

**Hamburgs  
Convoyschiff...  
und  
Convoywesen**

**Ernst Baasch**

University of Wisconsin  
Library

CLASS

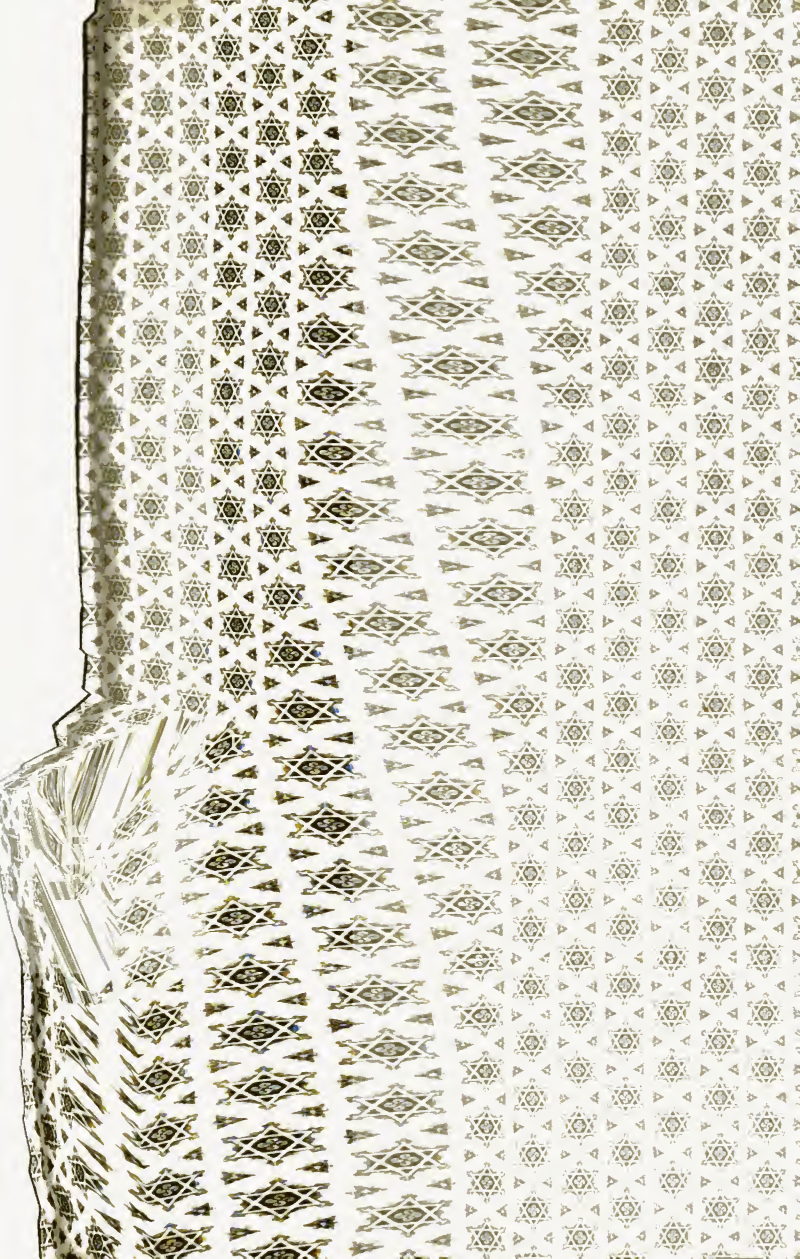
HK47

BOOK

B11

—  
PURCHASED WITH THE  
SCHOOL OF COMMERCE LIBRARY FUND  
A GIFT FROM FRIENDS OF THE UNIVERSITY

1901



# Hamburgs Convoysschiffahrt und Convoywesen.

---

Ein Beitrag

zur

Geschichte der Schiffahrt und Schiffahrtseinrichtungen  
im 17. und 18. Jahrhundert.

Von

**Dr. Ernst Baasch,**

Bibliothekar der Commerzbibliothek in Hamburg.

---

Alle Rechte vorbehalten.



Hamburg.

L. Friederichsen & Co.

1896.

59972  
SEP 24 1901  
HK47  
.B11

Dem Andenken  
an  
**R o b e r t M e s t e r n**

(geb. 1843; gest. 1892)

gewidmet.

## V o r w o r t.

---

Auf den folgenden Blättern ist der Versuch gemacht worden, einer längst der Vergangenheit angehörigen Schiffahrtseinrichtung meiner Vaterstadt innerhalb der Entwicklung von Handel und Schiffahrt die Stelle anzuweisen, die ihr zukommt. Ich habe mir hierbei nicht versagen können, den ähnlichen Einrichtungen anderer seefahrender Staaten meine Aufmerksamkeit zuzuwenden; das ältere Convoywesen ist noch fast eine terra incognita. Dafs besonders Bremen in den Bereich der Darstellung gezogen ist, wird namentlich deshalb nicht unersprieslich sein, weil die Convoyeinrichtungen beider Schwesterstädte in mehrerer Beziehung erheblich von einander abweichen.

Meine eigentliche Aufgabe aber war die Schilderung des speciell hamburgischen Convoywesens; was über das bremische Convoywesen, namentlich aber über die auf der Elbe verkehrenden Convoyen Hollands und Englands gesagt ist, kann auf Vollständigkeit keinen Anspruch erheben.

Die Wahl der Methode für die Darstellung war nicht ganz leicht; eine rein historisch-chronologische Schilderung war ausgeschlossen bei einer Arbeit, in der auch Zustände erörtert werden sollten. Es ist schliesslich eine theils historische, theils systematische Darstellung herausgekommen; ich bin mir aber wohl bewußt, nicht alle Klippen vermieden zu haben; manche Wiederholungen waren nicht gut zu umgehen.

Aller Parallelen mit der Gegenwart, aller wirthschaftspolitischen Kombinationen, wie sie ja leider auch in der Geschichtschreibung des hamburgischen Handels Mode werden, habe ich mich enthalten, selbst auf die Gefahr hin, dafs meine Arbeit dadurch für viele an „Interesse“ verloren hat, und ihr Leserkreis sich auf Diejenigen beschränken wird, die einer sich lediglich an die Überlieferung haltenden Geschichtschreibung den Vorzug geben vor den Phantasien mancher moderner Wirthschaftshistoriker.

Dagegen habe ich es für richtig gehalten, eine Reihe von Aktenstücken in extenso abzudrucken. An ihrer Hand ist dem Leser die Möglichkeit gegeben, selbst zu prüfen; und wenn er in manchen Punkten zu andern Urtheilen kommt, als ich, so ist der Zweck dieses Abdruckes, nämlich zum selbständigen Untersuchen anzuregen, erreicht. Gern hätte ich ihn aus dem reichen Material noch erweitert, doch mußte dieser Wunsch an dem Kostenpunkte scheitern.

Schließlich danke ich herzlich Allen, die mich bei dieser Schrift, der Frucht von oft mühsam der Berufsarbeit abgerungenen Stunden, unterstützt haben, insbesondere den Vorständen und Beamten der Archive, denen ich den größten Theil des benutzten Materials verdanke.

Hamburg, im Februar 1896.

**Der Verfasser.**

# I n h a l t.

	Seite
<u>Vorwort</u> . . . . .	V
<u>Einleitung</u> . . . . .	1—7
I. Hamburgische Convoyen vor 1662 . . . . .	8—11
II. Die hamburgischen Convoyen von 1662—1746 . . . . .	12—64
III. Die letzte Stadtconvoy 1746—47 . . . . .	65—89
IV. Die Verwaltung des Convoywesens . . . . .	90—103
V. Convoygeld. Kosten der Convoyen . . . . .	104—120
VI. Besondere Abgaben für die grönländischen und russischen Convoyen	121—133
VII. Die Convoysschiffe. . . . .	134—165
A. Bau, Kauf, Verkauf u. s. w. der Convoysschiffe . . . . .	134—149
B. Montirung der Convoysschiffe . . . . .	149—153
C. Ladung und Befrachtung der Convoysschiffe . . . . .	153—165
VIII. Das Convoypersonal . . . . .	166—235
A. Die Convoykapitäne . . . . .	166—192
B. Die Officiere . . . . .	192—196
C. Die Mannschaft . . . . .	196—207
D. Die Convoyprediger . . . . .	207—219
E. Disciplin auf den Convoysschiffen . . . . .	219—227
F. Beköstigung . . . . .	227—234
G. Die Passagiere. . . . .	234—235
IX. Vorbereitungen und Zustandekommen der Convoyfahrt . . . . .	236—252
X. Die Convoyen auf der Fahrt und in fremden Häfen. . . . .	253—306
A. Verhältnis der Convoyen zu den mit ihnen fahrenden Kauffahrtei- schiffen . . . . .	253—264
B. Fahren unter fremden Convoyen . . . . .	264—279
1. Schiffe unter fremder Convoy . . . . .	264—273
2. Gemeinsame Fahrt von Convoyflotten verschiedener Nationalität	273—279
a) Allgemein . . . . .	273—275
b) Von der Elbe aus. . . . .	275—279
C. Convoy und Zahl der Kauffahrteischiffe . . . . .	279—282
D. Zusammenstöße mit dem Feinde . . . . .	282—289
E. Navigirung. Journale. . . . .	289—291
F. Salutiren. Signale . . . . .	291—299
G. Besuche auf den Convoyen . . . . .	299—300
H. Die Convoyen in fremden Häfen. . . . .	300—306



