so war dieser verpflichtet das Schiff auch bis Wittenbergen oder Neumühlen zu bringen, vorausgesetzt, dass er ohne Aufenthalt dahin kommen konnte. Bei ungünstigem Winde aber, wenn ein Aufenthalt nötig wurde, sollte der Lotse entlassen werden, oder für jeden Tag einen Thaler Wartegeld erhalten. Der Schiffer konnte natürlich den Lotsen auch schon bei Freiburg und Glückstadt entlassen, wenn er ihn nicht länger brauchte. Blieb aber der Lotse gegen den Willen des Schiffers, so sollte er verpflichtet sein das für diese Strecke vorgeschriebene Lotsgeld zu bezahlen.[36]) Wenn ein Lotse durch Nachlässigkeit ein Schiff an Grund segelte, sollte er „abgesetzt oder mit Gefängnis, Verweisung oder auch am Leibe „gestrafet" werden. Konnte er nachweisen, dass er an dem Unglück nicht allein schuld war, so wurde die Strafe ermässigt. Dagegen erwarteten ihn die schwersten Strafen, wenn er durch Trunkenheit ein Unglück verschuldete. Solange der Schiffsverkehr auf der Elbe es zuliess, haben die Lotsen die Schiffe meist selbst bis nach Hamburg gebracht. Als aber der Verkehr grösser wurde, und ihnen daran liegen musste möglichst schnell zur Galliote zurückzukommen,[37]) haben sie die Schiffe bei Glückstadt oder später an der Bösch an die Oberlotsen abgegeben. Von hier wurden sie entweder mit der kleinen Galliote abgeholt oder von den Oberlotsen nach Cuxhaven gebracht.[38]) Die Admiralitäts- und Hauerlotsen behielten aber das Recht, die Schiffe bis Hamburg aufzubringen.

Das Lotsgeld hatten die Lotsen 1656 noch selbst einkassiert und dem Schiffer jedesmal eine Quittung darüber ausgestellt, ebenso mussten sie sich von dem Schiffer eine Bescheinigung geben lassen, wie viel Lotsgeld sie erhalten hatten, und diese mit dem Gelde an ihren Lotsschiffer abliefern. Von 1657 an aber war es ihnen verboten, das Lotsgeld in Empfang zu nehmen.[39]) Wenn sie ein Schiff aufgebracht hatten, gab ihnen der Schiffer einen Lotszettel, d. i. eine Bescheinigung, wie weit sie das Schiff gebracht, wo sie an Bord gekommen, wie tief das Schiff ging, und wann sie dasselbe verlassen; diesen Lotszettel lieferten sie nach ihrer Rückkehr an den Lotsinspektor in Cuxhaven ab oder, wenn sie das Schiff bis Hamburg gebracht hatten, an den Admiralitätsschreiber, der ihnen eine neue Bescheinigung ausstellte, wann er sie entlassen hatte, die sie gleichfalls an den Lotsinspektor ablieferten. Von dem Schiffer oder von dem Admiralitätsschreiber erhielten sie auch einen Thaler für die Rückreise, der von dem Lotsgelde genommen wurde,[40]) und mussten sich dann ohne Versäumnis nach Ritzebüttel und, sobald sie sich beim Inspektor gemeldet, zur Galliote verfügen. In Zeiten geringeren Verkehrs durften einzelne von ihnen sich für kurze Zeit auch an Land aufhalten. Wurden aber wieder Lotsen gebraucht, so hatten Lotsinspektor und Lotsschiffer das Recht, sie zu jeder Tages- und Nachtzeit auf jede Galliote zu commandieren. Auf der Galliote hatten sie sich eines anständigen Betragens zu befleissigen, gottesfürchtig und nüchtern zu sein, sich nicht mit dem Trunke zu überladen und keine Schlägerei

[35]) Mandat v. 10. Dez. 1766. s. Mandatensamml. VI p. 166. Die Bösch bei St. Margarethen war seit 1749 der Sammelplatz der Oberlotsen der Brüderschaft von Neumühlen und Oevelgönne, welche die Schiffe nach Hamburg aufbrachten. Später fanden sich auch die hannöverschen Elblotsen auf der Bösch ein. (Vgl. den Aufsatz von Dr. Hagedorn „Zur Geschichte des Elblootswesens" im Hamb. Corresp. v. 15. XII. 1900.)

[36]) Pilotage-Ordnung von 1719 Art. 33.

[37]) 1668 sprach das Commercium bereits den Wunsch aus, die Lotsen sollten die Schiffe überhaupt nicht weiter bringen als bis Glückstadt, damit sie eher zur Galliot zurückkämen. (Mitt. v. Dr. Baasch.)

[38]) Seit 1764 hatten die hannöverschen Oberlotsen von der Bösch die Pflicht, die Cuxhavener Lotsen so schnell wie möglich zurückzubefördern. Diese Bestimmung bestand noch 1796.

[39]) Über Ausnahmen siehe unten pag. 24.

[40]) Diese Thaler wurden anfangs halb von der Admiralität, halb von den gesamten Lotsen getragen; später wurden sie vor der Repartition von den gesamten eingenommenen Lotsgeldern abgezogen.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

oder sonstigen Unfug zu verüben, widrigenfalls sie ihres Amtes entsetzt werden konnten. Damit sie nicht unnötig am Lande aufgehalten würden, wurde ihnen an Bord der Gallioten freie Beköstigung gewährt. Hierzu zahlte die Admiralität jeden Tag für den Mann anfangs 7 ß,[41]) später mehr bis 10 ß, seit 1793 11 ß und seit 1808 12 ß. Doch klagten die Lotsschiffer wiederholt, dass sie hiermit nicht auskämen und aus der eigenen Tasche zusetzen müssten. In Zeiten grosser Teuerung bewilligte die Admiralität stets einen besondern Zuschuss. Von den 14 Tagen, während welcher die Galliote kreuzte, waren 6 Fleischtage; ausserdem bestand die Verpflegung im Wesentlichen aus Stockfisch, Erbsen, Graupen, Brod und Butter. Auf der kleinen Galliote währte sie solange als die Galliote ausserhalb Cuxhavens war; auf den beiden grossen Gallioten begann sie im Frühjahr 5 Tage eher, als dieselben auf den Strom geholt wurden, und hörte mit dem Tage, wo sie aufgelegt wurden, auf; dafür waren die Lotsen verpflichtet dieselben im Frühjahr fertig zu machen und auf den Strom ausholen zu helfen. Damit die Lotsen stets zur Hand wären, verlangte die Admiralität 1719, dass alle Lotsen, die in Zukunft erwählt würden, ihren Wohnsitz in Cuxhaven nehmen sollten. 1682 wohnte noch ein guter Teil derselben in Ritzebüttel.

Die Zahl der Lotsen vermehrte sich mit steigendem Verkehr, blieb aber in den letzten Jahrzehnten constant. Wir wissen, dass es 1658 zehn Admiralitätslotsen gab,[42]) 1665 wurde diese Zahl um 2 vermehrt.[43]) 1702 waren es noch 12, aber 1728 bereits 14, und in diesem Jahre wurde ihre Zahl nochmals um 2 vermehrt. Da aber die andern Lotsen sich beschwerten, dass dadurch ihre Einnahmen geschmälert würden, — das Lotsgeld wurde zu gleichen Teilen unter sie verteilt — wurde, als 1729 ein Lotse starb, dessen Stelle nicht wieder besetzt, so dass ihre Zahl fortan 15 betrug. Eine weitere Vermehrung fand nicht statt, doch scheint man zeitweise weniger gehabt zu haben, so um 1740 nur 14.[44])

Die Einnahmen der Lotsen waren abhängig von der Höhe des eingegangenen Lotsgeldes. Nach der ersten Pilotageordnung wurde dasselbe repartiert „nach der davon absonderlich „gemachten Ordonantz", die aber nicht mehr bekannt ist. Es scheint, als ob die Einnahmen jeder Galliot unter die dazu gehörigen Lotsen und den betreffenden Lotsschiffer verteilt wären.[45]) Seit der Pilotageordnung von 1657 wurde das Lotsgeld zweimal im Jahre, im Sommer und im Winter, in 4 gleiche Teile geteilt, von denen einer an die Admiralität fiel, einer an die beiden Lotsschiffer, und der Rest zu gleichen Teilen unter die Lotsen repartiert wurde. In dem ersten Jahre war der Anteil für den einzelnen Lotsen noch so gering, dass die Admiralität sich genötigt sah ihnen auf ihr Gesuch einen kleinen Zuschuss zu gewähren. Doch steigerten sich die Einnahmen bald. 1658 erhielt jeder Lotse 361 ℔

1659: 467 ℔ 3 ß	1661: 518 ℔ 15 ß 9 ₰	1663: 580 ℔
1660: 519 „ 1 „	1662: 459 „ 14 „	1664: 535 „

Ausserdem erhielt jeder Lotse, der während der Zeit, wo die Gallioten des Eises wegen ausser Dienst gestellt waren, ein Schiff aufbrachte, einen Teil des Lotsgeldes, anfangs $^2/_3$ und seit 1750 $^1/_2$, ausbezahlt. 1689 kam dafür das mit der kleinen Galliote erzielte Lotsgeld hinzu. Dieses wurde auch in 4 gleiche Teile geteilt, und einen erhielt die Admiralität, einen der

---

[41]) Noch um 1740 waren es 7 ß. Vgl. Langenbeck a. a. O. p. 439.

[42]) Zusatz zu Art. 20 der Pilotageordnung.

[43]) Concl. Admiral. d. 2. März 1665. Damit stimmt auch Langenbecks Angabe (a. a. O. p. 439.) überein.

[44]) Vgl. Langenbeck a. a. O. p. 440.

[45]) Es war den beiden Lotsschiffern ausdrücklich verboten, unter sich eine Gemeinschaft zu machen oder „in eine Börse zu fahren", d. h. das verdiente Lotsgeld zusammen zu werfen und gemeinsam unter sich und die Lotsen zu verteilen. Es sollte vielmehr jeder Lotsschiffer für sich auf die ankommenden Schiffe gute Achtung haben, wodurch eine Concurrenz unter den beiden Gallioten geschaffen wurde.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Lotsinspektor und zwei die gesamten Lotsen.[46]) Ausser dem Anteil an den Lotsgeldern erhielten die Lotsen Extragratificationen, wenn sie ein Schiff im Sturm oder in Gefahr ohne Anker, Tau oder Mast einbrachten; die Höhe derselben wurde von der Admiralität bestimmt.

Dagegen konnte den Lotsen auch ihr Einkommen gekürzt werden, wenn sie sich gegen die Pilotageordnung vergangen hatten. Denn die meisten Strafen waren Geldstrafen in der Höhe von 6 bis 30 ℔. Diese wurden halbjährlich bei der Repartierung des Lotsgeldes eingezogen und zum Besten der „Seefahrenden Armen" verwandt. Als schwerere Strafen kamen zur Anwendung Arrest, Suspension vom Amte für bestimmte Zeit und für immer, ferner Gefängnis, Verweisung und Leibesstrafen. Bei Dienstvergehen unterstanden die Lotsen der Strafgewalt des Lotsinspektors und der Admiralität, in andern Dingen unterstanden sie der Jurisdiction des Amtmannes zu Ritzebüttel. 1682 wurden die Lotsen auch noch zu allerhand Hofdiensten verpflichtet wie z. B. den Burggraben aufzueisen, Service für die Soldaten zu zahlen, Heu und Korn für den Amtmann einzubringen u. s. w., wovon sie um 1740 befreit waren.[47])

b. Hauerlotsen.

Da der Bedarf an Lotsen nicht nur in den verschiedenen Jahreszeiten, sondern auch in den einzelnen Jahren sehr verschieden war, so suchte man sich schon früh durch Heranziehung von Hauerlotsen zu helfen. Diese gingen mit auf die Gallioten, wo sie auch freie Verpflegung hatten, und erhielten ein Schiff zum Auflotsen, wenn alle Admiralitätslotsen versetzt waren. Von diesen unterschieden sie sich schon dadurch, dass sie nicht vereidigt waren und bei der Verteilung der Lotsgelder nicht mit berücksichtigt wurden. Dafür erhielten sie von jedem Schiffe, das sie aufgebracht hatten, das halbe Lotsgeld, während die andere Hälfte der gesamten Pilotage zu gute kam, d. h. mit den übrigen Lotsgeldern zur Verteilung gelangte. Auch wird man in den ersten Zeiten kein Examen von ihnen verlangt haben. 1723 war es bereits üblich, dass jeder, der ein Hauerlotse werden wollte, sich von den Schifferalten examinieren liess. Erst wenn er von diesen ein Zeugnis erhalten hatte, wurde er zum Lotswesen admittiert. Dafür hatte er später Aussicht zum Admiralitätslotsen erwählt zu werden. Schon 1678 werden „extraordinaire" oder „unbestallte Lotsen" erwähnt, welche ums halbe Geld fuhren. Damit sind ohne Zweifel Hauerlotsen gemeint. 1698 befanden sich auf den Gallioten regelmässig neben den bestellten Lotsen die Hauerlotsen. Ihre Zahl scheint anfangs sehr geschwankt zu haben; 1729 waren es 5, 1747 bereits 15, und dabei ist es geblieben. Dass man eine so grosse Zahl von Hauerlotsen beschäftigte und nicht die Admiralitätslotsen vermehrte, lag offenbar an dem Widerstande dieser, die dadurch eine Verringerung ihrer Einnahmen befürchteten. Die erledigten Hauerlotsenstellen wurden meist durch die Knechte der Lotsofficianten wieder besetzt, wobei man unter den Lotsofficianten abwechselte.

Da die Hauerlotsen nur zeitweise gebraucht wurden, so waren sie genötigt sich anderweitig nach Verdienst umzusehen und begaben sich daher häufig elbaufwärts, bisweilen bis nach Hamburg, um Schiffe in See zu bringen.[48]) Als sie 1747 erklärten, dass sie ohne staatliche Unterstützung nicht bestehen könnten, da sie nur wenig Schiffe zu bedienen hätten und sich doch jeder Zeit parat halten müssten, beschloss die Admiralität ihnen eine Zulage von 100 ℔ für das Jahr zu gewähren, und ebenso in den folgenden Jahren. So

---

[46]) 1767 erhielt jeder Lotse aus den Lotsgeldern im Ganzen 758 ℔ 12 ß 3⅕ ₰, 1795: 1854 ℔ 12 ß ⁴⁄₅ ₰.

[47]) Vgl. Langenbeck a. a. O. p. 446: „Dagegen seyn dieselbe zu Ritzebüttel ab oneribus personalibus befreyet".

[48]) 1763 wurde ihnen dieses vom Rate strengstens verboten, da sie der dänischen Elblotsengesellschaft Concurrenz machten, und Hamburg damals den Wünschen Dänemarks nachgeben musste.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

wurden diese 100 ℔ allmählich zu einem festen Gehalt, das sie nachweislich noch 1786 und 1806 bezogen.[49]) Daneben wurden ihnen bisweilen auch Extrazulagen gewährt. Mit der Zeit wurden den Hauerlotsen auch gewisse Verrichtungen von den Admiralitätslotsen vollständig überlassen. Wenn z. B. ein bereits in See gewesenes Schiff wegen ungünstigen Wetters wieder umgekehrt war, seinen Lotsen aber schon an die kreuzende Galliote abgegeben hatte, so sollten die Hauerlotsen demselben, wenn es wieder in See wollte, ihre Dienste anbieten. Dafür erhielten sie im Sommer 2 ℔ und im Winter 3 ℔ pro Fuss. Der besseren Ordnung wegen hatten die Hauerlotsen unter sich eine Verabredung getroffen, eine Beurt mit einander zu halten. Um 1788 war es üblich, dass, wenn im Winter Schiffe in den Hafen von Cuxhaven gebracht waren, und der betreffende Lotse einen Lotszettel dafür erhalten hatte, der Lotsinspektor diese Schiffe einem Hauerlotsen übergab, um sie nach Hamburg oder zur Bösch zu bringen, wofür 1 Thaler pro Fuss bezahlt wurde. Dieses Lotsgeld cassierten die Hauerlotsen selbst ein und behielten es für sich, ohne dass sie einen Lotszettel ausfüllen liessen.[50]) Schon um 1784 hatte der Lotsinspektor die Hauerlotsen dazu verwandt, Schiffe in den Cuxhavener Hafen an sichere Liegeplätze zu bringen und ihre Taue am Lande festzumachen, wofür jedesmal 10 Thaler bezahlt wurden.[51]) 1793 waren dem Lotsinspektor 2 Ewer übergeben, die er bei ausserordentlichen Fällen benutzen und mit Hauerlotsen besetzen sollte; wenn etwas damit verdient wurde, so sollte die Admiralität $^1/_3$, die Hauerlotsen aber $^2/_3$ davon haben. Ausserdem brachteu sie die englischen Packetboote in See, die seit 1795[52]) wöchentlich 2 mal von Cuxhaven abgingen. Das Lotsgeld, das hierdurch einkam, wurde unter die Hauerlotsen verteilt; es betrug zusammen ungefähr 3000 ℔ im Jahr, wovon der eine mehr, der andere weniger erhielt.

c. Beilotsen.

Wir haben gesehen, dass die Admiralität schon 1658 im Winter auch nichtbestallten Lotsen erlaubt hatte, Schiffe aufzubringen. Später konnte sie bisweilen auch im Sommer dieser Leute nicht entraten. Besonders um die Wende des XVIII. Jahrhunderts wurden häufiger Fischer, Ewerführer und Jollenleute zur Aushilfe herangezogen. Man nannte dieselben Beilotsen. Sie wurden von den Lotsofficianten selbst ausgewählt, und gingen meist bei Cuxhaven an Bord der betreffenden Schiffe, besonders in solchen Fällen, wo die Galliote ihre sämtlichen Lotsen versetzt hatte und gezwungen war den Schiffen voranzusegeln. Sie mussten sich ebenso wie die andern Lotsen vom Schiffer einen Lotszettel ausfüllen lassen und erhielten dann die Hälfte des Lotsgeldes von der Admiralität ausgezahlt, während die andere Hälfte der gesamten Pilotage zu gute kam.[53]) Wahrscheinlich waren diese Beilotsen identisch mit den 1759 erwähnten Notlotsen.[54]) Jedenfalls pflegte die Admiralität auch schon damals, wenn eine grössere Zahl von Lotsen erforderlich war, alle möglichen Leute zur

---

[49]) Der Amtmann Hartung behauptete in einem Schreiben von 1832, die Hauerlotsen hätten jährlich ein Fixum von 150—200 ℔ gehabt, und Leutnant Bull sagte 1836 aus, dass dieselben bis zur Blockade (1803) jährlich 100—120 ℔ Gehalt bekommen hätten.

[50]) Dieses wurde ihnen 1801 verboten, aber auf ihre Beschwerde hin durch Admiralitätsbeschluss vom 13. April 1802 wieder erlaubt.

[51]) Am 14. Sept. 1805 wurde den Hauerlotsen und Galliotknechten von der Admiralität hierfür das Privileg verliehen.

[52]) Nach einer Mitt. v. Dr. Baasch.