	<u>Seite</u>
XI. Besonderes über die einzelnen hamburgischen Convoyen . . . . .	307—327
A. Convoyfahrt auf England . . . . .	307—318
B. Die Fahrt nach dem Westen . . . . .	318—324
C. Grönland- und Archangelfahrt . . . . .	324—327
XII. Ersatzmittel für die Convoyen; Assekuranzen; fremde Pässe . . . . .	328—332
XIII. Privatschiffe als Convoyen . . . . .	333—348
XIV. Fremde Convoyen im Verkehr auf der Elbe . . . . .	349—366
A. Englische Convoyen. . . . .	349—356
B. Holländische Convoyen . . . . .	356—366
XV. Das Convoywesen Bremens. . . . .	367—395
1. Convoy nach England . . . . .	367—384
2. Wattenconvoy . . . . .	385—389
3. Sonstige Convoyen . . . . .	389—391
4. Verwaltung, Convoygeld u. s. w. . . . .	391—395
XVI. Emdener Convoyen . . . . .	396—397
XVII. Lübecker Convoyen . . . . .	398—400
XVIII. Chronik der hamburgischen Convoyfahrten . . . . .	401—410
Anhang . . . . .	411—512
Berichtigungen und Zusätze . . . . .	513—515
Register . . . . .	516—519

## Einleitung.

---

Der Gebrauch, daß sich Schiffe in gemeinsamer Fahrt zum Schutz gegen gemeinschaftliche Feinde vereinigten, ist sehr alt. Schon die Griechen und Römer übten diesen Gebrauch<sup>1)</sup>. Die Grundsätze desselben sind dann übergegangen in das Seerecht des Consolato di mare<sup>2)</sup>, das Statut von Marseille<sup>3)</sup>, das von Genua<sup>4)</sup>, in das arragonisch-catalonische Seerecht<sup>5)</sup>. Im nordischen Seeverkehr war das Institut der Admiralschaft, der gemeinsamen Fahrt, des „samflot“ schon im 13. Jahrhundert gewohnheitsrechtlich geregelt und wird in den Rechtsquellen öfter erwähnt<sup>6)</sup>. In den Recessen der Hansestädte<sup>7)</sup>, schließlic in dem aus diesen herausgearbeiteten Hamburger Schiffsrecht, das 1603 in das neue Statut aufgenommen wurde<sup>8)</sup>, finden wir Bestimmungen über die gemeinsame Fahrt.

In allen diesen, die gemeinsame Fahrt betreffenden Bestimmungen ist stets nur gedacht an eine freiwillige Vereinigung von Schiffern zu einer Admiralschaft, an eine gemeinsame Fahrt unter einem selbst gewählten Führer, dem Admiral. Aber schon früh haben Obrigkeiten es als ihre Aufgabe angesehen, die Kauffahrteischiffe ihrer Bürger durch Kriegsschiffe zu schützen. Die Rhodier gaben bereits im 4. Jahrhundert

---

1) Pardessus, Collection de lois maritimes I, 18. 42. 60. 219. 226.

2) ebenda II, 98. 329.

3) ebenda IV, 277.

4) ebenda IV, 442 ff.

5) ebenda V, 341.

6) Nach freundlicher Mitteilung von Prof. Pappenheim.

7) von der Ropp, Hanserecesse III. Nr. 288. § 88. S. 195 (1447).

8) Langenbeck, Anmerkungen. 2. Aufl. S. 94. In dem älteren Hamburger Schiffsrecht, das 1497 redigirt wurde, findet sich von dieser Materie noch nichts.

vor Christi den Kauffahrern Kriegsschiffe mit<sup>1)</sup>). Die großen Seerepubliken Italiens sahen sich im Mittelalter veranlaßt, die Frachtfahrer durch Kriegsschiffe geleiten zu lassen<sup>2)</sup>). In Nordeuropa mußten die Engländer schon in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts den Kaufahrteischiffen Convoyen mitgeben<sup>3)</sup>). Die Niederlande kannten bereits in der letzten gräflichen Zeit, also um 1400, Convoysschiffe<sup>4)</sup>). Mit der fortschreitenden Entwicklung des Seehandels einer-, der wachsenden Unsicherheit des Meeres andererseits verschärfte sich die Nothwendigkeit, diesen Schutz zu organisieren. Diese Aufgabe fiel dem Staat des 16. und 17. Jahrhunderts zu.

In Frankreich sorgte die Ordonnance von 1517 für einen Schutz der Kaufahrteischiffe durch Convoyer<sup>5)</sup>); im 16. und 17. Jahrhundert wurde das Convoywesen weiter ausgebildet; namentlich wurden den französischen Fischern in Kriegszeiten Convoyer beigegeben. Mit der Zunahme der Handelsflotte und der Ausdehnung der Kolonien wuchs auch die Zahl der Convoyer; die Convoyfahrten nach Westindien waren nun die wichtigsten; ihr Rendezvous war La Rochelle.

Dänemark-Norwegen schuf unter Christian IV. das Institut der „Defensions-Skibe“<sup>6)</sup>); in den Jahren 1621—23 wurden mehrere organisatorische Verordnungen über das Convoywesen erlassen<sup>7)</sup>).

In den Niederlanden findet sich die erste Redaktion von Bestimmungen über die Convoyfahrten in dem Plakat vom 25. August 1651<sup>8)</sup>). Dann wurden auch in England, das schon lange durch Convoysschiffe seine Schifffahrt schirmte, organisatorische Bestimmungen erlassen, nämlich 1662<sup>9)</sup>).

<sup>1)</sup> Macpherson, *Annals of commerce* I. 82.

<sup>2)</sup> ebenda I, 504. 611 (Genua, Venedig).

<sup>3)</sup> ebenda I, 519. 522. — Convoy bedeutet sowohl allgemein Geleit, wie auch im Besonderen der Schutzbedürftigen mitgegebene Schutz, mag derselbe nun zu Lande in Soldaten oder zur See in Schiffen bestehen.

<sup>4)</sup> de Jonge, *Geschiedenis v. h. Nederl. Zeewezen*. 2. druk. I, 184.

<sup>5)</sup> Valin, *Nouv. Commentaire sur l'ordonnance de la marine*. *Nouv. édit.* (La Rochelle 1776) I, 691 ff.

<sup>6)</sup> Schon 1612 heißt es in einem Schreiben: „Den Usikkerhed og fare, som J udi eders Skrivelse om formelder, med Penge udi Vinter at fremsende, kan lettelig ved en Konvoj forekommes“ (*Norske Rigs-Reg.* IV, 477).

<sup>7)</sup> Garde, *Efterretninger om den danske og norske Sømagt*. I, 131 ff.

<sup>8)</sup> Groot Plac. Boek I, 956. Bestimmungen über die Convoyabgabe finden sich schon früher, ebenda 2265 ff.

<sup>9)</sup> Act for the establishing articles and orders for the regulating and better government of His Majesty's navies, ships of war and forces by sea. Anno 13.

Über den Nutzen und Werth der Convoyen für Handel und Schiffahrt besitzen wir namentlich aus dem 17. Jahrhundert zahlreiche Zeugnisse und Urtheile von Zeitgenossen. Die Holländer, auch hierin allen anderen vorausschreitend, pflegten das Convoywesen eifrig und mit Bedacht. Der kluge de la Court mahnte in seinem „Interest van Holland“<sup>1)</sup>, nie die Wohlfahrt der Convoyen außer Acht zu lassen; er wies auf die Hansestädte, Engländer, Franzosen, Spanier und Italiäner hin, die den Mangel an Convoysschiffen mit schwerem Schaden büßen müßten, und sah in den Convoysschiffen seines Landes ein Mittel, „die negotien aan Holland te koppelen“. Der Engländer Child führte unter Demjenigen, was den holländischen Handel so hoch gebracht, ganz richtig auch ihr Convoywesen an<sup>2)</sup>. Andere englische Schriftsteller jener Zeit traten eifrig für die Nothwendigkeit des Convoyeschutzes ein<sup>3)</sup>. Der Einfluß, den gute Convoys auf die Entwicklung des Waaren-Handels haben, wurde im Jahre 1690 in einem Aktenstück des Oberhauses betont<sup>4)</sup>: „And now it happens, by the interruption of the general trade, that from Flanders, Holland, Hamburg, and the East Country, where we have more frequent convoys, we import greater quantities of merchandise and naval stores than formerly etc.“

Interessant ist es, wie häufig in den Akten der jungen brandenburgischen Marine die Convoyen erwähnt werden. Daß der Holländer Raule mit dem Convoywesen und seiner Bedeutung vertraut war, wird uns nicht Wunder nehmen. In seinem Vorschlag zur Verbesserung der Kommerzien (14. Febr. 1676) wies er u. A. auch darauf hin, daß es nothwendig sei, Convoy nach Spanien, Italien und Portugal zu geben, damit die Kaufleute unter dem kurfürstlichen Schutz ihren Handel fortsetzen könnten<sup>5)</sup>. Wenige Jahre später mahnte er, der Kurfürst solle Schiffe halten<sup>6)</sup>, „Und werden Ew. Chf. Dl. durch Behalten dieser Schiffe bei

---

Car. II. Für das spätere englische Convoywesen grundlegend sind die „Regulations and instructions relating to his Majesty's Service at Sea“. 13. ed. London 1790; vgl. auch Molloy, *De jure maritimo et navali*. 8. ed. London 1744. S. 195 ff.

1) Ausgabe von 1662. S. 61. 62.

2) A new discourse of trade etc. 4. ed. S. 4: „Fifthly their contriving and building of great ships to sail with small charge, not above one third of what we are at, for ships of the same burthen in England; and compelling their said ships, being of small force, to sail always in fleets, to which in all time of danger they allow Convoy.“

3) So „A discourse of trade, coyn, and paper credit etc.“ (London 1697) S. 145.

4) Manuscripts of the House of Lords 1690—91. London 1892. S. 206.

5) Schück, Brandenburg-Preußens Kolonialpolitik II, 72.

6) ebenda II, 79.

anderen mehr entsehen werden: in Ansehung Ew. Chf. Dl. dadurch Danzig, Hamburg, Lübeck und Rostock allemal zwingen und bei Kriege mit Spanien, Engelland, Holland oder Frankreich Ihre Negotien nach Dero eigenen Belieben ruiniren, Ew. Chf. Dl. eigene Unterthanen zur See mit Convojen schützen und allen eins formidabel sein können“. Im Februar 1680 erinnerte Raule wieder daran, der Kurfürst solle für Convoy und Matrosen sorgen<sup>1)</sup>. Gewiß im Zusammenhang mit diesen Mahnungen steht es, wenn der Kurfürst dann in dem wichtigen Edikt vom 24. December 1680 versprach<sup>2)</sup>: „Dafern auch ein Krieg zu Wasser entstehen solte: alsdann wollen Wir diese Schiffe mit genugsamen Convoyers versehen lassen, damit sie in der Ost-See auch ferner nach Frankreich und Holland sicher hin- und herfahren können. Wann auch etwa 20 oder mehr Schiffe beysammen, welche ihren Cours nacher Cadix oder Lissabon nehmen wollen, so soll selbigen vor allen andern genugsame Convoye mitgegeben werden.“ Thatsächlich scheinen die brandenburgischen Kriegsschiffe allerdings nur wenig als Convoyschiffe gedient zu haben<sup>3)</sup>. Doch wurde stets an die Benutzung der Kriegsschiffe zu Convoyzwecken gedacht; in dem 1684 zwischen Brandenburg und der Stadt Emden abgeschlossenen Accord wurde im § 10 vereinbart, daß der Kurfürst „nach und nach einige von Dero Kriegesschiffen nacher Emden, sowohl zur Befreiung der See als auch zu Behuff der Convoy auf Spanien, Portugal und die Levant transportiren lassen“<sup>4)</sup> werde.

Schon im März 1683 hatte Raule auch auf die wirthschaftliche Bedeutung der Convoyen hingewiesen, und es ist besonders von Interesse, daß er das Beispiel Hamburgs dabei heranzieht. „Damit nun,“ meint er, „die Commerciën von Ost-Friesland auf diesen Hafen [nämlich: Emden] wieder in ihren vorigen Vigeur und Lustre gesetzt werden mögen, dürfte man ihnen nur 2mal Jahres, so wie es die Hamburger machen, Convoy auf Spanien und Portugal geben, womit man sehr viel Güter aus Silesien und andern Orten bekommen könnte“<sup>5)</sup>.

Noch im Jahre 1705 erinnerte man daran, daß die brandenburgische Marine u. A. dem Gedanken seinen Ursprung verdanke, daß der Kur-

<sup>1)</sup> ebenda II, 94.

<sup>2)</sup> Mylius, Corpus Const. March. V, Abth. 2, Cap. 1, Nr. XIII. Etwas übertrieben nennt Meinardus (Histor. Zeitschr. N. F. Bd. 30. S. 446 ff.) dieses Edikt „die Navigationsakte des Gr. Kurfürsten“.

<sup>3)</sup> Schück II, 108 wird für 1681 eine solche Convoyrung erwähnt.

<sup>4)</sup> ebenda II, 234.

<sup>5)</sup> ebenda II, 169, auch 233.

fürst „bei einer Neutralität durch Convoyers ein ansehnliches profitiren könne“<sup>1)</sup>).

Im Laufe des 17. und 18. Jahrhunderts erhielt infolge der stetig wachsenden Unsicherheit der Meere, der mit wenigen Unterbrechungen fortdauernden Seekriege das Convoywesen eine solche Ausdehnung und Ausbildung, daß es zu einem wahrhaft wichtigen Faktor in der Entwicklung der Seeschifffahrt und des Seehandels wurde. Die Convoyfahrten von einem Lande zum andern, von diesem Hafen nach jenem, entwickelten sich zu regelmäßigen Expeditionen; sie lassen uns die Wege, die der damalige Seehandel vornehmlich einzuschlagen pflegte, vortrefflich erkennen. Die Fahrten der Convoyer leiten uns auf die Spuren der Handelsschifffahrt, die sonst oft Mangels geeigneten und genügenden Quellenmaterials verloren gegangen oder nur in flüchtigen Andeutungen noch erkennbar sind. So gestatten uns die Convoyverbindungen Englands nach Helsingör, Rußland, Holland, der Elbe, dem Mittelmeer, nach Newfoundland und Island einen Einblick in die regelmäßigen Schifffahrtslinien; die Fahrten der dänischen Defensionsschiffe lassen uns erkennen, auf welche Seeverbindungen Dänemark am meisten Werth legte: es war die Verbindung mit England, Holland, der deutschen Nordseeküste, Island, aber auch mit Ostindien; und die schwedischen Convoyer, die meist von Gothenburg oder Landskrona ausgingen, zeigen uns, daß mit Portugal, Frankreich, Holland, England ein reger Schiffsverkehr bestand. Hollands ausgebreiteter Weltverkehr zeigt sich in der ungeheuren Ausdehnung seiner Convoyfahrten, die nicht nur nach Rußland, Skandinavien, den deutschen Küsten, Portugal, dem Mittelmeer und der Levante gingen, sondern selbst nach den ostasiatischen Besitzungen, den Molukken.

Wir brechen hier ab; es ließe sich noch genug anführen, woraus die Bedeutung des Convoyverkehrs für die Erkenntnis der regelmäßigen Schifffahrtsverbindungen sich deutlich ergibt. Es möge nur noch bemerkt werden, daß ohne die Existenz der hamburgischen Convoysschiffe wir wahrscheinlich über die Schifffahrt der Stadt in jener Zeit ebensowenig wußten, wie über lange Zeiträume vorher: die Briefe der Convoykapitäne, die Journale der Convoyfahrten, die Instruktionen, die zahlreichen Convoyakten jeder Art werfen ein helles Licht auf eine wichtige Periode hamburgischer, deutscher Schifffahrt, beleuchten so manche Verhältnisse des Handels und der Navigation auch auferhalb des Convoywesens; schon aus diesem Grunde können

<sup>1)</sup> Schück II, 525.

wir unseren würdigen Altvordern sehr dankbar sein, daß sie Mühe und Kosten nicht gescheut und Convoyen haben fahren lassen.

---

### Quellen.

Das von mir benutzte Material ist zum weitaus größeren Theil ungedrucktes, meist archivalisches. Für die Geschichte der hamburgischen Convoyen wurden benutzt das Staatsarchiv und das Archiv der Handelskammer in Hamburg. In dem ersteren lieferten die hauptsächlichste Ausbeute die Protokolle der Admiralität, soweit sie erhalten sind, und des Convoykollegs, ferner die allerdings leider nicht vollständig erhaltenen Korrespondenzen und Journale der Convoykapitäne<sup>1)</sup>, sowie sonstige auf das Convoywesen bezügliche Akten. Hervorzuheben sind unter diesen noch die Sammlungen des Rathsherrn Johann Berenberg und des 1761 verstorbenen Richey; beide Sammlungen zur Geschichte der Admiralität und Convoy enthalten manche werthvolle Notizen und Aktenstücke; das Meiste findet sich allerdings im Original in den genannten Protokollen.

Im Archiv der Handelskammer lieferten die Protokolle und Akten der Kommerzdeputirten ein sehr werthvolles, die eigentlichen Convoyakten des Staatsarchivs glücklich ergänzendes Material.

Einige ungedruckte Stücke fanden sich ferner in der großen Mandatensammlung der Kommerzbibliothek, sowie anderen Manuskripten daselbst.

Endlich verdanke ich den auf der Finanzdeputation befindlichen alten Kammereirechnungen einige ergänzende Notizen.

Für das Bremer Convoywesen konnte ich nicht nur das Bremer Staatsarchiv, sondern auch einige Akten des Archivs der Handelskammer benutzen, ebenso in Lübeck das Staatsarchiv und das Archiv der Handelskammer. Dem Emdener Stadtarchiv habe ich einige Mittheilungen über dortige Convoyen entnommen.

Um die Convoyfahrten zwischen der Elbe und Holland vollständig darzustellen, fehlte es mir an einem Haupterfordernis, an eigentlichen Akten über diese Fahrten; weder in Amsterdam noch im Haag habe ich solche finden können; die alten holländischen Admiralitätsakten sind bekanntlich fast gänzlich verbrannt. Den Korrespondenzen der Residenten in Hamburg, den Resolutionen der Generalstaaten und anderem archivalischen Material des Reichsarchivs im Haag und des

---

<sup>1)</sup> Eine Zusammenstellung der noch vorhandenen Journale vgl. im Anhang Nr. 1.

Stadtarchivs in Amsterdam habe ich das entnommen, was unten über diese Beziehungen mitgetheilt ist; vielleicht läßt es sich später vervollständigen.

### Ältere Litteratur.

Über das hamburgische Convoywesen besitzen wir bisher keine zusammenhängende, geschweige denn zusammenfassende Darstellung. Die juristische Seite berührt unter Mittheilung einzelner thatsächlicher Daten Langenbeck in seinen noch immer schätzbaren „Anmerkungen über das Hamburgische Schiff- und See-Recht“ (2. Aufl. Hamburg 1740). Der Erste, der für einen kurzen Abschnitt der hamburgischen Convoygeschichte archivalisches Material heranzog und verarbeitete, war O. Beneke<sup>1)</sup>; seine Schilderung des Lebens Karpfanger's ist eine der besten Erzeugnisse seiner Feder. Gaedecheus<sup>2)</sup> hat in einem kleinen dankenswerthen Aufsatz eine Übersicht über das gedruckte Material gegeben. Schliesslich muß ich noch, der Vollständigkeit halber, erwähnen, daß auch R. Ehrenberg dem hamburgischen Convoywesen eine Darstellung<sup>3)</sup> gewidmet hat; leider ist diese aber so unzuverlässig und mit so zahlreichen Irrthümern versehen, daß seine Mittheilungen geradezu unbrauchbar sind. Ich möchte es mir ersparen, auf diese Arbeit einzugehen, muß aber doch, da Ehrenberg seine Darlegungen stets mit großer Sicherheit vorträgt, Einiges näher berühren.