[53]) 1799 kam es wiederholt vor, dass Beilotsen den Lotszettel nicht ausfüllen und sich von den Schiffsmaklern in Hamburg das ganze Lotsgeld bezahlen liessen. Als das aber bekannt wurde, wurden sie verurteilt die Hälfte ihrer Einnahmen wieder abzuliefern.

[54]) Die um 1672 auf Neuwerk lebenden Piloten (cf. oben Anm. 7) werden wohl auch Beilotsen gewesen sein.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Aushilfe heranzuziehen.[55]) Häufig übergaben auch die Admiralitätslotsen ihre Schiffe schon in Cuxhaven diesen Beilotsen, um sie weiter aufzubringen.[56]) Um 1763 bestand in Cuxhaven eine lose Vereinigung von 17 solchen Lotsen, die unter sich vereinbart hatten, sich gegenseitig beim Lotsen keinen Schaden thun zu wollen.[57]) Unter solchen Umständen war es kein Wunder, dass solche Beilotsen auch mitunter auf eigene Faust in See fuhren und den Schiffen ihre Dienste anboten.[58])

III. Die Lotsschiffer.

Die beiden Lotsschiffer waren die Führer der beiden grossen Lotsgallioten und wurden von der Admiralität gewählt und vereidigt. Der Eid[59]) war 1688 abgefasst und ist nachweislich zuerst 1701 von dem Schiffer Joh. Lange unterschrieben.

Die Lotsschiffer unterstanden dem Lotsinspektor und waren diesem zu Gehorsam verpflichtet. Die Sorge für die gute Instandhaltung ihres Fahrzeuges und des dazu gehörigen Gerätes, sowie die Aufrechterhaltung der Ordnung und Einigkeit unter den Lotsen war ihre erste Aufgabe. Sie hatten die Pflicht jedem ankommenden Schiffe einen Lotsen anzubieten. Hatten sie nicht mehr genug Lotsen an Bord, so sollten sie zuerst die grossen Schiffe bedienen, und wenn alle Lotsen versetzt waren, mit ihrer Galliot dem betreffenden Schiffe voraufsegeln und ihm so das Fahrwasser anzeigen. Dieses geschah auch, wenn es infolge des schlechten Wetters unmöglich war, einen Lotsen überzusetzen. Über die bedienten Schiffe führten sie eine genaue Liste mit Angabe, wann und wo das Schiff den Lotsen bekommen, und wie Schiff und Schiffer hiessen, und schickten diese bei Gelegenheit an den Lotsinspektor. Nach einem Admiralitätsbeschluss vom 14. Febr. 1728 mussten sie ein ausführliches Schiffs-Journal halten und dasselbe halbjährlich an die Admiralität einschicken. Wenn Schiffe absegelten, und eine der Gallioten gerade auf der Elbe war, so sollte sie diesen bis in See folgen und den Lotsen, der dieses Schiff abgebracht hatte, aufnehmen Doch sollte das betreffende Schiff selbst mit einer Schaluppe den Lotsen an Bord der Galliot bringen. Der Lotse, der hierfür 3 ℔[60]) zu zahlen hatte und ausserdem jeden Tag, den er auf der Galliote zubrachte, 8 ß Kostgeld für die genossene Verpflegung, wurde bei Gelegenheit durch ein aufsegelndes Fahrzeug an Land gesetzt.

Da die Lotsen den Schiffen „ungefähr Heilige Land" an Bord kommen sollten, kreuzten die Gallioten in der Nähe von Helgoland,[61]) und später in der Mündung der Elbe in der Nähe der sog. roten Tonne.[62]) Vielfach, wenn keine Schiffe in Sicht waren, gingen sie auch vor Anker. In dem Hafen und auf der Reede von Helgoland durften sie nicht ankern,[63])

---

[55]) Als Nov. 1756 englische Truppensendungen auf der Elbe zu erwarten waren, beschloss die Admiralität, dass „die Admiralitäts- und Hauerlotsen und sonst irgends aufzutreibende und des Endes in beständiger Bereitschaft zu haltende Lotsen angewiesen würden schleunigst an die Hand zu gehen".

[56]) Seit 1756 beschwerten sich wiederholt die Oberlotsen zu Övelgönne und Neumühlen hierüber bei dem Commercium in Hamburg. (Mitt. v. Dr. Baasch.)

[57]) Mitt. v. Dr. Baasch.

[58]) 1786 schrieb der Amtmann Matsen an den Rat, dass „verschiedene der hiesigen Einwohner, welche mit ihren Fahrzeugen schon weiter seewärts herumschwärmen, sich solchen Schiffen als Lotsen aufdringen, die wegen widrigen Windes wieder umkehren".

[59]) Abgedruckt bei Langenbeck a. a. O. p. 459 und bei Klefeker a. a. O. XI. p. 761. — Besondere Instructionen für die Lotsschiffer sind erhalten aus den Jahren 1698, 1719, 1738 und 1771 (s. Anlage VII).

[60]) Dieses Geld kam in eine Büchse, deren Inhalt jedes Jahr im Winter unter Lotsschiffer und Lotsen verteilt wurde.

[61]) Nachweislich noch 1706.

[62]) d. i. die heutige Tonne A zwischen I. und II. Feuerschiff.

[63]) Befehl des Rates vom 18. April 1665. Vgl. Mandatensammlung I p. 224 u. 229.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

wenn sie nicht etwa durch Eisgang oder Sturm gezwungen waren, dort Schutz zu suchen.[64]) Ebenso wenig sollten sie ohne Vorwissen des Inspektors oder dringende Not nach Cuxhaven segeln. Nur im Winter wurden beide Gallioten ausser Dienst gestellt, und zwar war es allmählich üblich geworden, dieselben auf Weihnacht Abend einzuholen und vor Fastnacht nicht wieder in See zu schicken. 1738 aber bestimmte die Admiralität, dass die Gallioten stets solange ihren Dienst verrichten sollten, als die Eisverhältnisse es zuliessen. Beim Kreuzen musste der Schiffer beständig eine Wache von 2 Mann bestellen, von denen mindestens einer ein Lotse sein sollte. Ausserdem führte jede Galliot eine Admiralitätsflagge, die gezeigt wurde, sobald ein Schiff in Sicht kam. Seit 1754 musste diese Flagge beständig wehen. Wenn Nachts Schiffe sichtbar wurden, zeigte die Galliote ein Licht, erst seit 1774 musste jeden Abend das Feuer auf der Galliote angezündet werden und die ganze Nacht hindurch brennen.[65])

Die Ablösung der kreuzenden Galliote durch die andere sollte nicht vor dem Hafen, sondern in der See erfolgen,[66]) hierbei wurden sämtliche Lotsen, die noch an Bord der kreuzenden Galliot waren, an die ablösende übergeben. Während die eine Galliote kreuzte, lag die andere in Cuxhaven, um ihr die zurückgekehrten Lotsen zuzubringen. Dabei sollte der Lotsschiffer selbst stets mitfahren,[67]) auf keinen Fall aber sollte er sich durch einen Knecht vertreten lassen. 1744 gab die Admiralität den Lotsschiffern versuchsweise die Erlaubnis, während ihrer Ruhetage die Lotsen durch einen beeidigten oder Hauerlotsen zur Galliot bringen zu lassen, jedoch solches jedesmal dem Lotsinspektor anzuzeigen.[68]) Wurde eine Galliote repariert, so musste die kleine Galliote die Lotsen ausbringen. Es scheint, als ob anfangs in solchen Fällen der Lotsinspektor das Commando der kleinen Galliote behielt und das Aufbringen der Lotsen besorgte. Später übernahm so lange der betreffende Lotsschiffer die kleine Galliote.

Auf jeder Galliote waren anfangs ein Knecht und ein Junge, gegen Ende des XVIII. Jahrhunderts 3 Knechte und ein Junge. Jeder Lotsschiffer hatte das Recht Knechte und Jungen seiner Galliote im Falle von Ungehorsam vorläufig zu suspendieren, bis die Admiralität entschieden hatte. Wenn Lotsen den Gehorsam verweigerten oder sich sonst eines Vergehens schuldig machten, so sollte der Lotsschiffer dem Lotsinspektor und eventuell auch der Admiralität Meldung erstatten.[69])

Die Lotsschiffer waren auch verpflichtet auf Tonnen und Baken sorgfältig Acht zu geben, und jeden Monat wenigstens einmal die Tiefe des Fahrwassers zu peilen. Ebenso wie die Lotsen mussten sie in Cuxhaven wohnen und kauften daher häufig das Haus ihres Vorgängers.

Wenn Lotsschiffer erkrankten und ihren Dienst nicht verrichten konnten, hatten sie sich wiederholt durch Hauerlotsen vertreten lassen. Dieses verbot ihnen die Admiralität 1728 und bestimmte, dass ein Lotsschiffer nur durch einen Admiralitätslotsen vertreten werden sollte, dem er dafür täglich 1 ℔ zu bezahlen hätte. Damit glaubten die Lotsschiffer aber berechtigt zu sein, wenn sie nur 1 ℔ zahlten, sich durch einen Lotsen vertreten zu

---

[64]) Concl. Admiral. v. 1673.

[65]) Schon am 28. Nov. 1752 hatte die Admiralität verfügt, dass in der Nacht stets ein Licht auf der Galliote zu brennen hätte, aber am 14. Febr. 1753 beschloss sie wieder, es bei der früheren Gewohnheit zu lassen, die Lotsschiffer aber anzuweisen sich gegen Abend aufs sorgfältigste umzusehen, ob sie nicht einige Schiffe entdecken könnten, und in diesem Falle sogleich ihre Laterne anzustecken.

[66]) Concl. Admiral. v. 1734.

[67]) Concl. Admiral. v. 4. März 1734.

[68]) Dieser Beschluss wurde 1747 erneuert.

[69]) Concl. Admiral. v. 14. Febr. 1728.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

lassen, und versäumten auch ohne Grund ihren Dienst, so dass die Admiralität 1738 die Verfügung traf, dass, wenn ein Lotsschiffer infolge von Krankheit seinen Dienst versäumen wollte, er dieses dem Lotsinspektor zu melden hätte, der dann „die wahre Beschaffenheit der Krankheit gründlich untersuchen und einen geeigneten Vertreter bestellen" sollte. Seit 1799 war diese Vertretung für den ersten Monat unentgeltlich.

Die Einnahmen der Lotsschiffer waren abhängig von dem gesamten Ertrage der Lotsgelder. Jeder von beiden erhielt hiervon den achten Teil. In den ersten Jahren waren das folgende Summen:

1658: 903 ℔ 10 ß	1660: 1297 ℔ 9 ß	1662: 1149 ℔ 11 ß	1664: 1106 ℔.
1659: 1168 „ 1 „	1661: 1127 „ 3 „ 4 ₰	1663: 1360 „	

In der zweiten Hälfte des XVIII. Jahrhunderts betrug die jährliche Einnahme 2000—3000 ℔, ja sie stieg zeitweise bis über 6000 ℔.[70]) Je mehr die Zahl der Admiralitätslotsen wuchs, desto grösser wurde natürlich das Missverhältnis der Einnahmen dieser zu denen der Lotsschiffer. Dafür mussten die Lotsschiffer seit 1668 ihre Knechte selber besolden. Dagegen erhielten sie die Auslagen für die Beköstigung ersetzt.[71]) Das Kostgeld für die Knechte wurde für das ganze Jahr bezahlt, während für die Lotsen nur die Zeit in Betracht kam, wo sie an Bord der Galliote gespeist worden waren. Die Lotsschiffer mussten daher stets genau angeben, wann sie mit der Galliot von Cuxhaven abgefahren, wann sie wieder an Land gekommen waren, wieviel Lotsen sie jedesmal an Bord gehabt, und wann sie einen Lotsen versetzt hatten. Ferner mussten sie in ihrer Rechnung leichtes und schweres Geld unterscheiden, damit ihnen ihre Auslagen in derselben Geldsorte zurückerstattet werden konnten, in welcher sie sie ausbezahlt hatten. Für andere Ausgaben war ihnen zum Teil eine feste Grenze gezogen. So sollte jeder, wenn er im Winter seine Galliote einholte, für Arbeitslohn und andere Unkosten nicht mehr als 10 ℔ ausgeben, ebenso im Frühjahr beim Auslegen der Galliote. Wenn er seine Galliote schrapen und schmieren liess, so erhielt er dazu 6 ℔ für 6 Mann auf einen Tag. Das erforderliche Material musste er sich von dem Lotsinspektor geben lassen.

Am 12. Nov. 1801 beschloss die Admiralität, den beiden Lotsschiffern den Titel eines Capitains beizulegen. Gleichzeitig wurde ihnen ein silberner Degen verliehen. 1809 erlaubte ihnen die Admiralität auch an ihrer Uniform auf der rechten Schulter eine goldene Epaulette und an ihrem Degen ein aus Silber und blauer Seide gewirktes Portepee zu tragen.

Verzeichnis der Lotsschiffer.

Tiarka Richers, bis 1657.

Peter Jansen, erwählt 1657.

Berend Lübbers, um 1674, gest. 1678.

Jürgend Roodt od. *Rode,* um 1681, dankte 1701 ab.

Johann Lange, 1701—1719.

Heinrich Schilling, um 1659.

Wilhelm Volkerts, um 1674, gest. 1678.

Joachim Kolper, um 1678, gest. 1682.

Hinrich Lübbers, um 1684, dankte 1702 ab, gest. 1705.

Johann Schomaker, 1702—1708, war vorher Tonnenleger.

Hinrich Roth, 1708—1710, war vorher Tonnenleger.

---

[70]) Die Einnahmen jedes Lotsschiffers betrugen:

1765: 2769 ℔ 10 ß	1775: 3028 ℔ 4 ß	1785: 2975 ℔ 10 ß 3 ₰	1795: 6356 ℔ 4 ß.
1770: 2634 „ 2 „	1780: 2237 „ 12 „	1790: 3485 „	1800: 5580 „

[71]) An Kostgeld wurden ihnen für ihre Person pro Tag 10 ß und später 12 ß gezahlt; für 3 Knechte und einen Jungen wurden 1799 täglich 20 ß bezahlt.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Peter Jaspers, 1719—1728, wurde dann Lotsinspektor.

Hinrich von Cölln, 1728—1742, später Lotsinspektor.

Joh. Janssen, 1742—1747, verunglückte mit seiner Galliote.

Peter Labbé, 1747—1750, später Lotsinspektor.

Joh. Carl Wohlers, 1750—1774.

Daniel Michael Becker, 1774—1779.

Jacob Sievers, 1779—1810, seit 1801 Lotscapitain.

Joh. Samuel Jacob Sievers, seit 1809 seinem Vater adjungiert, trat d. 15. Febr. 1810 an dessen Stelle, starb in der Franzosenzeit.

Carsten Hase, 1710—1721.

Peter Köhn, 1721—1737, später Lotsinspektor.

Peter Carstens, 1737—1748, später Lotsinspektor.

Johann Wilhelm Marquard, 1748—1756, später Lotsinspektor.

Johann Caspar Lühring, 1756—1775.

Marcus Jürgen Höpcke, 1776—1782.

Joachim Heinr. Volprecht Hasselmann, 1783—1799.

Jürgen Christoph Bernitt, 1799—1802, seit 1801 Lotscapitain, später Hafeninspektor in Hamburg.

Jacob Hinrich Benöhr, 1802—1827.

IV. Der Lotsinspektor.

Der Lotsinspektor, auch Capitän genannt, wurde von der Admiralität erwählt und, nachdem ihm seine Instruction[72]) vorgelesen war, vereidigt.[73]) Die Anstellung erfolgte anfangs auf Lebenszeit, seit 1785 aber auf sechsmonatliche Kündigung. Nach der Vereidigung begab er sich möglichst bald nach Cuxhaven. Denn er war verpflichtet hier zu wohnen und sollte nur zur Rechnungsablage, die halbjährlich stattfand, nach Hamburg kommen, sich dann aber ohne Verzug wieder zurückbegeben. Während der Zeit, wo er in Hamburg war, oder wenn er erkrankte, vertrat ihn in Cuxhaven ein Lotsschiffer und zwar in der Regel der älteste. War der Lotsinspektor gestorben, so kam es auch vor, dass beide Lotsschiffer abwechselnd die Geschäfte führten.

Seine wichtigste Aufgabe war die Aufsicht über das Lotswesen. Er war dafür verantwortlich, dass die Pilotageordnung genau befolgt wurde. Den nach Cuxhaven zurückkehrenden Lotsen nahm er die Lotszettel ab und sorgte dafür, dass sie sich sofort wieder zur Galliote begaben. Alle 14 Tage schickte er die von den Lotsschiffern geführten Listen über die Versetzung der Lotsen an den Admiralitätsschreiber in Hamburg. Daneben führte er selbst genau darüber Buch, welche Schiffe einen Lotsen empfangen, wie tief dieselben gegangen, und wie weit die Lotsen sie gebracht hatten. Über Alles, was bei dem Lotswesen passierte, musste er Protokoll führen und dasselbe alle halbe Jahr bei der Rechnungsablage vorlegen.[74]) Schliesslich hatte er auch ein Verzeichnis über die Lotszeichen zu führen, damit hiermit kein Missbrauch getrieben würde. Anfangs hatte er sogar das Recht Lotsen und Lotsschiffer abzusetzen; 1750 wurde diese Befugnis jedoch dahin eingeschränkt, dass er einen Lotsen von seinem Amte suspendieren konnte, bis die Admiralität über dessen definitive Bestrafung entschieden hatte.

Mit dem Lotswesen hing auch die Sorge für das Fahrwasser[75]) eng zusammen. Jeden Monat sollte er wenigstens einmal die Elbe ein- und aussegeln und die Tiefe der Elbe sowie

---

[72]) Instructionen sind erhalten aus den Jahren 1657, 1689, 1719, 1728, 1738, 1785 und 1794. s. Anlage VIII.

[73]) Der Eid ist abgedruckt bei Langenbeck a. a. O. p. 458 und bei Klefeker a. a. O. XI p. 758.

[74]) Concl. Admir. v. 24. Jan. 1719.

[75]) Das Legen und Aufnehmen der Tonnen besorgte der Tonnenleger, der von der Kämmerei besoldet wurde, aber der Aufsicht des Lotsinspektors unterstellt war.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

die Süd- und Nordgründe peilen, ferner auf die Baken und Tonnen Acht geben, und nach jedem Sturme sich überzeugen, ob noch Alles in Ordnung wäre. In jedem Frühjahr musste er der Admiralität sämtliche Veränderungen ausführlich mitteilen. Im Frühjahr wurde nämlich stets eine Hauptpeilung vorgenommen, woran sich möglichst alle Lotsen beteiligen sollten. Ausserdem musste er seit 1737 monatlich über die Visitation der Gatten Bericht abstatten.