---

<sup>1)</sup> Hamb. Geschichten und Denkwürdigkeiten. 2. Aufl. S. 175 ff., 471.

<sup>2)</sup> Mitth. des V. f. hamb. Gesch. VIII, 115 ff.

<sup>3)</sup> In dem von Schrader herausgegebenen Buche „Hamburg vor 200 Jahren“ S. 273 ff. Infolge der bedauerlichen und peinlichen Erfahrung, die ich in dieser Richtung gemacht (vgl. meine Schrift: Schifferbücher und Elbblockade S. 12 ff.) muß ich betonen, daß ich den Plan zu dieser Arbeit gefaßt und die Vorarbeiten begonnen habe, lange ehe E. seinen „Vortrag“ gehalten bezw. veröffentlicht hat.



## I.

# Hamburgische Convoyen vor 1662.

---

Schon lange bevor die Stadt Hamburg eigene Convoysschiffe zum Schutz ihrer Kauffahrteifahrt auf hoher See und nach fremden Häfen hin hielt, war sie genöthigt worden, Schiffe auszurüsten zum Schutz der Nordsee, Elbmündung und Unterelbe. Auf die Kriegsschiffe, die Hamburg gegen Seeräuber und zu sonstigen Kriegszügen vom 14. bis 16. Jahrhundert ausrüstete, gehe ich hier nicht näher ein<sup>1)</sup>; diese Schiffe waren im Wesentlichen keine Geleit-, keine Convoysschiffe, sondern dienten meist rein kriegerischen Zwecken. Sie wurden übrigens meist für jeden einzelnen Fall gekauft oder gemiethet und nach Beendigung des Zuges ihrem friedlichen Gewerbe zurückgegeben. Aber auch lediglich zu Convoyzwecken wurden Schiffe angenommen; im Jahre 1494 mußte der Tonnenbojer Kauffahrteischiffe nach dem Vlie geleiten, im Jahre 1497 nach Helgoland<sup>2)</sup>.

Im 16. Jahrhundert rüstete die Stadt mehrfach Schiffe aus, die nicht nur für kriegerische Zwecke dienten, sondern auch als Convoyen benutzt wurden; auch der sogen. Tonnenbojer wurde bereits 1572 für den Gebrauch als Convoysschiff vorgeschlagen<sup>3)</sup>.

Seit Anfang des 17. Jahrhunderts besaß die Stadt ein eigenes „Orloch-Schiff“, das zum Schutz der Elbe diente und wohl auch Schiffe bis vor die Elbmündung geleitete. Im Januar 1614 wird dies Fahrzeug als das „neue Orloch-Schiff“ in einem Schreiben von Gerd Rantzau und

---

<sup>1)</sup> Vgl. Gaedeckens in Mitth. d. V. f. Gesch. VIII, 115 und die daselbst angegebene Litteratur. Koppmann, Kammereirechn. VII. S. CCLXVIII.

<sup>2)</sup> Koppmann III, 628; IV; 294. 463.

<sup>3)</sup> Vgl. unten im V. Abschnitt.

Baltzer von Ahlefeld an den Rath von Hamburg erwähnt<sup>1)</sup>. Wahrscheinlich ist dies Schiff identisch mit dem „Orlog-Schiff“ der Admiralität, das außerdem auch als Tonnenbojer diente; in den 20er Jahren des 17. Jahrhunderts war es der „St. Jochim“<sup>2)</sup>. Ihn kommandirte um 1626 Johann von Dunen<sup>3)</sup>, und von 1632 an Kapitän Klapnütz. In einem Schreiben vom 29. April 1628 berichtet von Dunen selbst, daß er im Jahre vorher „befehligt worden, mit unsern damals abfahrenden Hamburger Schiffen in die See zu lauffen und selbige zu convoyren“<sup>4)</sup>; als er es aber aus seiner Ansicht nach triftigen Gründen nicht gethan hatte, machte man ihm in Hamburg zum Vorwurf, daß er „so verzagt und nicht genung qualificirt were, kein Pulver riechen und nit fechten wolln“. Im März 1628 erachtete der Rath selbst „weil an Erhaltung der Commerciens dieser Stadt zum höchsten gelegen“, es für wünschenswerth, daß „auf dem Elbstrom, insonderheit niederwärts dieser Stadt, denen trafiquirenden Kauff- und Schiffeuten eine Sicherheit verschaffet werden mögte, und zu dessen Behuef unterschiedene mit Soldaten und Munitio[n] versehen[e] Convoy-Schiffe zur Hand zu bringen und auf dem Elb-Strom zu verlegen“. Über die Wirksamkeit dieser „Convoy-Schiffe“ hören wir aber sehr wenig. Der Husumer Bürger Daniel Otto beklagte sich im April 1628 bei Herzog Friedrich von Schleswig-Holstein<sup>5)</sup>, daß „in kegenwerth des Hamburger Confoyers“ ihm auf der Elbe Waaren von einem dänischen Kriegsschiffe confiscirt worden seien. —

Convoysschiffe, Kriegsschiffe, die die hamburgischen Kauffahrer nach dem Westen, nach England, Frankreich, Portugal, Spanien und weiter geleiteten, besaß die Stadt Hamburg damals noch nicht. Die Kaufahrteischiffe in dieser Fahrt mußten sich selbst schützen. Um diesen Schutz sicherer zu gestalten, wurde im Jahre 1623 eine „Admiralschaftsordnung“ erlassen und die Admiralität gegründet. Die Kauffahrer fuhren nun nach dem Westen in Flotten von bald mehr, bald weniger Schiffen und schützten sich gegen die überhandnehmenden Seeräuber

<sup>1)</sup> dat. Kiel 16. Januar; es heißt hier: „Nachdeme wir zu behuff der Kön. Mayt. unsers gnedigsten Herren etzliche grofse Schiffouwen zu gebrauchen von nöhten, und dann in glaubwürdige erfahrung gerathen, das Ihr derselben so Enwren Neuwen Orloch Schiffe etzliche gefertigett ligen haben sollen, so Ihr nun so eiligh noch nicht zu gebrauchen haben und inmittels woll andere verfertigen lassen können“, so bitten sie, ihnen für den König davon gegen Bezahlung etwas zu überlassen.

<sup>2)</sup> Langenbeck S. 337.

<sup>3)</sup> Nicht „von Dume“, wie Beneke in den Mitth. des V. f. h. Gesch. IX, 108 ihn nennt.

<sup>4)</sup> Vgl. den Brief im Anhang Nr. 4.

<sup>5)</sup> Der Herzog sandte am 8. Mai diese Beschwerde an den Hamb. Rath.

durch stärkere Montierung und gemeinsame Action. Hierüber wird unten mehr gehandelt werden.

In der Mitte des 17. Jahrhunderts erwies sich aber dieser Schutz als nicht mehr ausreichend; man mußte zu kräftigeren Mafsregeln greifen; das Beispiel anderer Nationen wies den Weg, den man zu schreiten hatte; Convoysschiffe wurden gebaut und ausgesandt.

Convoysschiffe unterscheiden sich von Kriegsschiffen dadurch, dafs erstere wesentlich defensiven, letztere defensiven und offensiven Charakters sind; ferner, dafs erstere ausschliesslich dem Schutze der Kaufahrteischiffahrt, also einem im Grunde friedlichen Zwecke dienen, während Kriegsschiffe allen kriegerischen Zwecken maritimer Art nutzbar gemacht werden. Wenn nun auch, namentlich bei den grossen Seemächten, die eine offensive Seepolitik zu treiben im Stande waren, dieselben Marinefahrzeuge bald als Kriegs-, bald als Convoysschiffe verwandt wurden, so ward doch ausdrücklich zwischen beiden Kategorien wohl unterschieden. Das geschah selbst bei einer verhältnismässig so kleinen Marine, wie die des Grossen Kurfürsten war; „zu Ausrüstung seiner Convoyers, Kriegs- und anderer Schiffe“ durfte, wie die ostfriesischen Stände sich verpflichteten, der Kurfürst in Emden ein Magazin aufrichten<sup>1)</sup>. Und Raule führte in demselben Jahre, den Nutzen der Marine hervorhebend, an<sup>2)</sup>, dafs „man schwedische Kriegsschiffe, Brenners, Convoyer, Wangelin und was dessen mehr genommen und aufgebracht hätte“.

Die Hamburger Convoysschiffe wurden in der Regel als solche, d. h. nicht als Kriegsschiffe bezeichnet. Doch nannte Kapitän G. Schröder sich im Jahre 1722 einen „Stadt-Krieges-Schiff-Capitain“, und im Rathsprötkoll vom 4. November 1737 wird gesprochen von der Ausrüstung der „Stadtkriegsschiffe“; im Juni 1699 spricht der Rath von den Kosten des „Orlog-Schiff“.

Werfen wir noch, ehe wir an unsere Aufgabe gehen, einen Blick auf die allgemeine Lage Hamburgs, auf seinen Handel und Schiffahrt. Trotz aller Klagen befand sich die Stadt um 1660 in einem Zustande der Blüthe. Wohl litt der Handel mit dem Innern durch zahlreiche Zollbeschränkungen, Stapelgerechtigkeiten, wie durch allerlei Chikanen, und that dem Verkehr nach der See hin viel Abbruch die allgemeine Unsicherheit des Meeres. Aber Hamburg konnte doch „das Thor Deutschlands von der Seeseite genannt werden, durch welches dies

<sup>1)</sup> v. Moerner, Kurbrandenburgs Staatsverträge. S. 445.

<sup>2)</sup> Schück II, 159.

Land alle Lebensbedürfnisse aus den entferntesten Reichen empfängt und wieder ausführt“; Hamburg war die deutsche Seestadt, die den ausgedehntesten Seehandel trieb, die größte Reederei besaß<sup>1)</sup>. Die Stadt galt deshalb auch als die reichste des Römischen Reichs<sup>2)</sup>; ob sie es wirklich war, wird sich kaum nachweisen lassen. Noch im ersten Viertel des 18. Jahrhunderts nennt Huet Hamburg „ville la plus riche et la plus florissante d'Allemagne“<sup>3)</sup>.

Über die Größe der damaligen Reedereiflotte Hamburgs sind wir leider ziemlich im Unklaren; das ist eine sehr bedauerliche Lücke unserer Kenntnis. Der Holländer Ker, der 1688 schrieb, theilt uns zwar mit, daß Hamburg damals 5000 Segelschiffe besessen habe. Schon Macpherson hat die Richtigkeit dieser Angabe bezweifelt<sup>4)</sup> und, allerdings erst um 1745, in London bei einem Hamburger Agenten Erkundigungen nach dem wahren Thatbestand eingezogen<sup>5)</sup>. Dieser äußerte sich nun dahin, daß, wenn man alle auf der Elbe bei Hamburg verkehrenden Flussschiffe mit hinzurechnete, wohl 5000 Schiffe sich ergeben würden; die Zahl der wirklichen Seeschiffe, die Hamburg gehörten, beliefe sich aber nicht über 300, von denen 150 eine Tragfähigkeit von 200—500 Tons hätten; die übrigen 150 wären Küstenfahrer, namentlich im Verkehr mit Holland. Machte dies die Reederei Hamburgs um die Mitte des 18. Jahrhunderts aus, eine Reederei, die Macpherson als Zeugnis eines „numerous shipping“ bezeichnet, so wird die Reederei 50 bis 80 Jahre früher wohl geringer gewesen sein, wenigstens was die Zahl der Schiffe betrifft; aber auf 150—200 Seeschiffe, außer den Küstenfahrern, ist die Reederei Hamburgs um 1700 wohl zu schätzen<sup>6)</sup>.

<sup>1)</sup> So Graf Galeazzo Gualdo Priorato 1663 (Zeitschr. d. V. f. hamb. Geschichte III. 152).

<sup>2)</sup> So Pufendorf (Breslau, Severinus v. Monzambano § 13, S. 52).

<sup>3)</sup> Mémoires s. le commerce des Hollandais. Nouv. éd. Amsterdam 1718. S. 72.

<sup>4)</sup> Annals of commerce II, 630.

<sup>5)</sup> ebenda IV, 244.

<sup>6)</sup> Die Vermuthung Ehrenberg's (bei Schrader, Hamburg vor 200 Jahren, S. 281), „daß die Hamburger Reederei, soweit sie des Schutzes der Convoyer bedurfte, schwerlich im ganzen mehr als 50 bis 80 Schiffe zählte“, ist haltlos; da Ehrenberg, wie aus der angegebenen Schrift hervorgeht, nicht einmal orientirt darüber ist, in wie weit denn die hamburgische Reederei „des Schutzes der Convoyer bedurfte“ (die Existenz der Convoysschiffahrt nach Holland, die doch auch hamburgischen Schiffen diente, ist ihm unbekannt geblieben), so ist jene Vermuthung natürlich noch weniger begründet.

## II.

# Die hamburgischen Convoyen von 1662—1746.

---

Innig verbunden mit der Entstehung und Entwicklung der hamburgischen Convoyen ist die Heimsuchung der Schifffahrt durch die Seeräuber der Barberei. Wenn letztere nicht in dem Mafse, wie es thatsächlich der Fall gewesen, das Meer im Allgemeinen beunruhigt hätten, so wären, das kann man getrost behaupten, kaum hamburgische Stadtconvoyen entstanden, jedenfalls nicht in dem Umfange, und sie hätten auch wohl nicht jene große Bedeutung für die hamburgische Reederei erlangt. Zu der Gründung des hamburgischen Stadtconvoywesens hat einzig und allein die Türkengefahr Veranlassung gegeben. Noch im Jahre 1715, als die Convoyen schon lange und oft auch anderen Zwecken, als die Abwehrung der Türkengefahr war, gedient hatten, wies der Ehrb. Kaufmann darauf hin, „dafs unsere Schiffe denen Türkischen Seeräubern nicht exponirt sein dürften, derowegen von unsern gottseeligen Vorfahren die Convoyen angeordnet“.

Schon im Jahre 1660 plante man in Hamburg die Einrichtung einer Convoy, um den nach Spanien bestimmten Schiffen mehr Sicherheit vor den türkischen Seeräubern zu geben; vielleicht scheiterte die Absicht an der Schwierigkeit, die nöthigen Mittel aufzubringen<sup>1)</sup>.

---

<sup>1)</sup> Diese Nachricht findet sich in dem Briefe des holländischen Residenten Römer vom 21. Mai 1660: „Hier is men besig om een Convoy te maecten voor haere Scheepen op Spanien handelende ende dat voor die gevaer der Turxschen Boovers in Zee; dan daer werd eerst gesproken van de middelen daertoe te vinden“. Und am 18. Juni: „Hier spreect man veel van — een Convoy van 8 a 10 Scheepen op Spanien, alleen de middelen daertoe sullen all swaerlycken sich vinden.“ (Reichs-

Als dann aber im Juni des Jahres 1662 acht<sup>1)</sup> von der Elbe nach Spanien bestimmte Schiffe von zwei algerischen Seeräubern genommen wurden, gab dies Ereignis<sup>2)</sup> die Veranlassung, daß am 16. August in der Admiralität darüber berathen wurde, wie diesem Unwesen zu steuern sei. Die Kaufleute trugen ihre Noth vor; weitere 7 Schiffe, nach dem Westen bestimmt, lagen in Ladung, und aus Spanien war Zeitung eingelaufen, daß die Holländer ihre Übereinkunft mit den Türken noch weiter verlängert hätten. Über die Nothwendigkeit, die Schifffahrt gegen letztere zu schützen, herrschte nur Eine Stimme; wie sie diesen Schutz verstanden, drückten die Kaufleute in dem Wunsche aus, „daß man ihnen wol ein paar Orlogs-Schiffe adjungiren müste“. Rath und Oberalte waren mit dieser Art des Schutzes vollkommen einverstanden. Der Bürgerschaft wurde am 27. August die Sache vorgetragen; es sei „leyder genug bekant und offenbahr, daß die Türkische Africanische Corsairen und See-Räuber großen und fast unüberwindlichen Schaden und Nachtheil der gantzen Christenheit verursachen, die sich dergestalt gehäuffet und gestärket, daß ohne große Gefahr die Schifffahrt nicht zu gebrauchen“; es stehe „Frey- und Sicherheit der Commerciën“ in Frage. Der Rath deutete ferner an, daß er sich's „aufs äußerste angelegen seyn lassen, ob mit andern fremden Nationen zu handeln, daß die Unsrigen gleich den Ihrigen geschützt würden“, meinte aber, daß „solches noch ungewiß, zudem auch — große Spesen und schwere Unkosten und darzu viel Zeit erfordern wird“. Inzwischen könne der Handel nicht stille stehen, und eine gute Anzahl von Schiffen sei bereit, nach Spanien abzufahren. Wie der Ehrb. Kaufmann habe der Rath nicht das Vertrauen, diese Schiffe ohne Convoy „durch die See zu bringen“. Er sei deshalb mit der Ausrüstung von zwei „wohlarmirten“ Schiffen „zu Ueberbringung dieser nacher Hispanien abgehenden und wieder von dannen zurückkommenden Schiffe“ einverstanden. Die Bürgerschaft billigte dies ebenfalls und bewilligte die Kosten, soweit sie nicht von den Kaufleuten allein getragen wurden.

Entsprechend seiner Versicherung gegenüber der Bürgerschaft, versuchte der Rath doch noch, auswärtige Hülfe zu erlangen. Hierbei konnten nur Holland und England in Betracht kommen. Die Engländer

---

archiv im Haag.) Der Hinweis auf die Schwierigkeit, die Mittel zu beschaffen, deutet zugleich an, daß hier doch nicht an eine gewöhnliche Admiralschaft gedacht worden ist.

<sup>1)</sup> Steltzner, Versuch einer zuverlässigen Nachricht etc. III, 813 berichtet irrtümlich von fünf Schiffen; die Originalquellen nennen acht.

<sup>2)</sup> Am 22. Juli kam die Nachricht mit der holländischen Post in Hamburg an, „welches eine große Consternation unter den Kaufleuten an der Börse setzete“.

standen grade in Unterhandlungen mit Algier; durch die Briten etwas zu erreichen, war zwar sehr unwahrscheinlich; aber als grade damals der Rathsherr Lic. Caspar Westermann nach London gesandt wurde, um dort in Gemeinschaft mit den Abgeordneten von Lübeck und Bremen über die Stahlhofssache zu verhandeln, wurde ihm außerdem noch aufgetragen, die Aufnahme Hamburgs in den englisch-algierischen Traktat zu betreiben<sup>1)</sup>. Am 10. November schloß aber Sir John Lawson für die Engländer einen Vertrag mit Algier<sup>2)</sup>; die Hoffnungen der Hamburger, in diesen eingeschlossen zu werden, gingen nicht in Erfüllung<sup>3)</sup>.