Auch das Arsenal zu Cuxhaven, das eine Reihe von Ankern, Tauen und andern Schiffsgerätschaften zum Verleihen enthielt, unterstand seiner Aufsicht. Wenn Schiffe in Not waren, sollte er ihnen mit Ankern, Tauen und dergl. zu Hilfe kommen und sich über jedes Stück eine Quittung ausstellen lassen. Zweimal im Jahre nahm er das Inventar auf und schickte dieses Verzeichnis nach Hamburg an den Campagne-Meister, der das Hamburger Arsenal verwaltete und aus diesem das Cuxhavener ergänzte, und an den häufig die in Cuxhaven entliehenen Stücke zurückgeliefert wurden.

Ferner führte der Lotsinspektor die Aufsicht über den Hafen in Cuxhaven und hatte in demselben für Aufrechterhaltung der Ordnung zu sorgen. 1785 wurde ihm hierzu ein besonderer Hafenaufseher zur Seite gestellt, den er zur Erfüllung seiner Pflichten anzuhalten hatte.[76])

Wie schon erwähnt, stand dem Lotsinspektor auch ein Fahrzeug zur Verfügung, die sog. „kleine Galliote".[77]) Diese sollte er stets in Bereitschaft halten, um damit den in Not befindlichen Schiffen zu Hülfe zu kommen;[78]) zu andern Zwecken als hierzu oder zu den Peilungen[79]) durfte er sie nicht gebrauchen, bis er 1689 mit der Wahrnehmung des Winterdienstes beauftragt wurde. Solange die grossen Gallioten an Land waren, brachte er die Lotsen an die ankommenden Schiffe. Das Commando sollte er möglichst selber führen und höchstens einen ganz zuverlässigen Menschen mit seiner Vertretung beauftragen. Die Admiralität wollte ihm Lohn und Kost für einen Knecht bezahlen, ausserdem sollten Lotsen und Inspektor während der Tage, wo sie mit der Galliote unterwegs waren, freie Beköstigung erhalten, damit sie nicht jeden Abend nach Cuxhaven zurückzukommen brauchten, sondern mehr in See halten könnten. 1738 erhielt der Lotsinspektor dazu das Privileg mit der kleinen Galliote die Oberlotsen aus den in See gehenden Schiffen abzuholen,[80]) womit er gleichzeitig die Verpflichtung übernahm, alle Vorkehrungen zu treffen, dass die abgehenden Lotsen nicht in Verlegenheit kämen, wieder aus ihren Schiffen zu kommen. Vorher hatten dieses Cuxhavener und Blankeneser Schiffer besorgt; daher wurde jetzt allen Einwohnern von Ritzebüttel und Cuxhaven aufs strengste untersagt, Lotsen aus den Schiffen zu holen, und am 7. Sept. 1740 beschloss die Admiralität, dass diejenigen Lotsen, die sich selbst ans Land brächten oder von andern gebracht würden, dem Lotsinspektor trotzdem die ihm zukommende Gebühr zahlen sollten. Im Jahre 1808 wurde der Lotsinspektor auf sein Gesuch von der Verpflichtung sein Fahrzeug selbst zu führen entbunden, und an seine Stelle ein Leutnant mit der Führung beauftragt.

Zu den Functionen des Lotsinspektors kam in der zweiten Hälfte des XVIII. Jahrhunderts noch die Aufsicht über das Quarantainewesen. Zuerst hatte man in solchen Fällen

[76]) Anfangs war der Tonnenleger zugleich Hafenmeister, doch scheint dieses bereits vor 1720 aufgehört zu haben.

[77]) Das erste Fahrzeug des Lotsinspektors hiess die „alte Galliote".

[78]) Später durfte er hierzu auch Ewer oder Schmacken benutzen, deren Kosten der gerettete Schiffer zu tragen hatte.

[79]) Auch hierzu wurden später häufig Ewer gemietet.

[80]) Jedenfalls sind nur die Lotsen gemeint, die bei Cuxhaven ihre Schiffe verliessen; denn die welche bis in See mitfuhren, wurden von der kreuzenden Galliote aufgenommen.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

ein bewaffnetes Fahrzeug an der Elbmündung postiert, um alle aus verdächtigen Ländern kommenden Schiffe anzuhalten. Als 1746 die Gefahr beinahe vorüber war, wurde der „armirte Hucker" nach Hamburg zurückbeordert und seine Mannschaft entlassen, dafür aber der Lotsinspektor beauftragt, die Lotsen anzuweisen, dass sie alle quarantainepflichtigen Schiffe bei Cuxhaven vor Anker gehen liessen und dem Lotsinspektor signalisierten, damit dieser sich an Bord begeben und das Nötige veranlassen könne. 1770 hatte die Admiralität anfänglich zum Gebrauch der Quarantaine-Anstalten die kleine Galliote armieren lassen und den Lotsinspektor zum Commandeur ernannt. Die armierte Galliote musste beständig auf dem Strom liegen, die quarantainepflichtigen Schiffe anhalten und die Communication derselben mit dem Lande verhindern. Im Notfalle durfte auch von den Geschützen Gebrauch gemacht werden. Im übrigen hatte der Lotsinspektor sich nach den jedesmaligen Anweisungen des Amtmannes zu richten. Als sich aber bald zeigte, dass die Galliote zu klein war und auch beim Lotswesen nicht entbehrt werden konnte, wurde das frühere Kohlenschiff umgebaut und zum Quarantaine-Wachtschiff bestimmt. Das Commando behielt der Lotsinspektor bis zur Aufhebung der Quarantaine und ebenso später jedesmal, wenn Quarantaine verordnet war. Da der Lotsinspektor Marquard, solange er dieses Commando hatte, den Titel „Commandeur" führte, so wurde derselbe Titel 1787 auch seinem Nachfolger Lange auf dessen Wunsch verliehen und blieb seitdem mit der Stellung des Lotsinspektors verbunden. Demselben Lange wurde 1786 ein Degen und 1788 ein blau-goldenes Portepee verliehen. Vorher hatten die Lotsinspektoren als Abzeichen nur einen Stock mit silbernem Knopf getragen, der ihnen bei ihrer Ernennung von der Admiralität geschenkt wurde. Diesen Stock behielten sie auch neben dem Degen.

Was die Einnahmen des Lotsinspektors angeht, so bezog derselbe von Anfang an ein festes Gehalt und zwar wahrscheinlich 900 ℔ jährlich[81]) wie die ersten vom Rate angestellten Piloten. Später wurde dasselbe auf 1000 ℔[82]) erhöht. Dazu kamen seit 1689 die Einnahmen durch die kleine Galliote. Der Lotsinspektor erhielt, wie schon erwähnt, 1/4 der gesamten Einnahme. Diese Summe war natürlich in jedem Jahre verschieden,[83]) besonders seit 1738, wo der Gebrauch der kleinen Galliote wesentlich beschränkt wurde. Das wird wohl auch der Grund gewesen sein, dass die Admiralität dem Lotsinspektor in demselben Jahre das Privileg erteilte die Lotsen aus den abgehenden Schiffen zu holen. Das von diesen gezahlte Geld[84]) erhielt er seit 1747 für sich allein. Andere Nebeneinnahmen erzielte er durch die Verwaltung des Arsenals. Für jeden grossen Anker, den er auslieh, bekam er für seine Bemühungen 6 ℔, mit Tau 9 ℔ und für kleine Anker 3 ℔.[85]) Seit 1794 erhielt er auch von den 30 ℔, die jedes Schiff zahlen musste, das bei Eisgang von den Hauerlotsen in den Hafen gebracht war, einen Anteil von 3 ℔. Eine sehr wichtige Einnahmequelle wurde für ihn die Quarantaine, da er für jedes Quarantaineschiff 24 ℔ erhielt.

Seine Auslagen wurden ihm in gleicher Geldsorte erstattet, wie er sie ausgezahlt hatte. Hierzu gehörte ausser dem Kostgelde für sich und die Lotsen der Lohn für seine Knechte[86]) und zum Teil auch das Kostgeld für dieselben, Reisegeld und Diäten, wenn er nach Ham-

---

[81]) Michael Schulte bezog um 1679 jährlich 900 ℔.

[82]) Paul Albers erhielt um 1715 jährlich 1000 ℔ Lüb. Cour. in 2 Raten zu 500 ℔.

[83]) Der Anteil des Lotsinspektors an den Einkünften der kleinen Galliote betrug z. B.:

1770: 169 ℔ 4 ß	1772: 91 ℔ 8 ß	1774: 45 ℔ 1 ß	1776: 35 ℔ 1 ß	1778: 174 ℔ 12 ß.
1771: 135 „ 10 „	1773: —	1775: 574 „ 13 „	1777: 142 „ 3 „	1779: 55 „ 14 „

[84]) Nach der Instr. von 1794 zahlte jeder Lotse im Sommer 2 ℔ 4 ß und im Winter 2 ℔ 8 ß.

[85]) Diese Taxe wurde wahrscheinlich 1738 aufgestellt. Der Lotsinspektor Jaspers hatte 1728 für ein Tau 9 ℔ erhalten und ebensoviel 1729 für einen Anker.

[86]) 1689 hatte er einen Knecht, 1785 bereits vier.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

burg reiste,[87]) u. a. Seit 1785 hatte der Lotsinspektor in dem der Admiralität gehörigen Hause auch freie Wohnung unter der Bedingung, dass er es in gutem und baulichem Zustande unterhielt und in den für die Admiralität reservierten Zimmern für Ordnung und Reinlichkeit sorgte.

Wenn auch die Aufsicht über das Lotswesen in Cuxhaven dem Lotsinspektor zukam, so gab es doch Zeiten, in denen dem Amtmanne zu Ritzebüttel noch eine Art Oberaufsicht übertragen wurde. Von vornherein war dieses keineswegs beabsichtigt. Nach Übernahme des Lotswesens durch die Admiralität 1656 hatte zwar der Amtmann Lucas Beckmann auf Wunsch des Rates bei der Einrichtung des Lotswesens mitgeholfen und die Lotsen zu ihrer Pflicht angehalten, aber schon seinem Nachfolger wurde bedeutet, dass der Lotsinspektor nur der Admiralität unterstellt sei, und dass der Amtmann nur den Auftrag habe, denselben im Notfalle zu unterstützen, z. B. wenn die Lotsen nicht parieren wollten. In Zukunft kümmerte sich daher kein Amtmann mehr um das Lotswesen,[88]) bis 1737 der Rat dem Amtmann Brockes die Oberaufsicht hierüber übertrug. Brockes nahm sich mit grossem Eifer der Sache an, citierte sogleich den Lotsinspektor und einen Lotsschiffer, um sich über Alles zu informieren, und befahl, ihm alle Veränderungen im Fahrwasser stets sofort zu melden. 1745 kam es infolge dieses Aufsichtsrechtes zu einem ernsten Conflict zwischen dem Amtmann Schele und dem Lotsinspektor von Cölln. Letzterer hatte, in der Meinung, dass der Amtmann seine Befugnis überschreite, diesem den Gehorsam verweigert, und war trotz der angedrohten und teils verhängten Strafen bei seinem Widerstande geblieben, bis die Angelegenheit durch Vermittelung des beteiligten Lotsschiffers gütlich beigelegt wurde. Als die Admiralität von diesem Vorfalle Kenntnis erhielt, erteilte sie dem Lotsinspektor einen ernsten Verweis wegen seines unanständigen Betragens und befahl ihm in Zukunft „dem jedesmaligen Herrn Amtmann als seiner ihm vorgestellten ordent-„lichen Obrigkeit allen schuldigen Gehorsam und Respect zu leisten.“ Desgleichen schrieb der Rat an den Amtmann Schele, er solle sich „fürs zukünftige mit dem Lots-„wesen ohne die äusserste Not nicht befassen, mithin alle Collisiones mit Löbl. „Admiralität zu vermeiden suchen.“ Damit hörte natürlich die Aufsicht des Amtmanns über das Lotswesen auf.[89]) Aber im Jahre 1778 traten Verhältnisse ein, die eine Erneuerung dieser Aufsicht nötig machten. Es war nämlich zwischen dem Lotsinspektor Marquard und den beiden Lotsschiffern zu sehr unangenehmen Streitigkeiten gekommen, die nicht nur das Ansehen Marquards bei den Lotsen untergruben, sondern überhaupt das ganze Lotswesen zu gefährden drohten. Dazu kam, dass sich der Lotsinspektor grobe Pflichtverletzungen hatte zu Schulden kommen lassen. Um wieder geordnete Zustände herbeizuführen, wandte sich die Admiralität an den Amtmann Poppe und bat um dessen Unterstützung. Am 22. Juli 1778 fasste sie den Beschluss, „dass der Amtmann von nun an beständig eine uneinge-„schränkte Aufsicht, sowohl auf das Betragen der Lotsofficianten und der Lotsen als „auf das Lotswesen überhaupt dahin habe, dass die Pilotage-Ordnung und die besondere In-„struction der Officianten nicht nach Willkür durchlöchert, sondern schuldigermassen be-„folget, dass Ruhe, Eintracht, Ordnung, Subordination, Unparteilichkeit und Disciplin wieder „eingeführet und in Ausübung gebracht, dass geringere Vergehungen z. E. Ungehorsam,

---

[87]) Nach der Instr. v. 1785 betrug das Reisegeld jedesmal 75 ℔ und die Diäten 12 ℔ die Woche.

[88]) 1733 waren 2 Lotsen vom Amtmann bestraft, aber nicht wegen Dienstvergehens, sondern wegen respectwidrigen Benehmens gegen den Amtmann.

[89]) Wenn Lotsinspektor und Lotsschiffer die (1747 erneuerte) Verpflichtung hatten, von allen im Hafen oder in dessen Nähe vorkommenden Schiffsunfällen dem Amtmann sofort Anzeige zu machen, so hatte das mit dem Lotswesen direct nichts zu thun.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

„Widersetzlichkeit, Zänkereien, Berauschung und dergl. dem Herrn Amtmann zur Bestrafung „zu überlassen, Vergehungen von mehrerer Erheblichkeit aber, insofern sie den Dienst „afficieren, oder sonstige Unregelmässigkeiten an eine Löbl. Admiralität zur Bestrafung ein- „berichtet werden."

Nach wenigen Jahren schon scheint diese Bestimmung der Admiralität unbequem gewesen zu sein. Während in Ritzebüttel noch ganz allgemein der Amtmann als Vorgesetzter der Lotsofficianten galt, erteilte die Admiralität 1785 dem Lotsinspektor Lange einen scharfen Verweis, weil er sich bei einer Differenz mit dem Lotsschiffer Sievers an den Amtmann[90]) gewandt hätte. Infolge dessen betrachtete nun auch Lange den Amtmann nicht mehr als Vorgesetzten, so dass dieser sich in seinen Rechten beeinträchtigt glaubte und 1786 den Rat um Aufklärung bat, ob der Beschluss von 1778 noch Gültigkeit habe oder nicht. Der Rat erneuerte darauf diesen Beschluss mit der Bestimmung, dass er auch für alle künftigen Amtmänner Geltung behalten sollte. Damit war aber die Admiralität nicht einverstanden und verfasste ein ausführliches „Pro Memoria", worin die Gründe auseinandergesetzt wurden, die die unbedingte Einmischung des Amtmannes in das Lotswesen nicht zuliessen. Schliesslich einigten sich im März 1787 Rat und Admiralität dahin, dass der Beschluss von 1778 aufzuheben und die Ausübung der Pilotageordnung auf verfassungsmässige und hergebrachte Weise der Admiralität zu überlassen sei, dass aber „1) die Jurisdiction über die Lots- „officianten und Lotsen in personalibus und andern Fällen, welche das Amt und den Dienst „nicht betreffen, vor wie nach, bei dem jedesmaligen Herrn Amtmann verbleibe; 2) dass „der Lotsinspektor bei den Vergehungen seiner Untergeordneten, oder wo es sonst nötig „sein möchte, dem Herrn Amtmann gebührenden Bericht abstatte; 3) dass, wofern Ab- „hörungen nötig seien oder der Herr Amtmann die Hülfe verleihen müsse, oder sonst „dessen Schutz erforderlich sein dürfte, er geziemend darum ersucht werde; 4) dass der „Herr Amtmann, wenn etwa Gefahr auf den Verzug haften sollte, dasjenige auch in Pilotage- „Sachen, kraft des ihm übertragenen Amts, anordne, was er zur Beförderung der Sicherheit, „der Ruhe und des Friedens nötig halten wird." Damit waren die Befugnisse des Amtmannes genau begrenzt, und so blieb es auch bis zur Auflösung der Admiralität.

Verzeichnis der Lotsinspektoren.[91])

Claus Richers od. *Richters,* erwählt d. 2. Okt. 1657, war 1668 noch im Dienst.
Michael Schulte, war bereits 1674 Lotsinspektor, gest. 1681.
Albert Petersen, vereid. 17. Febr. 1681, dankte 1689 ab.
Carsten Rickmers, erw. 26. Sept. 1689, dankte 7. Januar 1701 ab.
Paul Albers, erw. 7. Jan. 1701, dankte 1718 ab.
Joachim Behrens, erw. 8. Sept. 1718, dankte 1720 ab.
Johann Petersen, erw. 13. April 1720, gest. 16. Dez. 1727.
Peter Jaspers, vereid. 16. Febr. 1728, gest. 18. Nov. 1737.
Peter Köhn, erw. 4. Dez. 1737, gest. 1742.
Hinrich von Cölln, erw. 14. April 1742, gest. 10. Febr. 1748.
Peter Carstens, erw. 15. Febr. 1748, gest. 2. Nov. 1750.
Peter Labbé, erw. 21. Nov. 1750, vereid. 9. Febr. 1751, gest. 1756.
Johann Wilhelm Marquard, erw. 15. Sept. 1756, vereid. 17. März 1757, gest. 26. März 1785.
Johann Anton Lange, erw. 22. April 1785, gest. 3. Sept. 1794.
Michael Brunswick, erw. 14. Okt. 1794, gest. 1818.