Auch mit den Niederlanden knüpfte Hamburg eine direkte Verhandlung in dieser Angelegenheit an<sup>4)</sup>. Am 13. September überreichte Leuwe van Aitzema Namens der Stadt den Generalstaaten ein Schriftstück, in dem dieselben gebeten wurden, dafür zu sorgen, daß die Hansestädte im Allgemeinen und Hamburg im Besonderen in einen eventuell von Jenen mit den Seeräubern zu schließenden Traktat eingeschlossen würden. Sowohl mit Tunis wie mit Algier schlossen die Niederlande Ende des Jahres Traktate<sup>5)</sup>; die Hansestädte oder Hamburg wurden nicht in diese aufgenommen; erst am 24. März 1663 faßten die Generalstaaten einen Beschlufs folgenden Inhalts<sup>6)</sup>: „Hamburg sei nicht in die

1) Konzept dieser Instruktion im Hamb. Staatsarchiv; es ist undatirt, betrifft aber ohne Zweifel diese Sendung; vgl. im Anhang Nr. 5b. — Auch der holländische Resident Römer berichtete am 29. September von dieser Sendung nach Hause und daß die hamburgischen und lübeckischen Abgesandten instruiert wären, sich nach Schutz für ihre Flagge umzusehen, oder ob es nicht möglich wäre, den mit den Staaten Algier, Tunis und Tripolis geschlossenen Vertrag umzustofsen (Reichsarchiv im Haag).

2) Playfair, *The scourge of Christendom. Annals of British relations with Algiers* (London 1884). S. 83 ff.

3) Römer am 18. Mai 1663: „in 't tractaat met die Algiers ende Thunis begrepen te werden, souden die condition all te swaer vallen, oock buyten dat syn swaerigheet hebben daerin te commen“ (Reichsarchiv im Haag).

4) Schon am 16. August 1662 schrieb der hansische Resident in Madrid, Gualterus Delbrügge, an den Rath von Lübeck: „Die böse Zeitung von unseren Schiffen, so die Türken jüngsthin bey die Barlengas genommen, hat mich und die Freunde sehr betrübet; daran seindt die Hollander schuldig wegen ihres unzeitigen Stilstands mit den Türken.“ — Wenn die Generalstaaten mit den Türken „wollen ajustieren, were gut, daß unsere Nation mit eingeschlossen würde, als Allyrte, wornach im Hage zu trachten; sonstn würde die Schiffart stetiger Gefahr unterworffen bleiben“ (Lüb. Handelskammer-Archiv).

5) Aitzema, *Saken van Staet en Oorlogh* IV. 943 ff.

6) „Waerop gedelibereert ende geconsidereert wesende, dat de Tractaten met de Steeden van Algiers ende Tunis gemaect syn een correctie off vernieuwinge van voorgaende Tractaten, daerin die van Hamburg noyt syn gecompheendeert geworden,

Traktate aufgenommen, es habe auch nicht zeitig genug darum Ansuchung gethan; man hätte vorher darüber mit Algier und Tunis sich einigen müssen, was unmöglich gewesen, in Aubetracht der weiten Entfernung dieser Staaten und der großen Mühen, Sorgen und Kosten, die von den Generalstaaten schon für sich selbst und die Eingesessenen ihres Landes in dieser Verhandlung aufgewendet seien etc.“ Die Holländer hatten auch gar kein Interesse daran, ihre deutschen Konkurrenten an den Vortheilen dieser Verträge theilnehmen zu lassen<sup>1)</sup>. Die hamburgischen Schiffer klagten bitter über die von England und Holland mit den Seeräubern geschlossenen Traktate und erblickten mit Recht in diesen eine schwere Benachtheiligung der eigenen Schifffahrt<sup>2)</sup>. Handel und Schifffahrt erfreuten im Allgemeinen sich damals keiner günstigen Lage. Die hamburgische Reederei lag während des ganzen 17. Jahrhunderts in einem Existenzkampf gegen die Konkurrenz des Auslandes; durch obrigkeitliche Mandate versuchte man allerdings, sie in diesem Kampf zu unterstützen<sup>3)</sup>. Nun kam mit der Zunahme der europäischen Kriegswirren zugleich gesteigerte Türkengefahr. „Unsere Schifffahrt,“ so erklärte am 20. Juni 1663 der Präses des Admiralitätskollegs, „sei durch die Wegnahme der acht Schiffe im Jahre vorher also aufser Kredit gesetzt, daß Niemand fast mehr in unsere Schiffe gerne laden will.“ Und

---

nogh oock daertoe tydelyck versoek hebben gedoen, dat oock de saecke niet en is in syn geheel ende dat alvooren over de voorsz. inclusie met die vorengenoemde Steden van Algiers ende Tunis moste werdén geconvenieert, 't welck onmogelick is, om met die verre affgelegene Steden ende Natie te tenteren, als men reflexie wil nemen, ende wat moeyte, sorge ende excessive costen haer Ho. Mo. voor haer selven ende voor de onderdanen ende ingesetenen van desen Staet met de voorsz. Natien hebben moeten negotieren, alvooren met die tot conclusie te hebben connen comen: Is goet gevonden ende verstaen, dat om de voorsz. redenen 't versoek van gem. Heeren van Hamburg sal werden gedeclineert ende geexcuseert, gelyck het gedeclineert ende geexcuseert wert mits desen met presentatie nochtans, om in voorvallende occasien een deselve Stadt ende de Ingesetenen van dien alle nabuyrlycke vruntchap ende behulp te bethoonen, voor soo veel de jegenwoordige tyts gelegentheyte ende conjuncture van saecken sal connen lijden“ (Resolutien d. Generalstaaten; Reichsarchiv im Haag). Ein gleichartiges Gesuch der Stadt Emden wurde ebenfalls abgelehnt.

<sup>1)</sup> Vgl. de la Court, *Interest van Holland etc.* (Amsterdam 1662). S. 62: „Sulks zy genoegsaam in alle hare negotie werden geincommodeert, als men haar den doorn der Turkse zeevoovers in den voet laat.“ Das war erfreuliche Offenheit.

<sup>2)</sup> Römer am 19. Januar 1663: „verneeme dat die Schippers hier beginnen haere gedachten t' laeten gaen over het English ende Hollantsch accordt met die van Algiers, dat sulx die zeevaart hier ter plaetse mercklycken sall versetten ende beneemen“ (Reichsarchiv im Haag).

<sup>3)</sup> Langenbeck a. a. O. S. 94.



als im Januar 1663 das Gerücht ging, daß auch Frankreich mit den Barbaresken verhandeln wollte, wuchsen die Befürchtungen der Hamburger Schiffer, und einige beschlossen sogar die Übersiedelung nach Amsterdam<sup>1)</sup>.

Doch waren die Traktate sowohl der Engländer wie Holländer nicht von langem Bestand. Schon Ende Mai berichtete der Resident Römer aus Hamburg, man habe hier aus Livorno und Marseille Nachricht, daß weder Algier noch Tunis die Verträge halten würden, und Römer erwähnte, daß diese Kunde in Hamburg Freude hervorgerufen habe; im Juni gedachte man in der Admiralität des Gerüchts, „daß es wieder zur Ruptur kommen wolle“, und am 9. Juli hatte man „Zeitung, daß sowol Holl- als Engelland den Frieden wieder den Türken nicht länger halten würden“; daran wurde die Hoffnung geknüpft, daß die Barbaresken sich nunmehr zurückhalten würden<sup>2)</sup>. Aber das hielt die Hamburger nicht ab, auf den Schutz ihrer Schifffahrt bedacht zu sein; ein Beschluß der Admiralität vom 20. Juni lautete: „Daß wir Convoye haben müssen, wofern wir die Schifffahrt unterhalten wollen“. Thatsächlich wurde der Vertrag der Holländer mit Algier noch in diesem Jahre wieder gebrochen; auch England mußte, da der Frieden von Seiten Algiers nicht gehalten wurde, den Krieg abermals erklären<sup>3)</sup>.

Beide Seemächte sahen sich wieder im Kriegszustand mit den Barbaresken und hatten ihre Mafsregeln zum Schutz ihrer Kauffahrtsschifffahrt demgemäfs zu treffen. Wiederum wandte sich nun Hamburg an die Generalstaaten und suchte im Interesse seiner Schifffahrt ein gemeinsames Handeln gegen die Türken zu erreichen. Ende 1663 überreichte Aitzema eine Schrift, in der an Dasjenige, was Hamburg seit einem Jahre zum Schutz seiner Schifffahrt gegen die Türken gethan, erinnert und gemeinsames Wirken empfohlen wurde. Die Generalstaaten überwiesen diesen Vorschlag, wie üblich, den Deputirten für die Seeangelegenheiten; am 25. Februar 1664 wurde dann auf Vortrag der Letzteren beschlossen<sup>4)</sup>, erst abzuwarten, bis mit den benachbarten Königen und Staaten ein Einverständnis getroffen sei darüber, wie den Türken entgegengetreten werden könne, um alsdann mit Hamburg zu

<sup>1)</sup> Römer, 26. Januar 1663.

<sup>2)</sup> Auch Delbrugge schrieb am 21. November 1663 aus Madrid nach Lübeck: Der Friede der Holländer mit den Türken sei gebrochen, „welches unser hansischen Schifffarth wohl zu pafs kombt, massen Hollandt nunmehr wider Kriegsschiffe in Sehe wirdt halten müssen zu Versicherung ihrer Commerciën, womit die Farth wirdt etwas gesaubert werden“ (Lüb. H.-K.-Archiv).

<sup>3)</sup> Playfair a. a. O. S. 87.

<sup>4)</sup> Resolutionen der Generalstaaten (Reichsarchiv im Haag).

verhandeln, was diese Stadt zur Sicherheit der Schifffahrt in den gefährdeten Gewässern beitragen könne; wenn aber eine Vereinbarung mit den Seemächten nicht zu Stande käme, dann wollten die Generalstaaten mit Hamburg allein über eine gemeinsame Unterdrückung der Seeräuber verhandeln. Der Rath von Hamburg möge mittlerweile eine Eröffnung machen darüber, was er eventuell, sei es in einem gemeinsamen Wirken mit den Seemächten, sei es allein mit den Niederlanden, für den gedachten Zweck beitragen wolle. — Die Antwort des Rathes auf diese Resolution konnte Aitzema schon am 18. März den Generalstaaten überreichen. Der Rath bot einen jährlichen Beitrag von 50 000 Gulden zunächst für drei aufeinanderfolgende Jahre; dafür verlangte er, daß die hamburgischen Schiffe auf der Fahrt mit Portugal, Spanien und dem Mitteländischen Meer, gehend oder kommend, von den Convoysschiffen der Generalstaaten gegen die türkischen Seeräuber ebenso beschützt würden, wie die Niederländer selbst, ferner daß die Hamburger in einen mit den Seeräubern etwa zu schließenden Vertrag eingeschlossen und seiner Vortheile theilhaftig gemacht würden, und wenn gegen diesen Vertrag die Hamburger vergewaltigt würden, daß die Generalstaaten dann für sie, wie für Niederländer, eintreten sollten. Die 50 000 Gulden wollte Hamburg drei Jahre lang zahlen, es sei denn, daß die Generalstaaten früher zu einem Vergleich mit den Korsaren kämen oder auch weniger als zwölf Schiffe in See hielten.

Eine bestimmte Antwort auf diese Proposition scheint Hamburg nie erhalten zu haben. Die Generalstaaten verhandelten mit Frankreich und England über gemeinsames Vorgehen gegen die Barbaresken, zugleich aber dachten sie auch Schritte zu thun, um mit Algier wieder anzuknüpfen<sup>1)</sup>. Hamburg aber — und das interessirt uns hier besonders — sah sich im Wesentlichen doch auf seine eigenen Kräfte angewiesen; für die Stadt war es schon ein Vortheil, daß, wenn sie selbst mit den

<sup>1)</sup> Resolutie der Generalstaaten, 11. April 1664: „Ende wat belanght die Ouvertures van de inclinatie van de Coningen van Vranckryck ende Engellandt successivelyck ingeolge van de invitatie van desen Staat gedaan, omme met haar Ho. Mo. te comen in onderhandelinghe tot bereylinge van de meermalen genoemde Middellantsche Zee ende omme de Barbarische Roovers te dempen ofte te bedwingen tot haer dewoir in 't observeren van de Tractaten, albereyts met deselve gemaect ofte nog te maecken, mitsgaders 't geene den Heere Residendt Aitsma uijt den naeme ende van wegen de Heeren Burgemeesters ende Raet der Stadt Hamborg by derselver twee distincte memorien aan haar Ho. Mo. ingedient den 18. Martij deses loopenden Jaars heeft versocht ende gepresenteert, sullen de deliberatien op 't eene ende 't ander aen te stellen, omme verscheyde importante consideratien nog voor eenige tijt werden opgehouden ende gediffereert, tot dat haere Ho. Mo. sullen sien het succes van de boven gemelte negotiatie met de van Algiers te reassumeren“ (Reichsarchiv in Haag).

Barbaresken keinen Frieden erreichen konnte, auch die anderen Seemächte, namentlich aber Holland, im Kriegszustand mit jenen standen; denn einerseits hatte ein Kriegszustand der Holländer und Engländer mit den Barbaresken die natürliche Folge, daß für die Fahrt nach den gefährdeten Gewässern jene Mächte zahlreiche Convoysschiffe hielten, die schon durch ihre Existenz die Seeräuber in Schach hielten und auch kleineren Seefahrern, wie den Hamburgern, Schutz gewährten; andererseits war die Ausschließung einer Stadt, wie Hamburg, von einem von den größeren Seemächten mit den Seeräubern geschlossenen Frieden gleichbedeutend mit einer commerciellen Benachtheiligung der Hamburger, einer Benachtheiligung, die auf dem Gebiete dieses Verkehrs förmlich einer Ausschließung von dem letzteren gleichkommen mußte. Die Seeräuber sorgten aber meist selbst dafür, daß dies nicht eintrat; die Verträge, die sie eingingen, hatten meist nur einen sehr kurzen Bestand und wurden, auch wenn nicht immer formell gebrochen, doch nur schlecht gehalten.

Die Hamburger sahen sich also den Piraten gegenüber auf ihre eigenen Kräfte angewiesen. Diese bestanden im vorliegenden Fall namentlich in Convoyen. Ganz ohne Zweifel, ob dieses Mittel zu ergreifen sei, scheint man aber in Hamburg nicht gewesen zu sein. Die fremde Reederei, namentlich die holländische, nahm in jener Zeit in der hamburgischen Schifffahrt eine derartig herrschende Stellung ein, die holländischen Schiffe betrieben einen so beträchtlichen Theil der Frachtfahrt im Verkehr mit Hamburg, daß es begreiflich ist, wenn es Leute gab, die den Werth hamburgischer Convoyen bezweifelten<sup>1)</sup>. Sie konnten fragen: warum will man Convoyen ausrüsten für Schiffe fremder Nationen? finden diese ihren Vortheil in unserer Frachtfahrt, so werden sie auch Mittel haben, diese Fahrt selbst zu schützen. Aber die offenbaren Vortheile eigener Convoyen lagen doch zu sehr auf der Hand; eine hamburgische Reederei bestand überdies noch; es lag im wohlverstandenen Interesse der Stadt, nicht nur diese Reederei, sondern die gesammte Schifffahrt Hamburgs, mochte sie nun durch Hamburger oder Fremde betrieben werden, zu schützen.

Die Türkengefahr ist in der nächsten Zeit die Hauptveranlassung zur Ausrüstung von Convoyen gewesen. Im Februar 1665 erwarteten

<sup>1)</sup> Römer an Generalstaaten, 29. Juni 1663: „Gistren is men wedrom tesamen geweest over het wedrom equipereen der Convoyers, dat cenige gerne saghen te geschieden tegens die van daage, alleen andre schienen wainig moedt ende lust daertoe te hebben, oock wainig voordeels daerby te sullen syn oordeelende, mits die Hollantsche Scheepen hier vast alles weghaelende ende overbrengen, waer men hen maer toe will bevrachten“ (Reichsarchiv im Haag).

die Kommerzdeputirten Convoy wegen Türkengefahr, und im nächsten Jahre galt letztere als so groß, daß ohne Convoy „keine Hamb. Schiffe sich mehr umb die Weste wollen befrachten lassen“; und der Rath meinte, „daß man frey solte durchkommen durchs Canall, davon wehre keine Hoffnung zu machen“. Der Wunsch nach zwei Convoyen wurde deshalb als dringend bezeichnet, um so dringender, als, wie es hiefs, Holland, England und Frankreich mit den Korsaren Frieden geschlossen hätten.

Im Jahre 1667 wurden fünf von Lissabon nach Hamburg bestimmte Schiffe von den Piraten genommen, ein Ereignis, das Veranlassung dazu gab, daß im August um die sofortige Ausrüstung des Tonnenbojers zur Convoy für die acht fertig liegenden Schiffe nach Lissabon gebeten wurde.

In den nächsten Jahren wird in den Anträgen wegen Convoy nicht ausdrücklich auf die Türkengefahr hingewiesen; daß sie dennoch bestand und damals als Haupt-, wenn nicht einziger Grund für die fort-dauernde Aussendung von Convoyen angesehen wurde, geht hervor aus der Begründung, die der Rath am 22. September 1669 seinem Antrage wegen eines doppelten Grabengeldes in der Bürgerschaft hinzufügte, daß nämlich „die Gefahr der türkischen Seeräuber so groß, daß die Kauf-fardey-Schiffe von hier nach Portugall und Spanien ohne Convoy zu gehen fast furchtsam.“

Zuerst im Jahre 1668 wird für den Wunsch nach Convoy ein anderer Grund angegeben, als die Türkengefahr; wir müssen hierauf etwas näher eingehen. Die Schiffe, die durch Convoyen geleitet wurden, waren naturgemäfs bevorzugt, privilegiert vor den Schiffen, die sich nicht des Schutzes dieser Kriegsschiffe erfreuten; von einem und demselben Hafen mit oder ohne Convoy auslaufen stellte in gefährdeten Zeitläuften eine Alternative dar, bei der das materielle Interesse eine bedeutende Rolle spielen mußte. Die Frage, ob ein Schiff mit oder ohne Convoy fahren konnte, beeinflusste demgemäfs nicht nur die Schifffahrt, sondern auch den Handel, und nicht nur die Konkurrenz unter den Schifffahrt- und Handel-Treibenden innerhalb eines und desselben Hafens, sondern auch zwischen dem einen und dem andern Hafen: die Convoyen entwickelten sich zu einem wichtigen Faktor in dem Wettbewerb zwischen benachbarten, konkurrenzfähigen Häfen. Wo die Einrichtung der Convoyen vollkommener, regelmäfsiger war, da mußte der Handel, die Schifffahrt und Alles, was mit diesen Verkehrseinrichtungen in unauflösllichem, wirthschaftlichem Zusammenhange steht, in höherem Mafse blühen, als dort, wo den Convoyen, wo dem Schutz der Schifffahrt geringere Aufmerksamkeit und Pflege gewidmet wurde und werden konnte. Das mußte bald zum praktischen, materiellen Ausdruck kommen, und es wäre wunder-

bar, wenn wir über diesen natürlichen Vorgang nicht urkundliche Zeugnisse besäßen.