---

[90]) Das war der Amtmann Vincent Matsen.
[91]) Das Verzeichnis bei Grandauer-Obst (a. a. O. p. 160) ist ungenau.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

V. Pension und Wittwenversorgung.

Wenn ein Lotse oder ein Lotsofficiant starb, so wurde den Hinterbliebenen der Genuss der Einkünfte noch für das laufende Quartal gewährt.[92]) Der betreffende Nachfolger erhielt die Stelle nur unter der Bedingung, dass er auf die Einnahmen des ersten Quartals zu Gunsten der Hinterbliebenen seines Vorgängers verzichtete. Dieses Gnadenquartal galt schon 1708 als ein Recht der betreffenden Wittwe; mitunter gab diese einen Teil der Einkünfte an den Nachfolger zurück. Bei den Lotsschiffern war es in der spätern Zeit Regel, dass der neu gewählte von den Hinterbliebenen des Vorgängers, solange diese noch die Einkünfte bezogen, pro Tag 1 ℔ erhielt. Der Lotsinspektor erhielt in solchem Falle 1 ℔ 8 ß pro Tag, und ausserdem wurden ihm einige Zimmer in dem Hause der Admiralität eingeräumt, das die Hinterbliebenen noch bis zum Ablauf des Gnadenquartals bewohnen durften. Es kam wohl auch vor, dass die Admiralität den Hinterbliebenen eine Unterstützung gewährte.[93]) Doch gehörte dieses zu den selteneren Fällen, ebenso wie die Pensionen für solche, die wegen Krankheit oder hohen Alters ihren Dienst aufgeben mussten. Dann musste aber meist auch der Nachfolger einen Teil dieser Pension tragen.[94])

Da bei dem Lotsenberuf das Leben des einzelnen in beständiger Gefahr ist, so hatten die Admiralitätslotsen schon früh unter sich eine Wittwenkasse gegründet. Die ältesten Statuten derselben stammen aus dem Jahre 1678[95]) und wurden 1684 einer Revision unterzogen.[96]) Diese Casse wurde von dem Admiralitätsschreiber, dem Lotsinspektor und seit 1684 auch von dem ältesten Lotsschiffer verwaltet. Jeder Lotse und Lotsschiffer zahlte von jeder Mark, die er verdiente, 4 ß in diese Casse; der Beitrag wurde ihm halbjährlich von seinen Lotsgeldern abgezogen. Anfangs haben auch die Hauerlotsen zu dieser Casse beigesteuert und zwar für jede Mark 3 ß; 1684 scheint dieses aufgehört zu haben. Wenn nun ein Lotse starb oder dienstunfähig wurde, so erhielt er bezw. seine Wittwe, solange diese sich nicht wieder verheiratete, oder seine Kinder (Knaben bis zum 14. Lebensjahr, Mädchen bis zum 18. Jahr) halbjährlich 20 ℔ Lübisch, und der Lotsschiffer das Doppelte. Waren die Cassenverhältnisse besonders günstig, so konnten auch höhere Pensionen bezahlt werden. Ob diese Statuten später noch abgeändert worden sind, ist nicht klar. Um 1804 zahlte auch der Lotsinspektor einen jährlichen Beitrag von 18 ℔. Seit wann derselbe der Wittwenkasse beigetreten war, und was für eine Pension er zu beanspruchen hatte, wissen wir nicht.

VI. Das Lotsgeld.

Wir haben gesehen, dass schon 1639 vom Rate ein fester Tarif für das Lotsgeld aufgestellt war. Derselbe unterschied 12 Sätze je nach der Jahreszeit (Sommer- und Winterlohn), nach der Grösse des Schiffes (unter oder über 100 Last)[97]) und nach der Länge des

---

[92]) Die Wittwe eines Lotsinspectors erhielt die Einkünfte der kleinen Galliote.

[93]) Als 1747 die Lotsgalliote mit dem Lotsschiffer Jansen, 5 Admiralitätslotsen, 4 Hauerlotsen und 2 Knechten verunglückte, erhielten alle Hinterbliebenen von der Admiralität Unterstützungen.

[94]) Der Lotsschiffer Wohlers wurde 1774 mit einer Pension von 1000 ℔ entlassen, wovon sein Nachfolger die eine, die Admiralität die andere Hälfte zahlte; bis 1785 übernahm dann die Admiralität allmählich die ganze Summe. Ebenso wurde 1775 der Lotsschiffer Lühring mit 600 ℔ Pension entlassen, wovon sein Nachfolger bis 1778 die Hälfte zu zahlen hatte.

[95]) s. Anlage IX a.

[96]) s. Anlage IX b.

[97]) Die Last betrug 4000 Pfd. (Vgl. Lappenberg a. a. O. p. 119.)

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Weges, (ob der Lotse ausserhalb der Schartonne,[98]) ausserhalb der Leydetonne[99]) oder erst bei Cuxhaven an Bord gekommen). Der Tarif war folgender:

Es bezahlte bis Glückstadt	ein Schiff von 100 Last und mehr		ein Schiff unter 100 Last	
	von Ostern bis Michaelis	von Michaelis bis Ostern	von Ostern bis Michaelis	von Michaelis bis Ostern
von der Schartonne	9 Rthlr.	12 Rthlr.	8 Rthlr.	10 Rthlr.
von der Leydetonne	7 „	9 „	6 „	8 „
von Cuxhaven	6 „	7 „	5 „	6 „

Bei der Reorganisation des Lotswesens 1656 wurde auch dieser Tarif aufgehoben, und dafür ein neuer nach holländischem Muster aufgestellt, bei welchem die Höhe des Lotsgeldes abhängig gemacht worden war von der Jahreszeit, von dem Tiefgange des Schiffes und von dem Werte der Ladung. Der Sommerlohn sollte mit dem 1. Mai, der Winterlohn mit dem 1. September beginnen.[100]) Jedes Schiff über 6 Fuss Tiefgang und seit 1657 über 4 Fuss war zur Zahlung des Lotsgeldes verpflichtet. Alle Schiffe, Schmacken und Kagen, die mit Ballast beladen waren, alle mit Hering und Bückling beladenen Schiffe, die Nordfahrer und die mit Kohlen beladenen Schiffe hatten das geringste Lotsgeld zu zahlen, nämlich pro Fuss im Sommer 2 ß und im Winter 3 ß; die mit Salz und Korn beladenen Schiffe zahlten im Sommer 3 ß, im Winter 4½ ß pro Fuss. Die mit Stückgut beladenen, sofern sie wenigstens zum dritten Teil Stückgüter geladen hatten, und die Schiffe, die aus Guinea, Westindien und andern fernen Ländern kamen, bezahlten im Sommer pro Fuss 4 ß, im Winter 6 ß. Für dieses Geld mussten die Schiffe von ausserhalb der roten Tonne bis Freiburg oder Glückstadt gebracht werden, kam der Lotse erst innerhalb der roten Tonne an Bord, so sollte nur die Hälfte bezahlt werden, und wenn er erst bei Cuxhaven an Bord kam, der vierte Teil.[101]) War es des Schiffers Schuld, dass er den Lotsen nicht eher erhielt, so wurde das Lotsgeld von da an berechnet, wo der Lotse an Bord hätte kommen können, wenn der Schiffer nicht fortgesegelt wäre. Brachte der Lotse das Schiff aber weiter als Glückstadt bis Wittenbergen oder zum Blankeneser Sand, so war für jeden Fuss noch 1 ß und bis Neumühlen 1½ ß mehr zu bezahlen. War der Lotse gezwungen, auf dem Schiffe zu bleiben, um günstigeren Wind abzuwarten, so war pro Tag 1 Rthlr. Warte- oder Liegegeld zu zahlen.[102]) Wenn ein Schiff 2 Lotsen nahm, so musste es dafür doppelt bezahlen. Nach einem Beschluss von 1658 sollte jedes Schiff, das schon einen Helgoländer Lotsen an Bord hatte, wenn die Admiralitätslotsen demselben ihre Dienste anboten, als Entgelt für die vergebliche Mühe die Hälfte des tarifmässigen Lotsgeldes bezahlen. Wenn ein Lotse ein Schiff infolge des Eisganges nicht bis Glückstadt, sondern vorher in irgend einem Hafen in Sicherheit brachte, so sollte darum das Lotsgeld nicht verringert werden, sondern nur das

[98]) Bei Scharhörn, ungefähr da, wo heute das II. Feuerschiff liegt.

[99]) Bei Neuwerk, ungefähr da, wo heute das III. Feuerschiff liegt.

[100]) Nach einem Admiralitätsbeschluss v. 14. Mai 1657 sollte der Sommerlohn mit dem 1. April beginnen; aber die Pilotageordnung v. 1657 bestimmte hierfür ebenso wie die von 1656 den 1. Mai.

[101]) Nach der Ordnung v. 1719 sollte nur ¼ des Lotsgeldes gezahlt werden, wenn der Lotse innerhalb der ersten Tonne oberhalb Rosshacks oder Strangflye (d. i. Kugelbake) und Cuxhaven an Bord kam, seit 1750 aber das halbe Lotsgeld.

[102]) Nach einem Admiralitätsbeschluss v. 5. April 1743 sollten auch die Lotsen, die wegen der Quarantaine bei Cuxhaven vor Anker gehen mussten, 1 Thaler Wartegeld dafür erhalten.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Wartegeld wegfallen.[103]) Ausgehende Schiffe, die durch schlechtes Wetter genötigt waren umzukehren, sollten, wenn sie bis vor Cuxhaven gebracht waren, im Winter das volle Lotsgeld bis Glückstadt, im Sommer dagegen die Hälfte bezahlen, und, wenn sie den Lotsen erst innerhalb der roten Tonne erhielten, im Sommer nur den vierten Teil.[104]) Wenn diese Schiffe wieder in See gingen, so bezahlten sie im Sommer 2 ℔, im Winter 3 ℔ pro Fuss.[105]) Kriegsschiffe wurden in der Mitte des XVIII. Jahrhunderts wie Schiffe mit Stückgutladung behandelt, später erhielten sie eine Specialtaxe.[106]) Das Lotsgeld für die englischen Packetbote war 1795 auf 3 ℔ pro Fuss im Sommer und 4 ℔ im Winter festgesetzt.

Sämtliche Lotsgelder wurden von dem Admiralitätsschreiber in Hamburg eincassiert. Jedes Schiff erhielt hier eine Quittung über das bezahlte Lotsgeld und wurde, wenn es eine solche nicht vorzeigen konnte, auf dem Zoll nicht freigemacht, noch aus dem Baum gelassen. Nur wenn zu besorgen war, dass ein Schiffer sich der Zahlung des Lotsgeldes entziehen würde, indem er gar nicht bis Hamburg fuhr, sondern irgendwo anders löschte, sollte der betreffende Lotse befugt sein, das Lotsgeld in Empfang zu nehmen[107]); doch musste er dasselbe sofort nach seiner Ankunft in Cuxhaven an den Lotsinspektor oder in Hamburg an den Admiralitätsschreiber abliefern. Das Wartegeld wurde gleichzeitg mit dem Lotsgelde eincassiert, ebenso das Trinkgeld für den Lotsen, die sogenannte Voje. Diese wurde meist dem Lotsen sogleich wieder ausgezahlt. Es kam wohl vor, dass die Lotsen sich das Wartegeld auszahlen liessen und für sich behielten; das sollte aber nicht sein, da das Wartegeld mit dem übrigen Lotsgelde zur Verteilung gelangen sollte.

VII. Der Lotszwang.

Wie wir oben gesehen haben, hatte der Rat bereits 1639 befohlen, dass jeder Schiffer verpflichtet sein sollte einen Lotsen zu nehmen und das Lotsgeld zu bezahlen. Dabei war es dem Belieben des Schiffers überlassen worden, woher er den Lotsen nehmen wollte. 1656 wurde diese Bestimmung mit in die Pilotageordnung aufgenommen mit dem Zusatze, dass die Schiffer verpflichtet sein sollten einen Lotsen der Admiralität zu nehmen, falls sie nicht schon einen andern Piloten an Bord hätten. Als im nächsten Jahre die Lotsordnung revidiert wurde, verlangte man von den Schiffern, soweit sie hamburgische Bürger, Einwohner und Unterthanen waren, dass sie, auch wenn sie schon andere Piloten an Bord hätten, trotzdem einen Admiralitätslotsen nehmen und bezahlen sollten. Nur im Notfalle, wenn ein Admiralitätslotse nicht zu finden war, durften sie einen Helgoländer nehmen und zahlten nur diesem Lotsgeld. Auch wenn nachher noch ein Lotse der Admiralität an Bord kam, und der Helgoländer nicht freiwillig abtreten wollte, so sollte dieser das Recht haben das Schiff aufzubringen. Damit war jedem Schiffer die Wahl freigelassen,

---

[103]) Die Ordnung v. 1668 bestimmte sogar Wittenberger Lohn, wenn ein Schiff bei Cuxhaven, Krautsand oder St. Margarethen in Sicherheit gebracht war, die Ordnung v. 1719 aber hierfür Glückstädter Lohn und nur für den Fall Wittenberger Lohn, dass das Schiff bis Glückstadt oder weiter gebracht war. Die Ordnung v. 1750 gewährte für alle diese Fälle wieder Wittenberger Lohn, ausser wenn der Lotse auf dem Strom entlassen wurde, in welchem Falle das Schiff nur Glückstädter Lohn zahlte.

[104]) Pilotage-Ordnung v. 1719 Art. 31. Der letzte Punkt fiel 1750 wieder fort.

[105]) Concl. Admiral. v. 1753.

[106]) Seit 1793 wurde nur 1 Thlr. pro Fuss bezahlt. Als aber 1795 die Lotsen baten, das Lotsgeld für die Kriegsschiffe wieder auf 6 ℔ zu erhöhen, setzte die Admiralität dasselbe folgendermassen fest: bis Glücktadt 3 ℔, bis Stade 4 ℔ und bis Hamburg 4½ ℔ für jeden Fuss.

[107]) Diese Bestimmung wurde durch Admiralitätsbeschl. v. 19. Dez. 1743 dahin erweitert, dass der Lotse sich bei verdächtigen Fällen auch eine Assignation auf einen Hamburger Schiffsmakler geben lassen könne.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

ob er einen Helgoländer oder einen Lotsen der Admiralität nehmen wollte. Bereits 1658 wurde darüber geklagt, dass die Schiffer lieber die Helgoländer als Admiralitätslotsen nähmen, weil sie jenen keine Lotszettel auszustellen brauchten und infolge dessen von den Kaufleuten leicht mehr Lotsgeld verlangen konnten, als sie wirklich bezahlt hatten. Dagegen erliess nun freilich der Rat eine Verfügung, dass das Pilotagegeld den Schiffern nicht eher zurückerstattet werden sollte, als „bis sie solches vor dem Zollherren eidlich certificieret" hätten.[108]) Damit aber die Lotsen der Admiralität nicht unter der Concurrenz der Helgoländer zu leiden hätten, wurde 1658 bestimmt, dass jedes Schiff mit einem Helgoländer Lotsen an Bord die Hälfte des tarifmässigen Lotsgeldes an die Admiralität zu zahlen hätte, wenn die Admiralitätslotsen ihr Bestes gethan hätten, dasselbe zu bedienen. Nähme aber der Schiffer ausser dem Helgoländer noch einen Admiralitätslotsen, oder weigerte er sich einen solchen zu nehmen, ohne einen Helgoländer an Bord zu haben, so sollte er das volle Lotsgeld bezahlen. Der Grund für diese Bestimmungen war ein doppelter: erstens waren die Lotsen der Admiralität examiniert und boten insofern grössere Gewähr für die Sicherheit als die Helgoländer; zweitens aber wollte die Admiralität ihren Lotsen ein genügendes Einkommen sichern, damit die ganze Einrichtung Bestand hätte. Dieser Lotszwang galt zunächst nur für die Schiffe von Bewohnern und Unterthanen Hamburgs, und auch hier kamen Ausnahmen vor.[109]) Mit Beginn des XVIII. Jahrhunderts aber dehnte man ihn auch auf fremde Schiffe aus. So mussten z. B. im Jahre 1704 einige holländische Schiffe, denen vergeblich Lotsen angeboten waren, trotz der Beschwerde des holländischen Ministerresidenten, und ebenso 4 Husumer Schiffer, obwohl sie früher davon befreit gewesen, das Lotsgeld bezahlen. Selbst wenn ein Schiff nur deswegen keinen Admiralitätslotsen genommen hatte, weil keiner mehr da war, wurde ihm die Bezahlung des Lotsgeldes nicht erlassen,[110]) wenn es einem aufgelotsten Schiffe nachsegelte.[111]) Die früheren einschränkenden Bestimmungen über den Lotszwang, die sich in der Ordnung von 1719 noch finden, sind in der Ordnung von 1750 beseitigt, ebenso die Bestimmungen über die Helgoländer Lotsen. Man verlangte jetzt, dass alle in die Elbe kommenden Schiffe die Lotsen der Admiralität gebrauchen und das Lotsgeld bezahlen sollten,[112]) auch wenn sie keinen Lotsen nahmen. Diese ausschliessliche Befugnis der Admiralitätslotsen wurde aber von der dänischen Regierung nicht immer ganz anerkannt. Als 1787 der Eiderkanal vollendet war, beanspruchte sie für die dänischen Kanal-Lotsen das Recht die aus dem Kanal kommenden Schiffe auf die Elbe zu lotsen. Sie sah allerdings ein, dass diese Schiffe beim Einlaufen in die Elbe der hamburgischen Elbanstalten nicht ganz entbehren könnten, und erklärte sich damit einverstanden, dass dieselben wie bisher Tonnen-, Baken- und Feuergelder bezahlten. Darauf hat die Admiralität von allen aus der Eider kommenden Schiffen ohne Ausnahme das Lotsgeld erhoben.[113]) Sonst hat

---

[108]) Mandat v. 16. III. 1659. Vgl. Mandatensamml. I. p. 162.

[109]) So wurde im Aug. 1663 die englische Court (d. i. eine Gesellschaft in Hamburg ansässiger englischer Kaufleute), die ihre eigenen Lotsen hatte, auf ihr wiederholtes Gesuch von der Verpflichtung das Lotsgeld auch dann zu bezahlen, wenn ihre Schiffe keinen Lotsen der Amiralität gehabt hatten, befreit.

[110]) 1697 war die ganze Grönländische Flotte, über 50 Schiffe auf einmal vor der Elbe angekommen, so dass nicht jedes Schiff einen Lotsen hatte erhalten können, und die meisten sich Helgoländer und andere Lotsen suchen mussten, denen sie doppelten Lohn hatten zahlen müssen. Trotzdem verlangte die Admiralität von jedem Schiffe das Lotsgeld, weil dieselben „mit einander zugleich und zwahr mit beyden Convoyen, welche Lootsen gehabt, aufgekommen, und also ihren Vorgänger gehabt". Die Grönländische Compagnie beschwerte sich zwar beim Rate, aber, wie es scheint, ohne Erfolg.

[111]) Vgl. Langenbeck a. a. O. p. 445.

[112]) Diese Bestimmung bestand bereits 1746.

[113]) 1802 bestritt die dänische Kanal-Aufsichts-Commission noch einmal, dass die aus der Eider

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Dänemark ebenso wie Hannover die Rechte Hamburgs auf der Unterelbe im Allgemeinen aus freien Stücken anerkannt.[114])

Wir haben oben gesehen, dass Hamburg nicht aus Gewinnsucht und Eigennutz das Lotswesen in seine Hand genommen hat, sondern lediglich im Interesse der gesamten Schifffahrt. Wenn die Admiralität jetzt für sich das Recht in Anspruch nahm, die auf die Elbe kommenden Schiffe allein mit Lotsen zu versehen, so hatte sie sich dieses Recht im Laufe der Zeiten durch gewaltige Opfer an Geld erworben, nicht um ihre Kassen zu bereichern, sondern um das Lotswesen in guter Ordnung zu erhalten und nach Bedarf zu verbessern. Von den Einnahmen aus den Lotsgeldern erhielt die Admiralität nur den vierten Teil; dazu gab die Kämmerei jährlich 750 ℔. Aber diese Summen reichten nicht im entferntesten aus, um die Kosten des Lotswesens zu bestreiten. Diese bestanden hauptsächlich in der Besoldung des Lotsinspektors, den Löhnen für die Knechte, dem Kostgelde für Lotsofficianten, Lotsen und Knechte, und den Kosten für Instandhaltung, Reparaturen und Neubau von Lotsfahrzeugen, Mieten von Fahrzeugen zur Aushilfe und Unterhaltung des Zeughauses. Besonders empfindlich scheinen diese Ausgaben in den ersten Jahren gewesen zu sein.[115]) Von 1656 bis 1664 überstiegen die jährlichen Ausgaben die Einnahmen um folgende Summen:

1656: 18000 ℔	1658: 2247 ℔	1660: 2325 ℔	1662: 2533 ℔	1664: 2896 ℔.
1657: 2175 „	1659: 2589 „	1661: 3025 „	1663: 2822 „	

Mit den Jahren wuchsen diese Summen, die die Admiralität jährlich zuschiessen musste, bedeutend. Sie betrugen:

1718: 8996 ℔	1724: 3032 ℔	1725: 3071 ℔	1726: 5046 ℔	1727: 11833 ℔.

In der Zeit von 1765 bis 1810 waren es folgende Summen:

1765: 20735 ℔ 15 ß	1775: 23465 ℔ 2 ß	1785: 18548 ℔ 11½ ß
1766: 18866 „ 13 „	1776: 29460 „ 3 „	1786: 16492 „ 12 „
1767: 25231 „ 1 „	1777: 25937 „ 8½ „	1787: 12368 „ 6½ „
1768: 20282 „ 6 „	1778: 15984 „ 10½ „	1788: 16432 „ 13½ „
1769: 31369 „ 2 „	1779: 22599 „ 7 „	1789: 27650 „ 1½ „
1770: 16684 „ 7 „	1780: 15909 „ 13 „	1790: 22693 „ 13 „
1771: 21548 „ 6 „	1781: 17052 „ 6 „	1791: 28936 „ 2 „
1772: 17164 „ 14 „	1782: 14914 „ 2 „	1792: 20015 „ 1 „
1773: 28987 „ 1 „	1783: 24980 „ 9 „	1793: 41233 „ 8 „
1774: 16524 „ 11 „	1784: 16647 „ 12 „	1794: 21061 „ 1½ „

---

kommenden Schiffe verpflichtet seien, Admiralitätslotsen zu nehmen oder das Lotsgeld zu bezahlen. Aber der Rat der Stadt Hamburg befahl, diese Schiffe nach wie vor zur Bezahlung des Lotsgeldes anzuhalten.

[114]) 1796 wurden 3 Blankeneser Schiffer, die ein Schiff aus der See aufgebracht hatten, von der dänischen Regierung verurteilt, den Admiralitätslotsen als Entschädigung 21 Thaler zu zahlen und ausserdem noch 20 Thaler für die Armen.

1781 hielt die Regierung in Stade mehrere Schleichlotsen an, die 2 englische Transportschiffer von der Weser nach Stade gebracht und „dem bisherigen Herkommen zuwider“ keinen Admiralitätslotsen an Bord hatten kommen lassen, und verurteilte dieselben zur Herausgabe des verdienten Lotsgeldes.

[115]) Bei der Rechnungsablage am 11. Febr. 1658 wurde erklärt, „weil die Unkostung der neuen Pilotagie der Admiralität so schwer fiel, dass dieselbe solches in die Länge nicht würde ertragen können“.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

1795:	25030	B=ℳ	11 ß	1803:	40459	B=ℳ	10 ß
1796:	19533	„	7 „	1804:	34184	„	12 „
1797:	31060	„	15½ „	1805:	20321	„	6 „
1798:	19127	„	2 „	1806:	57286	„	13 „
1799:	20932	„	11 „	1807:	29637	„	3 „
1800:	43728	„	½ „	1808:	10031	„	4 „
1801:	46820	„	13 „	1809:	9975	„	7 „
1802:	40834	„	11 „	1810:	11571	„	9 „

Diese Zahlen beweisen zur Genüge, dass das Lotswesen in Privathänden unmöglich gewesen wäre, wenigstens in der Weise, wie es unter der Admiralität bestanden hat. Und solche Opfer waren nötig, obwohl der Lotszwang bestand! Daraus geht doch wohl hervor, dass derselbe notwendig und berechtigt war.

Die letzten Jahre der Admiralität.

Im Beginn des XIX. Jahrhunderts hatte auch das Lotswesen unter den politischen Verhältnissen zu leiden. Nachdem im Juli 1803 die Engländer die Blokade über die Elbmündung verhängt hatten, wurde im August die eine Lotsgalliote in die Nähe der Kugelbake gelegt, und die andere nach Hamburg gebracht.[116]) Da trotz der Blokade der Schiffsverkehr auf der Elbe nicht völlig ruhte, so ordnete die Admiralität am 1. März 1804 an, dass die Lotsschiffer mit ihren Knechten alle 14 Tage abwechselnd auf der vor Cuxhaven liegenden Galliote Wache halten und immer 3 Admiralitätslotsen nach der Reihe abwechselnd an Bord in Bereitschaft haben sollten, die durch einen Ewer den ankommenden Schiffen zugeführt werden sollten. Der älteste Knecht des Lotsschiffers musste am Tage öfter vom Leuchtturm aussehen, ob Schiffe kämen, damit die Lotsen ihnen früh genug entgegenfahren könnten.

Zweimal wurde die Blokade aufgehoben und noch zweimal wurde sie erneuert. Hamburgs Handel hatte schon hierunter gewaltig gelitten, völlig vernichtet aber wurde er, als im November 1806 das Amt Ritzebüttel von den Franzosen besetzt wurde. Die Gallioten lagen im Hafen oder nahe davor, den Schiffen entgegenzufahren, war ihnen verboten.[117]) Nur mit grosser Mühe gelang es der Admiralität im März 1807 für einen Ewer die Erlaubnis zu erwirken, zu allen Zeiten aus dem Hafen elbabwärts und elbaufwärts fahren zu können. Nachdem dann im Oktober 1807 den Gallioten noch einmal auf kurze Zeit die Erlaubnis gegeben war an der Elbmündung zu kreuzen uud neutrale Schiffe aufzubringen, mussten sie wieder im Hafen bleiben.[118]) Wie sehr das Lotswesen unter diesen Verhältnissen zu leiden hatte, zeigt eine Zusammenstellung der Einnahmen aus den Lotsgeldern in dieser Zeit. Von den 3 Gallioten wurden im Ganzen eingenommen:

1801: 46068 ℳ 8 ß	1804: 6634 ℳ 2 ß	1807: 4582 ℳ 8 ß	1809: 351 ℳ 8 ß
1802: 43965 „ 4 „	1805: 24814 „ 8 „	1808: 187 „ 8 „	1810: 553 „
1803: 29873 „	1806: 33369 „ 6 „		

[116]) Vgl. Arw. Richter, Das hamburg. Amt Ritzebüttel uud die Elbmündung in den Jahren 1795—1814 p. 29 und 30.

[117]) Vgl. A. Richter a. a. O. p. 45.

[118]) Vgl. A. Richter p. 46.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Da diese Summen bei der Repartition für die Lotsen zum Teil völlig unzureichende Beträge ergaben, war die Admiralität genötigt ihnen wiederholt einen Zuschuss zu gewähren.[119]) Den Hauerlotsen gab man den Rat sich nach andrer Beschäftigung umzusehen. Im Jahre 1810 wurden die beiden Gallioten der Zeitumstände wegen nach Hamburg gebracht und, als im Dezember Hamburg dem französischen Kaiserreiche einverleibt wurde, löste sich das Collegium der Admiralität für immer auf. Das Lotswesen aber, das mit der Admiralität aufhörte, wurde nach Abzug der Franzosen in der alten Verfassung wiederhergestellt, woraus es sich allmählich zu seinem heutigen Stande weiter entwickelt hat.

---

[119]) Von den Admiralitätslotsen erhielt jeder folgende Zulagen:

1803: 600 ℔	1805: 840 ℔	1807: 840 ℔	1809: 300 ℔.
1804: 600 „	1806: 400 „	1808: 300 „	

Von den Hauerlotsen erhielt jeder:

1805: 480 ℔	1807: 480 ℔	1809: 180 ℔.
1806: 200 „	1808: 180 „	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Anlage I.

Eyd des Piloten uff dem Neuenwercke.

(Aus Prof. Richeys Collectanea zu seiner histor. Nachricht v. d. Admiralität. Manuscript im Hamb. Staatsarchiv.)

(Aus dem alten Eide-Buch Fol. 63. ex quo apparet, quae conditio huius ministerii fuerit, Admiralitate nondum constituta. Idem iuramentum, sed lingua Saxonica legitur im Neuen Eyd-Buch Fol. 58. Idem quoque ibi nomen subscriptum nec plura.)

Ich lobe und schwere zu Gott dem Allmächtigen, dass ich einem Erbarn Rathe und dieser Stadt will treu und hold seyn, und nach meinem besten Vermögen und Verstande den von und uff die Elbe siegelnden Schiffen bey zutragender Noth behülfflich erscheinen und Rettung thun, auch dieselbe Schiffe, so es begeren, umb eine zimbliche Belohnung uff die Elbe uffpiloten. Bey den Seedrifftigen Gütern will ich uffrichtig handeln und der diessfalls gemachten und zum Neuenwercke publicirten Ordnunge one einigen Underschleiff mich gemäss bezeigen. Da ich auch einigen Underschleiff, so die Underthanen zum Neuenwercke gebrauchen möchten, spüren und erfahren werde, solches dem Herrn Ambtmann allewege getreulich vermelden. Ferners will ich uff die in der Süder-Elbe liegende acht Tonnen, dass dieselben an ihrem rechten Orte liegen mögen, Vleissige Acht geben. Letztlich will ich auch die Hundteballie und die Warballie zu der Seefahrenden besten ausbaken, und mich sonsten bey diesem meinem Pilotendienste Vleissig und ohnsträfflich verhalten. So wahr mir Gott helffe und sein heiliges Wort.

Carsten Koningholt praestitit hoc iuramentum 24. Novemb. Anno 1610.

Anlage II.

Des Hafenmeisters Cornelius Mariensen Anstellung.

(Aus dem Cämerey-Contractbuch B. p. 250.)

Anno 1626. Adij 25. Januarij haet ein Ehrnv: Hochw: Rath mit Consent Vnd fulborth der sembtlichen Verordneten der Cemerey, Cornelius Mariensen fur einen Schluese Vnd Hoffemeister zu Ritzebuttel angenommen Vnd soll ehr

erstlich die 7 Tonnen, In die Suder Elbe, Alsso Schaertonne, Leide Tonne, nebenst die 4 Schwartze mit die eine weize Tonne, vf die Mittelplate leggen, Vnd wan sie von Eyses, Oder Stormss halben Verdrieben, vf Ihre Marcke Wiederumb zu Bringen.

Furs Ander Vorpflichtet ehr sich, Von dass Ross Ab, dass gantze Flake biss zue Braunssbuttel auss zu Tonnen, mit Schwartze und weize Tonnen so Viel deren wiert notig sein,

Zum Dritten soll ehr schuldigh sein, bey Winters tagen, Wan die Schipffe Abgesiegelt, Vnd der Winter worde einfallen, vfzunehmen vnd zu bergen, dess soll ehr haben fur Jeder Tonne, so ehr mit dem Stein, Vnd Ketten berget 20 ℔ Vnd die Tonnen so ehr sunder Stein berget, fur Jeder Tonne 6 ℔.

Furss Vierte, Sall ehr sein Piloetschipffken, in guter fester geredtschafft, vf seine eigene Vnkostung halten, Vnd Vnterhalten,

Zum Funfften sall auch alle Jahr, Vngefehr vmb Jacobi, In die Suedt Elbe, Vnd Idt Flake alle Weisse tonnen Verändern, Vnd andere in de Stede legen, so new gefarbet sollen sein, Jedoch sall die Cemerey selbige Tunnen ferben lassen,

Vnd zum Sechsten sall ehr sich befleissigen die Schipffe so woll bekandte Alss vnbekandte vf zubringen, Selber darein steigen, oder eine duchtige Person darinne setzen,

Wan diesem allem nachgelebet wiert soll ehr Jehrlich zur besoldung haben 900 ℔ die Ihme alle halbe Jahr alss 450 ℔ Auss der Cemerey sollen entrichtet, vnd bezahlet werden, Welche halbjerige besoldung kunfftigen Johanni erstmals fellig sein.

Actum ut supra.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Anlage III.

Des Piloten Hinrich von Essen Anstellung.

(Aus dem Cämerey-Contractbuch B. p. 295.)

Anno 1629. Heut dato Vnten gemelt haben die sembtlichen Verordneten der Cemerey, mit Consent vnd fulborth eines Ehrnuesten Hochweissen Raths Hinrich von Essen fur einen Piloten vnd Schluesemeister zu Ritzebüttel, in stelle Cornelius Mariensen angenommen, Vnd soll jehrlich zur besoldung haben wass sein Antecessor fur diesem bekommen, wie an fol. 250 zu ersehen, nemblich 900 ℔. Item ehr soll haben fur Jeder Tunne mit die Ketten und Steine zu Bergen 20 ℔ Vnd die tonnen so ehr berget ohne Ketten 6 ℔. (Seine besoldung gethan Michaelis Ao. 1626.)

Ferner ist Ihm das Piloten Schipff, so die gemeine von Hollandt bringen lassen Vorkaufft worden fur die Summa 2400 ℔ Von dato in 5 Jahren zu bezahlen, ist alle halbe Jahr 240 ℔ die Von seiner besoldung sollen einbehalten werden, laut Verschreibung. den 13. Juny 1628.

Anlage IV.

Des Hafenmeisters Heinrich Kempe Anstellung.

(Aus dem Cämerey-Contractbuch C. p. 21.)

1633. Heut dato den 26. April haet ein Ehrnuest: Hochw. Raht mit Consent vnd fulborth der Sembtlichen Verordneten der Cämerey Henrich Kempe fur einen Schluese vnd Hofemeister zu Ritzebuttel in stelle Henrich von Essen angenommen, Vnd soll er

erstlich die 7 Tunnen in die Suet Elbe, Also Schaertonne, Leide tunne nebenst die 4 Schwartze, mit der einen weisen tonne vff die Mittelplate zu legen, Vnd wan sie von Eyses oder Stormss halben verdrieben vff Ihre Marcken wiederumb zu bringen,

Furss Ander vorpflichtet er sich, von dass Ross ab, dass gantze Flake biss zue Braunssbuttel auss zu tonnen mit Schwartze vnd weisse Tunnen, so viel deren wirt notig sein.

Zum Dritten soll er schuldigh sein, bey winterss tagen, wan die Schiffe Abgesiegelt vnd der winter worde einfallen, die tonnen vf zu nehmen vnd zu bergen, dess soll er haben von Jeder tunne so er mit dem Steine vnd Ketten berget 20 ℔ Vnd dieselbe, die er sonder Stein berget, fur Jeder tonne 6 ℔.

Furss Vierte Soll er sein Piloet Schiff in gueter faster geredtschafft, vff seine eigene Vncostung halten, vnd Vnterhalten.

Zum Funfften soll auch alle Jahr Vngefehr umb Jacobi In die Suet Elbe vnd idt Flake alle weise tunnen verändern vnd andere in die Stede legen, so new gefarbet sollen sein, Jedoch soll die Cämerey selbige tunnen farben lassen,

Vnd zum Sechsten soll er sich befleissigen, die Schiffe, so woll bekandte Alss vnbekandte vf zu bringen, Selber dareinsteigen od. eine duchtige Person darein setzen, Wan diesem allen nachgelebet wirdt, soll er Jehrlich zur besoldung haben, wass sein Antecessor bekommen hat nemblich 900 ℔ vnd solches vff ein Jahr zu uorsuchen, welche kunfftige Ostern Ao. 634 fellig vnd bedaget sein.

7) ist ihme von Henrich von Essen geliefert vnd vberandtwortet worden 14 Eisserne Haken, 6 Anckers, 2 Esser[1]). vnd ein Kreutz zu der weissen tunnen, 23 Quartier Eisern Ketten, 3 Weise, 3 Schwartze Tonnen, eine grose Eissern Hammer Vnd 10 Tunnen Steine, dass er dieses Empfangen, haet er zu mehrer Vrkundt solches Vnterschrieben.

Actum ut supra. *Hynrick Kempe.*

[1]) Nach Rödings Allgem. Wörterbuch der Marine waren das wahrscheinlich S-förmige eiserne Haken. (Freundl. Mitteilung des Herrn Dr. Walther in Hamburg.)

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Anlage V.

Abtretung eines Platzes an den Piloten Hinr. von Essen.

(Aus dem Cämerey-Contractbuch C. p. 61.)

A°. 1638. Zuwissen dass heut dato Vnten gemelt mit Consent vnd fulborth des Ehrnuesten und Wollweisen Herrn Eler Esich Ambtmann zu Ritzebuttel, die Herrn Abgesandte H. Johann Rotenburg H. Georg Vthenbusch L. Rahtssverwandte Vnd Dietrich Anckerman, Hein Syllm Alss Verordnete der Cämerey, nebenst den Schultzen bewilliget haben, dass der Pilote Henrich Kempe auff dem Teiche etzliche Rueten von der Bake zu Ritzebuttel beleg von funff Rueten lang vnd die Breite biss an den wagen wegk, vff sein kosten ein Gebewte mag hinbauwen lassen, vnd die wordt worauff dass Hauss steth vnterhalten damit ehr bey der Handt vnd also besser vff die Schiffe vermuge seiner bestallung sehen kan Vnd soll solches in dass Amtbuch notiret werden, dass er damit vorlehnet ist Alss Herrn gueth. Vrkundtlich haben die Verordnete d. Cämerey dieses zu stetter fester haltung mit der Cämerey kleinem Sigillo wissentlich bekrefftiget.

Act. Hamburg den 21. May A°. 1638.

Anlage VI.

Pilotage-Ordnung de anno 1656.

(Aus Prof. Richeys Collectanea. Hamb. Staatsarchiv.)

(Ex Protocollo authentico Richard Schröders der Zeit Admiral.-Schreibers.)

Nachdem Einem Ehrbarn Rathe von hiesigen Kaufleuten und Schiffern Klagende vorgebracht, wie dass allerhand Unordnungen und Excessen in der Pilotage eine Zeithero vorgegangen, derowegen nöthig befunden, darin nothwendig und behördliche ordre zu stellen, gestalt denn solches in nachfolgenden Puncten wird statuiret und erkläret: Als sollen dieselben stets und unverbrüchlichen von einem ieden, der zu der Pilotage verordnet, gehalten und denselben bey der in einem ieden Articul enthaltenen Strafe nachgelebet werden.

1. Zum ersten soll sich keiner hiesig Bürger oder Unterthan unterstehen von Kuckshafen oder sonst einigen Orten Schiffe auf die Elbe zu lootsen, es sey denn, dass er zuvor examiniret sey von den Alten und Ober-Alten der Schifferen und der Admiralitaet, von denselben vorgestellet und angenommen, auch sein Name angezeichnet und ein Lootsmanns-Zeichen und N°. von dem Lothe (hiezu special und sonderlich gemacht) empfangen, auch seinen Eid abgeleget habe, diese gegenwärtige Ordnung und Instruction stets und feste nach seinem besten Vermögen und soviel ihm möglich zu halten.