Schon im Jahre 1668 zeigt es sich, daß den Hamburgern klar geworden, daß das Convoywesen eine Waffe im wirthschaftlichen Kampfe war. Im April dieses Jahres wurde der Wunsch nach Convoy begründet mit den Worten: „und aber einige Commissiones obhanden, die nicht erfolgen sollten, da keine Convoys aufginge“. Wir sehen: die Convoy ist nicht mehr nur Schutzmittel gegen Türken, sondern in Folge dieser ihrer ursprünglichen Rolle auch Mittel zur Beförderung, zum Schutz des Kommissionshandels. Zunächst ist dieser Grund für eine Convoyforderung noch vereinzelt; wir werden später auf dieses Motiv, und zwar in seiner weiteren Entwicklung, treffen.

In den 70er Jahren scheint die Türkengefahr etwas geringer gewesen zu sein. Engländer und Holländer traten damals sehr entschieden gegen die Piraten auf<sup>1)</sup>; sodann war der große europäische Krieg, der eine Verstärkung der Flotten zur Folge hatte, dem Treiben der Seeräuber nicht günstig. Dennoch gaben im Frühjahr 1673 die letzteren wieder den hamburgischen Kommerzdeputirten Veranlassung, den Rath mit einem Gesuch um Convoy nach Frankreich anzugehen; es sei stadtkundig, daß im verflossenen Jahre die Türken „in der Bucht und im Canal wol 5 Osterlingesche Schiffe genommen“ hätten<sup>2)</sup>; man habe sichere Kunde, daß sie im Frühjahr wieder kommen würden. Doch kamen Anfang August 1674 neun Spanienfahrer nach Hamburg ohne Convoy<sup>3)</sup>. Dagegen hatte Kapitän Dreyer schon früher darauf hingewiesen<sup>4)</sup>, daß z. B. die Genueser Kaufleute ihre Waaren am liebsten in englischen Schiffen verfrachteten, „dieweill sie Friede mit die Türken haben und mit Frankreich im guten Frieden stehen“. Das mußte um so mehr dazu beitragen, Convoyen einzurichten und dadurch den Vorsprung der Engländer abzukürzen. Bald waren diese allerdings wieder im Kriegszustand, nicht nur mit den Barbaren, sondern auch Franzosen; das hatte sogleich die Folge, daß Karpfanger, nachdem er die Wegnahme erst eines hamburgischen

<sup>1)</sup> Playfair S. 108 ff.

<sup>2)</sup> Über ein Gefecht zwischen einem Hamburger Schiff und einem Seeräuber vgl. Manuscripts of S. H. Le Fleming (London 1890) S. 86; 12. December 1671 Newsletter: „We hear from Falmouth of an engagement between a Hamburger of 14 guns and a Turkish ship of 30. The Turks boarded with an English slave among them. He turned and fought against the Turks, and urged on the Hamburgers to fight it out when they were yielding, and so drove overboard and killed about 30 of the enemy; the wind then rose, and so the Hamburger escaped.“

<sup>3)</sup> Resident Römer an Generalstaaten 7. August 1674.

<sup>4)</sup> Aus Cadix 29. Juni 1673.

und später eines englischen, auch mit hamburgischen Gütern beladenen Schiffes gemeldet, warnte<sup>1)</sup>: „wird also vor unsere Kaufleute nicht wohl mehr zu rysquiren stehen, hinführo in Englische zu laden“; und derselbe Kapitän schrieb dann<sup>2)</sup>: „Aus Holland ist denen Kaufleuten alhier expresse ordre ertheilet, vor ihre Rechnung kein guth mehr in Englische Schiffe zu laden, weiln die Fransen alle dergleichen Schiffe, so mit holländischen, flämischen und Hamburger Güthern abgeladen, aufbringen und die Güthere confisciren.“ Der tapfere Kapitän erkannte wohl, das „dieses wirdt vor unsere Schiffe vortheilig seyn, weßwegen dieselben umb soviel desto besser zu ihrer völligen Fracht werden gelangen können“. Übrigens kam Karpfanger noch in demselben Jahre 1676 mit den Korsaren zu einem Zusammenstoß<sup>3)</sup>.

Um diese Zeit zuerst wurde den Convoyern eine weitere Aufgabe zugewiesen. Für die Türkengefahr waren sie gebaut; das sie zum Schutz auch gegen andere Feinde der freien Seeschifffahrt dienen konnten, war natürlich dadurch nicht ausgeschlossen. Die Zeitverhältnisse boten Gelegenheit genug, die Convoyschiffe auch gegen andere Feinde mobil zu machen; die 70 Jahre 1660—1730 sind an Kriegen zu Wasser und zu Lande reich; die Türkengefahr pflegte, wie wir oben sahen, in Zeiten eines europäischen Seekrieges meist geringer zu sein, als sonst<sup>4)</sup>; die Convoyen konnten in solchen Zeiten also, wenn nicht gegen Türken verwendbar, gar nicht besser ausgenutzt werden, als zum Schutz gegen die Kaper fremder, kriegführender Seemächte.

Das erste ausdrückliche Zeugnis dafür, das Stadtconvoy gewünscht wurde zum Schutz gegen legitime Kriegsgefahr, findet sich im Jahre 1675. In diesem Jahre wurde gegen die in dem Reichskriege bisher noch mühsam bewährte Neutralität Hamburgs energisch, namentlich seitens des Kaisers, vorgegangen; Hamburg mußte den französischen Residenten ausweisen. Nun wurde das Verlangen laut, durch eine Convoy die Schifffahrt gegen Kapereien zu schützen. Zunächst waren die Ansichten hierüber noch getheilt; die Kommerzdeputirten wollten erst abwarten, wie Frankreich die Ausweisung des Residenten aufnehme. Als sich aber bald zeigte, das Frankreich letzteren Schritt als Bruch betrachtete,

1) Aus Malaga 7. September 1675 und 17. October 1676.

2) Aus Malaga 31. October 1676.

3) Beneke S. 185.

4) Das ist zutreffend ausgedrückt in dem Protokoll der kaiserlichen Kommission in Hamburg vom 18. Februar 1711: „So unentbehrlich dem Commercio sowohl in Krieges-Zeiten wegen der feindlichen Caper als in Friedenszeiten wegen der Türkischen See-Räuber die Convoy-Schiffe sind“ etc.

schlugen die Kommerzdeputirten, nachdem bereits die Ausrüstung eines Kreuzers in Anregung gebracht worden war, die Convoyrung der heimkehrenden hamburgischen Schiffe durch Kreuzer aus dem Kanal vor. Dies wurde allerdings vom Rath in diesem Umfange abgelehnt; die Kreuzer würden alsdann die französischen Häfen in Sicht bekommen, die Franzosen dies als „bravade“ ansehen und einige Fregatten von St. Malo dorthin kommandiren. Die Kreuzer sollten nur „für die Höven kreutzen“ und die Schiffe eventuell von den Dünkirchener Kapern befreien.

Im Jahre 1676 wünschten die Kommerzdeputirten die Ausrüstung eines Stadtconvoysschiffes, das vor der Elbe auf die französischen Kaperkreuze.

Hier ist nur von Kreuzen die Rede. Wirkliches Geleit, Convoy, zum Zwecke des Schutzes gegen fremde Kaper wurde aber 1677 den Grönlandfahrern versprochen, d. h. „wenn das Werk mit Frankreich nicht beigelegt werde“. Sie erhielten auch ein Convoysschiff, klagten aber doch später, daß sie großen Schaden durch die französischen Kaper erlitten hätten. Deshalb baten im nächsten Jahre, 1678, die Grönlandfahrer wieder um Convoy<sup>1)</sup> zu demselben Zweck; es ist aber bemerkenswerth, daß sie nicht nur die direkte Schädigung ihrer Fahrt durch die französischen Kaper als Motiv anführten, sondern auch einen wirthschaftlichen Grund vorbrachten, nämlich: die Holländer würden sich freuen, wenn sie, die hamburgischen Grönlandfahrer, keine Convoy erhielten und somit mittelbar oder unmittelbar geschädigt würden. — Im Herbst dieses Jahres wurde Convoy nach Spanien, hauptsächlich aus wirthschaftlichen Gründen, bewilligt; der Rath erklärte damals, er habe in Übereinstimmung mit Kämmerei und Admiralität die Convoy beschlossen, „Ursach damit das Commercium und die Fahrt nicht von der Stadt abkommen, auch die Commissiones nicht abgeschrieven, sondern beybehalten werden möchten“. Namentlich die Kornausfuhr nach Italien und Spanien kam in Betracht. Trotz der Convoy sah der Rath die Fahrt doch nicht für unbedenklich an; „wann das Convoe also der frantzösischen Cust zu nahe kommen würde, es nicht ohne Gefahr were“.

Im Jahre 1679 wünschte zunächst der Ehrb. Kaufmann, daß mit zwei anderen Schiffen auch eine Convoy ausgerüstet werde, um zwischen

---

<sup>1)</sup> Über den damit in Verbindung stehenden Aufruhr der Bootsleute vgl. Gallois, Hamb. Chronik III, 484. Auch der holländische Resident Kuysten berichtete darüber nach Hause; seine Darstellung, wonach der Rath aus Furcht vor weiteren Unruhen der Bootsgesellen in diese Convoy gewilligt habe, ist wohl nicht ganz zutreffend.