2. Soll keiner zu der Pilotage admittiret oder ordonniret werden, als allein verständige Manns-Personen über 25 und unter 60 Jahren alt, welche zum wenigsten diess Fahr-Wasser 4, 5 oder 6 Jahren nach einander gebraucht und gute Wissenschaft die Elbe aufzusiegeln haben.

3. Die Schiffere so man auf die Galliotten oder Loots-Boten stellen wird, sollen, um gute Obacht zu haben, und allerhand Schaden und Uneinigkeit zu verhüten, vor die Principalen der Piloten gehalten werden, und Macht haben, an wen es ihnen beliebet ordre zu geben um überzugehen und überzusetzen, in das Schiff, welches aufgebracht werden soll, solches sollen die andern sich gefallen lassen, und nicht dagegen reden bey Strafe 4 Rthlr., es wäre denn Sache, dass der Schiffer einen andern aus dem Loots-Bote begehrete.

4. Die Verordnete Loots-Leute oder Piloten sollen zum Warzeichen ihrer Pilotage oder Admission das Lootsmanns-Zeichen tragen, und da einer der gesetzten Piloten Todes verführe, oder auch davon abdanckte, soll er gehalten seyn, dasselbe Zeichen wiederum zu überliefern an den dazu gesetzten Inspectorn, bey Strafe 12 ℔, wesswegen auch die Wittib

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

oder Erben des verstorbenen sollen gehalten seyn, und soll der Inspector auf Kuckshaven davon richtig Buch zu halten schuldig seyn.

5. Sollen keine andern Piloten als diejenige, so auf vorgedachte Manier angenommen und beeidiget seyn auf der Elbe zu lootsen sich unternehmen noch zugelassen werden, auch sollen sie gehalten seyn, dem Schiffer das vorgemeldte Zeichen und Ordnung zu zeigen, ehe sie einig Schiff auf die Elbe bringen, bey Strafe 30 ℔, so oftmahls sie dagegen handeln, und da es einem wissend ist, dass einer dawieder gehandelt hat, und es demjenigen nicht offenbahret, welcher dazu geordonniret ist, sollen imgleichen Haupt für Haupt in 30 ℔ Strafe verfallen seyn, welche vorgeschriebene Strafe soll angewendet werden zu Behuf der Seefahrenden Armen.

6. Die Piloten sollen gehalten seyn, die Schiffe ordinarie zu bringen für Freyburg oder Glückstadt und so der Schiffer alsdann keine andern Piloten könnte bekommen wegen Sturm und Ungewitters, so soll der Pilote gehalten seyn den Schiffer aufzubringen, doch dass der Schiffer ihm dafür bezahlte, laut folgender Ordnung, und da es sich begäbe, dass der Schiffer einige Tage oben Glückstadt wegen contrari Wind sich aufhalten müste, so soll der Schiffer den Lootsmann quitiren, welcher sich wieder nach seinem Galliot verfügen soll, dafern er aber die Schiffe gantz aufgebracht hätte, soll er sich über 12 Stunden in der Stadt nicht aufhalten, da aber hingegen einige Versäumniss bey den Loots-Leuten befunden würde, dass sie sich nicht befoderten nach ihrem bestimmten Orte, sollen sie das erstemahl 2 Rthl., zum andermahl 4 Rthl. und zum dritten mahle 6 Rthl. Straffe bezahlen.

7. Sollen die Loots-Leute gehalten seyn, ohngefähr Heilige Land den Schiffen an Bord zu kommen, und so einer von ihnen binnen die erste Tonne an Bord kommt, soll derselbe die Helfte minder Lohn und bey Kuckshaven nur 1/4 seines Lohns zu geniessen haben.

8. Alle Schiffe und Schmacken so von Westen, Ost, Levant, Barbarien, Genua, den Canarischen Eilanden, Spanien, Engelland, Dennemarken, Schweden, Königsberg, Danzig, Riga, Drontheim, Holland und von andern Orten mehr kommen und 6 Fuss min oder mehr tief gehen so wol fremde als Einwohner, als auch die Schiffe mit Kohlen geladen aus Engelland, so auf die Elbe wollen, sollen gehalten seyn, die Piloten, wofern sie sonst keine im Schiffe haben, einzunehmen, zu gebrauchen und zu bezahlen, folgends dieser Ordnung, wenn dieselbe ihnen ohngefähr Heilige Land oder näher an Bord kommen und ihren Dienst praesentiren; und ob hiesige Schiffer die hiesigen Piloten selbiger Oerter nicht einnehmen wollten, sollen sie doch nicht destoweniger das Piloten-Geld nach dieser Ordnung zu bezahlen schuldig seyn; es ist aber die Ordnung folgender Gestalt: als dass die Nordfahrer und die mit Kohlen geladen sollen Loots-Geld bezahlen, bey Sommertagen 2 ℔ und Winterzeit 3 ℔ pro ieden Fuss. Da auch gleich Schiffe von obspecificirten orten mit Ballast beladen kämen, so sollen sie den Nordtsfahrern gleich bezahlen. — Die mit Saltz oder Korn geladen kommen, sollen bezahlen Sommerlohn 3 ℔, Winterlohn fünftehalb Mark pro ieden Fuss. Welche Schiffe nebenst dem Saltze oder Korn 1/3 Part Stückgüter geladen, sollen bezahlen 4 ℔ Sommer-Lohn und Winter-Lohn 6 ℔ pro ieden Fuss. — Alle Schiffe, die mit Waaren geladen, so mit der Carna übergehiesset und mit der Hand übergegeben werden, es sey Mehde, Thran, Eisen, Packen, Sacken, Fässer, Bley (ausgenommen allerhand Holtz-Waaren, welche für keine Stück-Güter gerechnet werden sollen) auch Schiffe so von Guinea und West-Indien kommen, imgl. alle Schiffe so mit Stückgütern geladen, sollen pro ieden Fuss Sommer-Lohn 4 ℔ und Winter-Lohn 6 ℔ bezahlen. — Alle Schmacken, so zwischen Ambsterdamb und hier mit Stück-Gütern fahren, sollen bezahlen Sommer-Lohn 4 ℔, Winter-Lohn 6 ℔ pro ieden Fuss, darunter auch begriffen seyn, so mit Häring geladen, — Die Schmacken aber, so mit Waaren geladen, die für keine Stück-Güter zu rechnen, sollen be-

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

zahlen Sommer-Lohn 2 ℔, Winter-Lohn 3 ℔ pro ieden Fuss; es soll aber das Lootsgeld gerepartiret werden nach der davon absonderlich gemachten ordonantz und soll das Sommer-Lohn d. 1. Maii und das Winter-Lohn d. 1. Sept. anfangen.

9. Der Inspector nebenst den Schifferen von den Loots-Boten oder Gallioten sollen gehalten seyn ieden Monat zum wenigsten einmahl die Elbe ein und auszusiegeln, und die Tieffe der Elbe zu peielen, auch die Süd- und Nord-Gründen zu tieffen, und zu peielen, damit man bei finsterm Wetter nicht in die Tillen der Nord-Elbe komme, auch soll er acht haben, auf die Backen und Tonnen, ob die Tonnen auch von ihren Stellen vertrieben, und die Gründe verlauffen seyn, welches sie auch über das thun sollen, so oft mahls als es gestürmet hat.

10. Im Fall sichs begäbe (das Gott verhüte) dass ein Pilot ein Schiff durch Nachlässigkeit oder übel aufmerckung an den Grund siegelte, soll derselbige von seinem Amte suspendiret, oder auch nach Gelegenheit mit Gefängniss, Verweisung, oder auch am Leben gestraffet werden; es wäre denn dass der Lootsmann erhebliche Ursachen von mercklichem Unglück oder geschwinder Veränderung Wetters und Stromes einzuwenden und zu beweisen hätte, auf welchen Fall alsolche Strafen nach Ermessigung mögen moderiert werden; gestalt denn auch einem iedem Piloten geboten wird, auf dem Schiffe so er anhero führen soll, oder auch vorhero sich mit dem Trunke nicht zu überladen, denn da durch solch sein unordentlich verhalten ein Schiff verwahrloset würde, und zu Schaden sollte gelangen, soll der oder dieselbe zu gefänglicher Haft gebracht, für Gericht gestellet, und nach Erkenntniss des Rechten hartiglich, auch nach Befindung an Leib und Leben gestraffet werden.

11. Die Piloten sollen gehalten seyn, so bald sie an Bord kommen, den Schiffer oder Steuermann zu fragen, wie tieff das Schiff gehe, der Schiffer oder Steuermann soll auch hinwiederum gehalten seyn darauf richtigen und klaren Bescheid zu geben von der Tieffe seines Schiffes bey Straffe 20 Mark und sollen die Loots-Leute für Lootsmanns-Geld empfangen, nachdem die Schiffe tieff gehen, bey Fussen zu rechnen, wie vorhin art. 8 gemeldet worden.

12. Item es sollen alle Schiffer, welche in Nöthen seyn, Macht haben zweene Piloten zu nehmen, und sollen denselben dubbelt Geld bezahlen, da aber ausser des Schiffers Beliebung mehr Piloten als einer in das Schiff käme, so soll der oder dieselbe nichts zu praetendiren haben, es wäre dann, dass ihnen etwas auf freiem Willen verehret würde; auch sollen die Piloten von den Schiffen, welche sie in grossem Sturm oder Ungewitter, wie denn auch die, so sie Ancker-, Tau-, Mast- oder Ruderloss eingebracht haben, über ihr ordinaires Salarium noch ein mehres, nach Erkenntniss der Admiralitaet oder guten Männer zu geniessen haben.

13. Da es sich begäbe, dass einige Schiffe ungefähr Heilige Land bey Nacht oder bey Tage kämen, und kein geadmittirter Hamburger Pilote vorhanden wäre, derohalben einen Heiligen Länder Noth halben einnehmen müsten, und die unsere inzwischen an Bord kämen, auf solchen Fall sollen sich unsere Piloten mit den Heiligen Ländern wegen des Loots-Geldes vergleichen und so einiger Heiliger Länder gesinnet wäre, mit vor Pilote auf unsere Loots-Boten zu fahren, und von dem Inspectorn oder Oberalten sich wollte examiniren lassen, und alsdann, dass er dazu bequem und auf der Elbe wol bekannt wäre, befunden würde, soll er neben andern angenommen werden.

14. Wann die Piloten ein Schiff binnen gebracht, und ihr verdientes Salarium empfangen haben, sollen sie dem Schiffer davon eine quitung geben, einhaltende des Schiffes Tieffe und Summe ihres Salarii, darunter ihr Name oder Mark von ihnen selbst oder von andern ihrentwegen gezeichnet sey, welche quitung die Schiffere von den Piloten zu fordern

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

sollen gehalten seyn, üm also wiederüm das Loots-Geld von dem Kaufmanne zu empfangen, im wiedrigen sollen die Kauffleute dasselbe wieder zu bezahlen nicht schuldig seyn. Es sollen aber solche Zettel auf dem Admiralität-Zollen alsofort bey Ankunft des Schiffers und Angebung des Schiffes von demselben eingeliefert werden: imgl. soll der Schiffer auf dem Galliot schuldig seyn einen Beweis von den Piloten unter seiner Hand zu fordern, wie viel Loots-Geld er empfangen und solches dem dazu gecommittirten auf Kuckshaven bey Straffe 6 Mark von iedem Theil allemahl einhändigen.

15. Und wird hiemit den beiden Schiffern und Piloten auf beiden Gallioten expresse verboten, dass sie unter sich keine Gemeinschaft machen, noch in eine Börse fahren, besondern ein ieder für sich auf die ankommende Schiffe gute Achtung haben solle, bey Straffe 30 Marck.

16. Soll ein ieder Loots-Bote führen eine Admiralitäts-Flagge und welcher Loots-Bote die kleinen Schiffe vorbey und nach den grossen siegelt, der soll bey den Schiffern angeklagt werden, und Straffe bezahlen Haupt für Haupt 30 Marck. Es wäre denn, dass soviel Piloten nicht zur Hand wären, dass alle Schiffe könnten versehen werden, auf welchen Fall die grössesten Schiffe fürerst einen Piloten haben sollen.

17. Und damit diese vorgeschriebene Ordnung desto besser mag gehalten und derselben nachgekommen werden, soll der vorgemeldte committirte neben beiden Schiffen (sic!) von den Loots-Boten gehalten seyn, viermahl im Jahre sich anhero zu verfügen, um befragt zu werden ob gegenwärtiger Ordnung nachgelebet werde? Da dann bei einem oder andern verspürten Mangel derselbe soll gebessert und alles nach dieser Ordnung in gutem Stande erhalten werden. Es thut sich aber E. Erbar Rath diese Ordnung, wie auch das Lootsgeld zu mindern und zu mehren, nach Gelegenheit der Zeit und Commercien in allem vorbehalten.

Decretum in Senatu publicatumque sub sigillo Civit. Hamb. 10. Juni 1656.

Anlage VII.

a. Reglement für die beiden Lootsschiffer Jürgen Roodt und Hinrich Lübbers. 1. Februar 1698.

(Nach einer Abschrift in der Berenbergschen Sammlung. Hamb. Staatsarchiv.)

Dato ist mit Schiffer Jürgen Roodt und Henrich Lübbers folgender Vergleich gemacht, dass sie künftighin schuldig sein sollen, auf folgende Puncten ihren körperlichen Eydt abzustatten, als nemlich das sie

1. Wollen schuldig und gehalten sein ein richtiges Journal zu halten, welchen Tag sie mit dem Galiot vom Lande abgehen, auch welchen Tag sie wieder an Land kommen.

2. Wie viel Lootzen sowohl von recht bestellete als Hauer-Lootzen sie jedes mahl an Bordt haben, wen sie in See gehen, auch wie viel sie wieder mit an Landt bringen.

3. Welchen Tag sie die Lootzen übersetzen und in welchen Schiffe sie solche übergesetzt haben nebenst den Nahmen von denen Lootzen so sie übergesetzet haben, und des Schiffers Nahmen, an dehme sie den Lootzen übergesetzt, auch solches Journal alle mahl bey ihrer Kostgelds Rechnung richtig mit überliefern.

Dahingegen ist ihnen versprochen worden, das anstatt der 7 ß Lüb. Kostgeldes, so sie bis anhero gehabt, ihnen künftig hin pro jeden Tag von jeden Lootzen, so sie in der Galliote speisen, nebenst dem Koch und einem Knechte 8 ß Lüb. Kostgeld gezahlet werden soll, und wird der Tag, an welchen der Lootze an den Schiffer übergesetzt wird, ihme mit zu guthe ein Kostgeld berechnet, die übrigen Tage aber, wen sie nicht in der Galiote gespeiset worden, soll und kan kein Kostgeld gerechnet werden; mit der Schiffer Kostgelde aber bleibts, wie es vorhin gewest ist, als jedes Tages 10 ß, solange sie auf die fahrt seyn, wen

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

sie aber am Lande sein, so wird vor dem Schiffer und Lootzen gar kein Kostgeld, vor die beiden Knechte aber das vorbenanndte Kostgeld dennoch täglich bezahlet, weilen sie doch ins Galliot jedes mahl aufwarten müssen. So geschehen in Hamburg d. 1. Febr. Ao. 1698.

Hinrich Lübbers.
Jürgen Roodt.

b. Instruction für die Lootsschiffer von 1719.

(Nach einer Abschrift im Ritzeb. Amtsarchiv.)

(Extr. Protocolli Admiral. d. 24. Januar 1719.)

1. Die Schiffer auf den Gallioten sollen das Commando einhalts der Piloten-Ordnung führen, auch über solche halten und die Piloten denenselben in allen zu parieren schuldig sein.

2. Die Schiffer sollen dahin sehen, dass allemal durch 2 Personen die Wachen auf den Gallioten, wo sie in der See kreuzen, entweder durch 2 Piloten oder durch 1 Piloten und einen Knecht, nachdem sie in die Ordnung folgen, gehalten werde, und da

3. die Piloten ihre Schuldigkeit der Piloten-Ordnung nach nicht in allen observieren werden, sollen die Schiffer auf den Gallioten dem Inspectori solches ungesäumt anzeigen, und dieser gehalten sein das angegebene Verbrechen in seinem Protocollo zu annotieren, auch wo es von der importance, der Löbl. Admiralität es kund zu machen, damit solche die Verbrecher mit gebührender Strafe ansehen könne.

c. Instruction für den Loots-Schiffer, welche derselbe mit in seinen Eyd zu nehmen hat. (1738.)

(Nach einer Abschrift im Hamb. Staatsarchiv.)

1. Seine einzusendende Rechnungen sollen solchergestalt eingerichtet seyn, alss ob Er mit einem cörperlichen Eyde, solche jedesmahl zu bestärcken hätte, auch hierzu auf Begehren sich jedesmahl bereit finden lassen. Wie er dann auch

2. In seiner Mund-Kost-Rechnung mit anzeigen muss, welchen Tag Er jeden Loots in seine Galliote übernohmen, und auch wiederum in ein angekommenes Schiff hat übergesetzt, nebst Benennung des Schiffers Nahmen.

3. Sollen Ihm die in Rechnung zu bringende ausgaben, nur in solcher Geld Sorte, wiederum erstattet werden, alss Er würklich dieselbe ausgezahlet hat, und zu solchem Ende, muss Er in solcher Rechnung, das leichte und schwere Gelt, von einander unterscheiden.

4. Obschon bishero die gewohnheit gewesen, dass die zwei grossen Galliotten auf Weynachten Abend seynd eingeholet und aufgeleget, auch nicht ehender alss Fastnacht zur Kreutze wiederum in See geschicket, mittlerweile aber nur die kleine Galliote, Henricus genant, zur Kreutze wegen der ankommenden Schiffe ist gebrauchet worden, so sollen dennoch ins Künfftige, gedachte zwei grosse Gallioten nach ihrer gewöhnlichen Ordnung im Winter alle Zeit so lange in See bleiben, und auch nachmahls im Früh Jahr, so bald und frühzeitig wiederum hinausseeglen, alss es der Eisgang zulassen, und nur immer möglich seyn wird, zumahlen die kleine Galliote niehmahlen anders, alss im Fall der Noth zur Kreutze im Winter gebraucht werden soll.

5. Wann die grossen Gallioten aufgeleget werden, soll der Schiffer, der solche führet, für allen arbeitslohn und andere Unkosten, so dabey vorkommen, inskünfftige nicht mehr alss 10 ℔ und wann sie wieder ausgeleget werden, abermahls nur 10 ℔ in allem zu geniessen haben, weiter aber nicht das geringste mehr dafür in Rechnung zu bringen, berechtiget seyn. Ingleichen

6. Wann Er seine Galliote schrapen und schmieren lässet, so werden Ihm dafür nur 3 ℔ für 6 Mann einen Tag in allem zugestanden, und muss Er das dazu benöthigte Schmeer und Talch gleichwie alle andern Materialien, die Er zu seiner Galliote brauchet,

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

von dem Inspector holen lassen, nicht aber dieselbe selbst ankauffen, inmassen dergleichen Ausgaben künfftighin weiter nicht in Rechnung passiren sollen.

7. Wann ein Loots Schiffer vermeynet, wegen unpässlichkeit seine function selber nicht verrichten zu können, so soll Er es dem Inspector also fort anzeigen, welcher auf seinen geleisteten Eyd beordert ist, die wahre Beschaffenheit der Krankheit gründlich zu untersuchen, und keinen Hauer Lootsen an dess Schiffers Stelle zu Substituiren, ohne zugleich davon am gehörigen Orthe umbständlichen Bericht abzustatten, wie denn fahls ohne Noth eine Krankheit vorgeschüzet werden solte, die Löbl. Admiralität solches gebührend zu ahnden hiermit declarirt.

8. Solte ein Loots versterben oder abgesezet werden, so soll zwar der Inspector den Aufsatz zu dessen wieder Besetzung aus drey der geschicktesten Hauer Lootsen machen: einer von den Schiffern aber, der alssdann zu Cuxhaven an Land seyn wird, solchen aufsatz mit unterschreiben, und daher dem Inspector anzeigen, ob Er bey dem einen oder dem andern der drey zur Wahl aufgesetzten etwas einzuwenden oder auszusezen habe, mithin auch einen andern an dessen Stelle vorschlagen fahls er einen dazu geschickten wüsste auf dass solcher gestalt allemahl die besten Leuthe aus denen Hauer Lootsen zur Wahl der würcklichen Lootsen gebracht werden mögen.

d. 31. Martij 1738.

d. Revidirte Instruction für Loots Gallioten Schiffer. d. 23. Sept. 1774.

(Nach einer Abschrift im Hamb. Staatsarchiv.)

1. Die revidirte Pilotage Ordnung dienet dem Loots Schiffer zur Richtschnur, nach derselben hat er sein Commando zu führen, auch über solche genau zu halten.

2. Wenn ein Lootse auf der Galliote seiner Schuldigkeit nicht nachkömt, in sonderheit wenn er den 7. Art. der Pilotage Ordnung zuwider, seiner ordre nicht folgt, in ein Schiff, welches aufgelootset werden soll, überzugehen, so hat der Schiffer solches unverzüglich dem Loots-Inspector kund zu thun, auch dem Befinden nach, der Löbl. Admiralitaet zu vermelden.

3. Wenn die Galliote in der See kreuzet, so hat der Schiffer die Wachten jedesmal durch 2 Mann, entweder durch zwei Lootsen, oder einen Lootsen und einen Knecht zu bestellen.

4. Seine Flagge hat er beim Kreuzen allemal, er mag ein Schiff aus der See kommen sehen oder nicht, wehen zu lassen, auch allemal gegen Abend, Feuer auf der Galliote anzustecken.

5. Hat er dahin zu sehen, dass die Lootsen die Schiffe, so weit immer möglich ist, aufbringen.

6. Muss er ein umständliches Journal halten und solches der Löbl. Admiralität alle 6 Monat einschicken.

7. Die beiden Loots Schiffer sollen sich, wenn eines jeden Zeit zu kreuzen vorbei ist, nicht vor der Hafe, sondern in der See ablösen.

8. Wenn Lootsen an die kreuzende Galliote zu bringen sind, soll der Loots Schiffer persönlich mitgehen, nicht aber seine Stelle durch einen andern, viel weniger durch seinen Knecht vertreten lassen.

9. Wo ferne der Loots Schiffer aber, in dem vorgedachten oder in andern Fällen, Krankheit oder sonstiger erheblicher Ursachen halber seine Function nicht selber verrichten zu können vermeinet, so hat er solches dem Loots Inspector unverzüglich anzuzeigen. Wenn dieser die Krankheit oder Verhinderung hinreichend zu sein erachtet, so hat der Schiffer dem Inspector einen der beeidigten oder Hauer Lootsen zu benennen, dem er zur Vertretung seiner Stelle am tüchtigsten hält. Ist der Loots Inspector mit den vorgeschlagenen Lootsen nicht zufrieden, so benennt er einen andern Lootsen, oder selbst den Umständen nach den andern Schiffer, um des kranken oder anderweitig verhinderten Schiffers Stelle zu vertreten

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

und wird zugleich am gehörigen Ort Bericht abstatten. Da denn, falls ohne Noth eine Krankheit oder Verhinderung vorgeschützet werden sollte, die Admiralität solches gebürend zu ahnden hiermit declariret.

10. Die beiden Kreuz Gallioten sollen nach ihrer gewöhnlichen Ordnung so lange in See und ausserhalb der rothen Tonne bleiben, und auch nachmals im Frühjahr so bald und frühzeitig wiederum hinaussegeln, als es der Eisgang zulassen und nur immer möglich sein wird, zumalen die kleine Galliote niemalen anders als im Falle der Noth zur Kreuze im Winter gebraucht werden soll.

11. Seine einzusendenden Rechnungen sollen solchergestalt eingerichtet sein, als ob er mit einem körperlichen Eide solche jedesmal zu bestärken hätte, auch hiezu auf Begehren, sich jedesmal bereit finden lassen. Wie er denn auch

12. in seiner Mund-Kost-Rechnung mit anzeigen muss, welchen Tag er jeden Lootsen in seine Galliote übernommen, und auch wiederum in ein angekommenes Schiff hat übersezet nebst Benennung des Schiffers Namen.

13. Sollen ihm die in Rechnung zu bringenden Ausgaben nur in solcher Geld Sorte wiederum erstattet werden, als er würklich dieselben ausbezahlt hat, und zu solchem Ende, muss er in solcher Rechnung das leichte und schwere Geld von einander unterscheiden.

14. Wann die grossen Gallioten aufgelegt werden, soll der Schiffer, so solche führet, für allen Arbeitslohn und andere Unkosten, so dabei vorkommen, nicht mehr als 10 ℔ und wann sie wieder ausgelegt werden, abermals nur 10 ℔ in allen zu geniessen haben, weiter aber nicht das geringste mehr dafür in Rechnung zu bringen, berechtigt sein.

15. Wann er seine Galliote schrapen und schmieren lässt, so werden ihm dafür nur 3 ℔ für 6 Mann einen Tag in allem zugestanden, und muss er das dazu benöthigte Schmeer und Talg gleichwie alle andern Materialien, die er zu seiner Galliote brauchet, von dem Inspector holen lassen, nicht aber dieselbe selbst ankaufen, inmassen dergleichen Ausgaben künftighin weiter nicht in Rechnung passiren sollen.

16. Wenn der Loots Schiffer zur Reparirung seiner Galliote an die Stadt kommt, so hat er solches dem ältesten Admiralitätsbürger wie auch den beiden Schiffer Alten, welche bei der Löbl. Admiralität sind, anzuzeigen und eine Designation von dem, was an der Galliote zu repariiren ist, zu übergeben.

17. Sollte ein Lootse versterben oder abgesetzt werden, so soll zwar der Inspector den Aufsatz zu dessen Wiederbesetzung aus drei der geschicktesten Hauer Lootsen machen: einer von den Schiffern aber, der alsdann zu Cuxhaven an Land sein wird, solchen Aufsatz mit unterschreiben und daher dem Inspector anzeigen, ob er bei dem einen oder dem andern der drei zur Wahl aufgesetzten etwas einzuwenden oder auszusetzen habe, mithin auch einen andern an dessen Stelle vorschlagen, falls er einen dazu geschickten wüsste, auf dass solchergestalt allemal die besten Leute aus denen Hauer Lootsen zur Wahl der würklichen Lootsen gebracht werden mögen.

18. Übrigens behält Löbl. Admiralität sich vor, diese Instruction vorkommenden Umständen nach zu vermehren oder abzuändern.

Anlage VIII.

a. Instruction für den Lootsen-Inspektor 1657.

(Nach Richeys Collectanea. Hamb. Staatsarchiv.)

1. Für das erste soll er seine häusliche Wohnung zu Kuckshaven haben.

2. Soll er fleissige Achtung geben, dass die Lootsen, wann sie wieder hinunter kommen, sich fort nach den Gallioten verfügen, und ohne Noth aufs Land nicht benachtigen.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

3. Soll die alte Galliote stets fertig und in Bereitschaft gehalten werden, damit der Inspektor mit selbiger den Schiffen, so an Grund seegeln, oder sonst Noth leiden mögten, mit Anker, Tau und dergleichen zu Hülfe kommen könne, und soll er dieselbe in anderen als berührten Noth-Fall nicht gebrauchen, bey Vermeidung ernster willkürlicher Strafe.

4. Wann die Lootsen ihm angezeiget, was sie für Schiffe aufgebracht, soll er solches ordentlich zu Buche zeichnen, mit Benennung des Schiffers und des Schiffes, Nahmens und wie tieff das Schiff gegangen, auch des Ortes, woselbst der Schiffer den Lootsen eingekriegt.

5. Soll er gehalten sein, zum wenigsten alle 14 Tage eine richtige Verzeichnis aller Schiffe, so bedienet und gesprochen worden, dem Admiralitätsschreiber herauf zu senden, in welcher er die Namen der Schiffe und Schiffer und die Tieffe der Schiffe benennen soll.

6. Soll er gehalten sein, sobald die Pilotage-Rechnung ieder Zeit abgeleget worden, sich fort hinunter zu verfügen, damit nichts verabsäumet werde.

7. Da er etwas aus der Admiralität Arsenal zu Behuf der Gallioten benöthiget wäre, soll ihm darum aufzukommen nicht erlaubt sein, besondern solches dem Zeugmeister advisieren, der es dann der Admiralität anzeigen und dann die Nothdurft hinunter geschaffet werden soll.

8. Soll er, vermöge des 19. Art. der Piloten-Ordnung schuldig sein mit allem Fleiss darob zu sein, dass fleissige Achtung gegeben werde, auch persönlich nebst den Lootsen zuzusehen, ob auch einige Tonnen oder Sande vertrieben, und da solches geschehen, soll er befördern, dass die Tonnen wieder auf ihre Stellen geleget, die neuen Sande aber den gesamten Lootsen kundgethan, und mit neuen Tonnen beleget werden mögen.

9. Soll er allen und ieden Punkten der Piloten-Ordnung, so weit sie ihm angehen, nachzuleben, auch dass sie in allem von den bestallten Lootsen nachgelebet werden möge, gute Obacht zu haben schuldig seyn.

10. Und behält sich E. Ehrbar Rath bevor, diese Instruction nach Befindung zu ändern, zu mindern und zu vermehren.

Decretum 2. Octob. 1657.

b. Conditiones, die dem Piloten-Inspektori Peter Jaspers vor Ablegung seines Eides vorgelesen worden.[1])

(Aus der Berenbergschen Sammlung.)

(Extr. Protoc. Admiral. 16. Febr. 1728.)

1. Er soll die Piloten-Ordnung und Instruction genau befolgen.

2. Wenn auch seine Vorgänger bisweilen 100 ℔ für einen zweiten Knecht bekommen haben, so soll er doch nur Lohn (100 ℔) und Kostgeld (7 ß) für einen Knecht haben.

3. Er erhält jährlich 1000 ℔ Courant Salarium nebst dem, was er mit der kleinen Galiote verdient.

4. Wenn ein Lootsschiffer krank ist, soll er nur beeidigte Lootsen, nicht Hauerlootsen an seine Stelle setzen.

5. Er soll darauf halten, dass nach Art. 7 der Pilotage-Ordnung von 1719 die Lootsen die Schiffe so weit als möglich auflootsen.

6. Soll er wiederspenstige Lootsen als bruchfällig notiren und davon gehörigen Orts referiren.

---

[1]) Die Instruction von 1689 stimmt fast wörtlich mit der von 1719 überein, die bereits bei Langenbeck a. a. O. p. 455 ff. und bei Klefeker a. a. O. XI p. 758 ff. abgedruckt ist.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

c. Instruction für den Piloten-Inspector. 26. Februar 1738.

(Nach einer Abschrift im Hamb. Staats-Archiv.)

1. Werden ihm zum Salarium Jährlich Eintausend Marck Lübisch Courant zugeleget, nebst dem was er mit der kleinen Galliote verdienet, sonst aber soll nichts in seiner Rechnung wegen versetzung der Lootsen, oder wie es Nahmen haben mag, ausser was in dieser Instruction ihm ausdrücklich beygeleget ist, passiret werden.

2. Auf gedachter Galliote Henricus genand werden ihm zwey Knechte zugestanden, und kan er für jeden an Lohn Jährlich 100 ℔ Cour., für einen derselben aber nur das Kostgeld a 7 ß für jeden Tag berechnen, und muss er den zweiten Knecht aus seinen eigenen Mitteln selbst bekostigen, dahingegen aber soll allen Einwohnern zu Ritzebüttel und Cuxhaven verbohten seyn einige Lootsen aus denen abgehenden Schiffen zu holen, und also er der Inspector allein dazu berechtiget seyn, wiewohl mit dem ausdrucklichen Beding, dass er auch solche anstalten dazu vorkehre, damit die abgehenden Lootsen nicht in Verlegenheit gesetzt werden, wieder aus denen in See bringenden Schiffen zu kommen, in massen auf erfolgende Klagen ihm dieses Privilegium nicht weiter zugestanden werden soll.

3. Wann er die kleine Galliote hieselbst repariren lässet, soll er für seine dabey gehabte aufsicht und Mühe, sowenig als für seine Knechte um selbige zu schrapen, etwas berechnen.

4. Ebenermassen sollen ihm die in Rechnung Bringende ausgaben nur in solcher Geld Sorte wieder erstattet werden, als er ausgezahlet hat.

5. Obschon bishero die gewohnheit gewesen, die zwey grosse Gallioten auf Weinachten Abend einzuholen und auf zu legen, auch nicht ehender als Fastnacht zur Kreutze zu gebrauchen, so sollen doch ins Künfftige gedachte zwey grosse Gallioten allezeit im Winter so lange in See bleiben, und auch nachmahls im früh Jahr so bald und frühzeitig wiederum hinausgeschicket werden, als es der Eyssgang zu lassen, und auch immer möglich seyn wird, die kleine Galliote Henricus aber nicht anders als im Nothfall zur Kreutze im Winter employiret werden.

6. Das Inventarium des Arsenals zu Cuxhaven soll er alle halbe Jahr ult. Junii und ult. Decembr. herauf senden, nebst den recipissen und quitungen desjenigen, so er daraus weggeliefert, damit solches von den Campagne Meister könne nachgesehen, und unter ihnen beyden in vollenkommener richtigkeit gehalten werden, in ermangelungs fall aber in willkürlicher Straffe verfallen seyn.

7. Wenn jemand der es benöthiget mit Anckern und Tauen gedient wird, soll er für jedes grosses Ancker zwey Reichstahler und wenn ein Tau dabey geliefert wird, in allen drey Reichstahler, von kleinen anckern aber nach Proportion für seine Mühe zum recompense, von solchen Leuten zu geniessen haben, im geringsten aber dieselbe nicht mehr beschweren.

8. Nachdem auch bishero von denen Nothleidenden und Geld bedürfenden Leuten vielfältig geklaget worden, dass Sie in ihren Unglückseligen zustande, dennoch von denen die Ihnen darunter zu hülffe kommen, sehr unbarmhertzig und fast grausam tractiret worden, so wird der Loots Inspector ermahnet, mit solchen Mitleidenswürdigen Leuten, nach der Christlichen Liebe zu verfahren, und Ihnen nicht mehr Zinse oder Bodmerey Premie abzunehmen, als es die Billigkeit mit sich bringet, auch zugleich dahin zu sehen, dass denenselben von andern kein unrecht darin geschehe.

9. Wenn ein Loots Schiffer sich mit vorschützen der unpäslichkeit seine function zu verrichten entschuldigen will, so ist der Inspector gehalten, selbst zu untersuchen, ob es eine würckliche Kranckheit oder nur eine entschuldigung sey, und die wahre Beschaffenheit herauf berichten, auch inzwischen des gedachten Schiffers stelle durch einen der besten confirmirten Lootsen besetzen, mit nichten aber einen Hauer Lootsen das Commando auf

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

der Loots Galliote anvertrauen wie dan im fall der Inspector mit dem Schiffer durch die finger sehen wolte und die Kreutze durch einen Substituirten Lootsen thun liesse, ohne solches der Löbl. Admiralität obgedachter massen anzuzeigen, Er selbst in die Straffe gedoppelt soll verfallen seyn, die der Schiffer zu erlegen wird condemniret werden.

10. Wenn ein Loots verstorben oder abgesetzt worden, so soll er den Aufsatz zu dessen wiederbesetzung, aus drey der geschicktesten Hauer Lootsen machen, auch solchen Aufsatz von einen der Loots Schiffern mit unterschreiben lassen und herauf senden, auf dass solcher gestalt allemahl die besten Leute zur wahl der würcklichen Lootsen kommen mögen.

11. Der Inspector soll gehalten seyn alle Monathen und auch nach gehabten Sturm die beyden Canale zu peilen und dazu die Piloten Bey sich zu nehmen, wie bereits per Conclusum Admiral. von Ao. 1757 d. 10. July ist anbefohlen worden, aber wenn Er davon Bericht abstattet, auch zugleich anzeigen, ob er die kleine Galliote dazu gebraucht oder einen Ever dazu gehäuret habe, und worümb er dieses letztere thun müssen, inmassen ihm die desfals zu Berechnende Hauer ins künfftige nicht soll anders wieder bezahlet werden, als in solchen fall da er die Peylung nicht mit der kleinen Galliote hat thun können.

12. Soll er darauf halten, dass nach Inhalt des 7. Art. der Neuen Pilotage Ordnung de Ao. 1719 die Lootsen die Schiffe soweit als immer möglich zu derselben mehrern sicherheit aufbringen müssen.

13. Soll er schuldig seyn die wiederspenstigen Lootsen als bruchfällig zu notiren und davon gehörigen Orths zu referiren.

d. Instruction für den neuen Loots-Inspector. 1785.

(Nach einer Abschrift im Hamb. Staats-Archiv.)

1. Die löbliche Admiralität nimmt den neuen Inspector Johann Anthon Lange auf eine unbestimmte Zeit und mit der ausdrücklichen Bedingung an, dass Sie zu jeder Zeit die Befugniss habe, ihm wieder Seiner Dienste zu entlassen, als auch letzteren erlaubt ist, seine Stelle niederzulegen, nach dem beyde Theile Sechs Monate vorher einander die Anzeige davon gethan.

2. Werden ihm zum Salario jährlich 1000 ℔ Courant und zwar alle halbe Jahre 500 ℔ bestimmt, welche ihm in der Pilotage Rechnung vergütet werden sollen.

3. Was er wärend der Winter Monate, das die 2 grossen Gallioten im Haven abgetackelt liegen, mit der kleinen Galliote Johannes an Lootsgeldern verdienet, davon soll er den 1/4 Theil des reinen Überschusses geniessen, sonst aber soll ihm nichts in seiner Rechnung wegen Versetzung der Lootsen oder wie es Nahmen haben mag ausser was in dieser Instruction ihm ausdrücklich beygelegt ist, passiret werden.

4. Auf gedachter Galliote Johannes genannt, werden ihm und überhaupt zu seinem Dienste 4 Knechte zugestanden, und kann er für jeden järlich an Lohn 100 ℔ Courant und also im allen 400 ℔ Courant, wie auch für jeden dieser Knecht 10 ß und für seine Person 12 ß, mithin in allen 3 ℔ 4 ß den Tag, am Kostgelde berechnen.

Und da er alle 6 Monate zur Ablegung der Loots Rechnung herauf zu kommen verpflichtet ist, so soll ihm jedesmahl 75 ℔ für Reisegeld vergütet werden, welches vorstehende er alle halbe Jahr in der Piloten Rechnung anführen kann. Dahingegen

5. Soll der Inspector die kleine Galliote so viel möglich selbst führen und daferne er dann und wann jemand anders das Commando auftragen sollte, einen solchen substituiren, wovon er versichert ist, dass derselbe alles so wohl observire, als wenn er der Inspector sich selbst gegenwärtig befunden.

6. Muss der Inspector die kleine Galliote stets fertig und in Bereitschaft halten, damit

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

er mit selbiger den Schiffen, so an Grund segeln oder sonst Noth leiden mögten, mit Ancker, Tau und dergleichen zu Hülfe kommen könne, sollte er auch den nothleidenden Schiffen mit mehrern Schmacken oder Schiffen Hülfe leisten müssen, soll er solches fleissig observiren; doch soll das geholfene Schiff dafür bezahlen, was denen Schmacken versprochen worden.

7. Soll es allen Einwohnern zu Ritzebüttel und Cuxhaven verboten seyn, einige Lootsen aus denen abgehenden Schiffen zu hohlen, und also er der Inspector allein dazu berechtiget seyn, wie wohl mit dem ausdrücklichen Beding, dass er solche Anstalten dazu vorkehre, damit die abgehende Lootsen nicht in Verlegenheit gesetzt werden, wieder aus denen in See bringenden Schiffen zu kommen, immassen auf erfolgte Klagen, ihm dieses Privilegium nicht weiter zugestanden werden soll.

8. Wenn er die kleine Galliote hieselbst repariren lässt, soll er für seine dabey gehabte Aufsicht und Mühe so wenig als für seine Knechte, um selbige zu schrapen, etwas berechnen.

9. Ebenermassen sollen ihm die in Rechnung zu bringende Ausgaben, nur in solcher Geldsorte wieder erstattet werden, als er es ausgezahlet hat.

10. Die zwey grossen Gallioten sollen allezeit im Winter so lange in See bleiben, und auch nachmals im Frühjahr, so bald und frühzeitig wiederum hinausgeschickt werden, als der Eisgang es zulässt, auch immer möglich seyn wird, die kleine Galliote Johannes aber nicht anders als im Nothfalle zu Kreuzen im Winter emploirt werden.

11. Das Inventarium des Arsenals zu Cuxhaven, als worüber ihm die Aufsicht anvertrauet wird, soll er alle halbe Jahr ult. Junii und ult. Decembr. herauf senden, nebst den recipissen und quitungen desjenigen, so er daraus weggeliefert, damit solches alhier könne nachgesehen und in vollkommener Richtigkeit gehalten werden, in ermangelungs fall aber in willkürlicher Straffe verfallen seyn.

12. Wann jemand der es benöthiget mit Anckern und Tauen gedienet wird, soll er sich dafür eine Obligation von den Schiffern und Empfängern derselben zeichnen lassen und darin nach den gedruckten Formular das Gewicht einfüllen, so wie solches in dem Arsenal-Buche angeführet stehet, und dieselbe sobald möglich, jedesmahl an den ältesten Bürger der löbl. Admiralität einsenden und für ein grosses Anker 6 ℔ und wenn ein Tau dabey geliefert wird, in allen 9 ℔, von kleinen Anckern als nach Proportion für seine Mühe zum recompense, von solchen Leuten zu geniessen haben, im geringsten aber dieselbe nicht mehr beschweren.

13. Wenn ein Loots Schiffer sich mit vorschützen der unpäslichkeit seine function zu verrichten entschuldigen will, so ist der Inspector gehalten, selbst zu untersuchen, ob es eine würckliche Kranckheit oder nur eine entschuldigung sey, und die wahre Beschaffenheit herauf berichten, auch inzwischen des gedachten Schiffers Stelle durch einen der besten confirmirten Lootsen besetzen, mit nichten aber einen Hauer Lootsen das Commando auf der Loots-Galliote anvertrauen, wie dan im fall der Inspector mit dem Schiffer durch die finger sehen wolte und die Kreutze durch einen Substituirten Lootsen thun liesse, ohne solches der Löbl. Admiralität obgedachter massen anzuzeigen, Er selbst in die Straffe gedoppelt soll verfallen seyn, die der Schiffer zu erlegen wird condemniret werden.

14. Wenn ein Lootse verstorben oder abgesetzt worden, so soll er den Aufsatz zu dessen wiederbesetzung aus drey der geschicktesten Hauer Lootsen machen und dabey vorzüglich auf die ältesten, welche am längsten gedienet haben, sehen, auch solchen aufsatz von einen der Loots Schiffern mit unterschreiben lassen und heraufsenden, auf dass solchergestalt allemahl die besten Leute zur wahl der würcklichen Lootsen kommen mögen.

15. Der Inspector soll gehalten seyn alle Monathen zum wenigsten einmal und auch nach gehabten Sturm die beiden Canale zu peilen, und dazu die Piloten Bey sich nehmen,

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

wie bereits per Conclusum Admiralitatis von Ao. 1737 d. 10. July ist anbefohlen worden, aber wenn Er davon Bericht abstattet, auch zugleich dabey anzeigen, ob er die kleine Galliote dazu gebraucht, oder einen Ever darzu gehäuret habe, und worümb er dieses letztere thun müssen, inmassen ihm die desfals zu Berechnende Hauer ins künfftige nicht soll anders bezahlet werden, als in solchen fall, da er die Peylung nicht mit der kleinen Galliote hat thun können.

16. Soll er darauf halten, dass nach Inhalt der Pilotage-Ordnung vom 18. Febr. 1750 die Lootsen die Schiffe so weit als immer möglich zu derselben mehrern sicherheit aufbringen müssen.

17. Soll er schuldig seyn die wiederspenstigen Lootsen als bruchfällig zu notiren und davon gehörigen Orths zu referiren.

18. Seine einzusendende Rechnungen sollen solchergestalt eingerichtet seyn, als ob er mit einem körperlichen Eyde solche jedes mahl zu bestärcken hätte, auch hiezu auf Begehren sich allemahl bereit finden lassen, wie er denn auch in seiner Mund Kost-Rechnung mit anzeigen muss, welchen Tag er jeden Lootsen in seiner Galliote eingenommen und auch wieder in ein angekommenes Schiff übersetzt hat, nebst Benennung des Schiffers Nahmen.

19. Wenn von Einem Hochweisen Rahte dieser Stadt eine Quarantaine verordnet wird, so soll er gehalten seyn, deren Verordnungen auf das accurateste nachzuleben und für jedes Schiff, so damit beleget wird, 24 ℔ überhaupt für seine Bemühung berechnen.

20. Auch ist der Loots Inspector schuldig, genau darauf zu vigiliren, dass dem Cuxhavener Haven Reglement in allem nachgelebet werde, und im Nothfalle bei Contraventions-Fällen des Herrn Amtsmanns zu Ritzebüttel Assistence sich zu erbitten.

21. Wird dem Loots-Inspector derjenige Theil des der Löblichen Admiralität zugehörenden Herren Hauses zu seiner Wohnung frey und unentgeltlich angewiesen, welchen sein Vorweser bisher bewohnt hat, jedoch nur so lange solches der Löbl. Admiralität conveniren mögte, dagegen muss er darauf Acht haben, dass solches in gutem und baulichen Stande unterhalten wird und jedesmahl der Löbl. Admiralität Bericht ertheilen, so oft er nötige Reparationes finden mögte, damit dieselbe ihm ihre Entschliessung und Aufträge dazu geben könne. Wie er denn auch dafür zu sorgen hat, dass alle Zimmer in gehörender Ordnung und Reinlichkeit sind, so oft die Löbl. Admiralität und die löbl. Stack-Deputation sich solche bey ihrem dortigen Aufenthalte bedienen wird.

22. Was ihm übrigens von Einem Hochweisen Rathe oder von der Löbl. Admiralität ausser seiner Instruction anbefohlen oder angewiesen wird, welche sich vorbehält, solche dem Befinden nach zu ändern, zu mindern und zu vermehren, ist er getreulich nachzukommen verpflichtet.

(Die Instruction von 1794 konnte wegen Mangel an Raum hier nicht zum Abdruck gelangen.)

Anlage IX.

a. Ordnung wie es mit der Einnahme und Ausgabe der Piloten Armgelder hinfuhro gehalten werden soll. (20. Febr. 1678.)

(Nach einer Abschrift in der Berenbergschen Sammlung.)

1. Anfänglich soll eine Büchse, welche mit einem Schlosse versehen, und von Richert Schrödern dem Admiralitäts Schreibern bewahret werden soll, verfertiget werden, wozu der Inspector Michael Schultze den Schlüssel in Verwahrung haben soll.

2. Soll jährlich umb Heil. drey Könige all solche Büchse eröffnet, was darin befunden wird, in dem dazu verordneten Büchlein richtig verzeichnet, und in einer absonderlichen

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Lade, welche hiezu gemachet, und mit zweien Schlössern, wozu der Admiralität Schreiber den einen und der Inspector den andern Schlüssel haben soll, eingeliefert und verschlossen bewahrt werden.

3. Damit auch etwas Vorrahts, weiln biss dato nur ungefähr 20 ℔ vorhanden, beigeschaffet werden möge, so soll ein ieder Gallioten Schiffer und Bestalter Pilote von einem jeden Marck lübsch, die er verdienet, bey ablegender Rechnung 4 Pfenninge abzutragen schuldig sein, welche ihm der Admiralität Schreiber kürzen und in die Büchse stecken soll.

4. Ein unbestalter Pilote, der ümbs halbe Geldt fähret, soll von seinem verdienten Gelde von jeder Marck drey Pfennige wie im vorhergehenden 3ten Articul enthalten, abtragen und bezahlen.

5. Alle Jahr ümb Trium Regum soll die Rechnung in Beysein des Inspectoris, des Admiralitäts Schreibers und eines der beiden Gallioten Schiffer nachgesehen, und was befunden worden, richtig zu Buche gezeichnet werden.

6. Da nun einer der Gallioten Schiffer oder bestalter Pilote, leibes Schwach — unvermögenheit oder Alters wegen sein Amt nicht länger verwalten, oder vorstehen könte, so soll solchem Schiffer auf sein Begehren von diesem Gelde alle halbe Jahr 40 ℔ Lübsch, dem Piloten aber 20 gegeben werden.

7. Stirbt ein Gallioten Schiffer oder bestalter Pilote, und verlässt eine Witwe hinter sich im Leben, so soll derselben alle halbe Jahr, so lange sie unverheiratet verbleibet, dasselbe gereichet werden, was im vorhergehenden 6ten Articul denen Männern zu geben verordnet worden. Würde aber dieselbe anderwärts wieder heyrathen oder ersterben und ein oder mehr Kinder von dem Manne, ümb deswillen sie zu dieser Hebung gekommen, gezeuget hinterlassen, so soll das oder die Kinder an ihrer verstorbenen oder verheyratheten Mutter Stelle treten und dasjenige zu geniessen haben, was die Mutter hätte einnehmen können, doch wan die Knaben 14, die Mädgens aber 18 Jahre erreichet, sollen diese Gefälle für ihnen aufhören, es were dan dass ein Sinnloses oder Bresthafftes Kindt sich unter ihnen fünde, demselben soll dasjenige, wozu es befugt, bis in sein zwanzigste Jahr abgestattet werden.

8. Würde aber ein Gallioten Schiffer oder Pilote versterben und keine Wittwe im Leben, sondern ein oder mehre Kinder hinterlassen, sollen des Verstorbenen Kindt oder Kinder dasjenige geniessen, was in vorgemelten 7. Art. gemeldet worden.

9. Verstirbt ein Schiffer oder Pilote in seinem Gesellen Stande oder jemand derselben ohne Nachlassung einer Witwen oder Kinder, so soll dessen nechster Bluts Verwandter 3 Jahr nach einander dasjenige einnehmen was im 7. Art. verordnet worden.

10. Was nun von den ordinairen Piloten in vorgehenden Articuln gemeldet worden, solches soll pro rata der Ausgaben und Wiederhebung von den Extraordinairen Piloten, welche umbs halbe Geldt fahren in allen Stücken auch verstanden werden.

11. Und da nach diesen diese Büchse in gutem Stande befunden werden solte, soll die Hebung vor denen, welche dazu befugt, auch verbessert werden.

b. Revidirte Ordnung wie es mit der Einnahme und Ausgabe der Piloten, eigen- und freywillig belibeten Cassa Geldern solle gehalten werden.

(Nach einer Abschrift im Hamb. Staats-Archiv.)

1. Anfänglich soll eine Büchse, welche mit einem Schlosse versehen, und von Richert Schrödern dem Admiralitäts Schreibern bewahret werden soll, verfertiget werden, wozu der zu jederzeit bestalte Inspektor einen, wie auch der älteste Piloten Schiffer einen Schlüssel zu sich in Verwahrung nehmen soll.

2. Soll järlich umb Heil. drey Könige all solche Büchse eröffnet, was darin befunden

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

wird, in dem dazu verordneten Büchlein richtig verzeichnet, und in einer absonderlichen Lade, welche hiezu gemachet, und mit Schlössern, wozu der Admiralitäts Schreiber, der Inspector und der älteste Piloten Schiffer ieder einen Schlüssel haben soll, eingeliefert und verschlossen bewahrt werden.

3. Damit auch etwas Vorrahts, weiln biss dato annoch wenig vorhanden, beigeschaffet werden möge, so soll ein ieder Gallioten Schiffer und Bestalter Pilote von einem jeden Marck lübsch, die er verdienet, bey ablegender Rechnung 4 Pfenninge abzutragen schuldig sein, welche ihm der Admiralität Schreiber kürzen und in die Büchse stecken soll.

4. Alle Jahr ümb Trium Regum soll die Rechnuug im Beyseyn des Inspectoris, des Admiralitäts Schreibers und eines der beiden Gallioten Schiffers nachgesehen, und was befunden worden, richtig zu Buche gezeichnet und gebracht werden.

5. Da nun einer der Gallioten Schiffer oder bestalter Pilote, leibes Schwach- unvermögenheit oder Alters wegen sein Amt nicht länger verwalten oder vorstehen könte, so soll solchem Schiffer auf sein Begehren von diesem Gelde alle halbe Jahr 40 ℔ Lübsch, dem Piloten aber 20 gegeben werden.

6. Stirbt ein Gallioten Schiffer oder bestalter Pilote, und verlässt eine Witwe hinter sich im Leben, so soll derselben alle halbe Jahr, so lange sie Wittwe verbleibet, dasselbe gereichet werden, was im vorhergehenden 5ten Articul denen Männern zu geben verordnet worden. Würde aber dieselbe anderwärts sich wieder verheyrathen, alsdann hat weder Sie, noch ihre Kinder solche im 5ten Articul enthaltene Hebung nicht zu geniessen, sondern sollen davon excludirt und ausgeschlossen seyn.

7. Würde aber ein Gallioten Schiffer oder Pilote versterben und keine Wittwe im Leben, sondern ein oder mehre Kinder hinterlassen, sollen des Verstorbenen Kinder, wann es Knaben seyn, biss zu ihrem völligen 14. wann es aber Mädgens seyn, biss zu ihren völligen 18. Jahren zu erheben und zu geniessen haben, was im vorhergehenden 6ten Articul denen Witwen beygelegt worden. Es were dann, dass ein Sinnloses oder Bresthafft Kind sich unter ihnen fünde, demselben soll das Jenige, wozu es befugt, biss in sein zwanzigste Jahr abgestattet werden.

8. So einem Gallioten Schiffer oder bestalten Pilote, wann er in seinen Dienst-Verrichtungen ist, ein solcher Schade und Unfall zustossen und begegnen würde, dadurch er zu ferner Verricht- und Verwaltung seiner Dienste untüchtig geworden, demselben soll gleichfalls das Jenige, was im fünfften Articul verordnet worden, gereichet werden.

9. Und da nach diesen die Büchse in gutem Stande befunden werden solte, soll die Hebung vor denen, welche dazu befugt, auch verbessert werden.

Urkundlich haben die izo vorhandenen Piloten Schiffer und bestalte Piloten, diese Vereinbahrung eigenhändig unterschrieben. So geschehen in Ritzebüttel d. 11. Januar Ao. Christi 1684.

(Folgen 15 Unterschriften.)

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

wird, in dem dazu verord[illegible] und in einer absonderlichen
Lade, welche hiezu gem[illegible]er Admiralitäts Schreiber, der
Inspector und der älteste [illegible]el haben soll, eingeliefert und
verschlossen bewahrt wer[illegible]

3. Damit auch etw[illegible] wenig vorhanden, beigeschaffet
werden möge, so soll ein[illegible]r Pilote von einem jeden Marck
lübsch, die er verdienet, [illegible]nge abzutragen schuldig sein,
welche ihm der Admirali[illegible]hse stecken soll.

4. Alle Jahr ümb [illegible] Beyseyn des Inspectoris, des
Admiralitäts Schreibers [illegible]hiffers nachgesehen, und was
befunden worden, richtig[illegible] werden.

5. Da nun einer d[illegible] Pilote, leibes Schwach- unver-
mögenheit oder Alters w[illegible]n oder vorstehen könte, so soll
solchem Schiffer auf sein[illegible] halbe Jahr 40 ℔ Lübsch, dem
Piloten aber 20 gegeben [illegible]

6. Stirbt ein Galli[illegible]nd verlässt eine Witwe hinter
sich im Leben, so soll [illegible] sie Wittwe verbleibet, dasselbe
gereichet werden, was in[illegible]n Männern zu geben verordnet
worden. Würde aber di[illegible]rathen, alsdann hat weder Sie,
noch ihre Kinder solche [illegible]g nicht zu geniessen, sondern
sollen davon excludirt u[illegible]

7. Würde aber ei[illegible]rsterben und keine Wittwe im
Leben, sondern ein oder[illegible]des Verstorbenen Kinder, wann
es Knaben seyn, biss z[illegible] Mädgens seyn, biss zu ihren
völligen 18. Jahren zu e[illegible] im vorhergehenden 6ten Articul
denen Witwen beygelegt[illegible] Sinnloses oder Bresthafft Kind
sich unter ihnen fünde, [illegible] befugt, biss in sein zwanzigste
Jahr abgestattet werden.

8. So einem Galli[illegible]wann er in seinen Dienst-Ver-
richtungen ist, ein solch[illegible] begegnen würde, dadurch er zu
ferner Verricht- und Ve[illegible]eworden, demselben soll gleich-
falls das Jenige, was im[illegible] gereichet werden.

9. Und da nach [illegible] befunden werden solte, soll die
Hebung vor denen, wel[illegible]rden.

Urkundlich haben [illegible]ffer und bestalte Piloten, diese
Vereinbahrung eigenhä[illegible] in Ritzebüttel d. 11. Januar
Ao. Christi 1684.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf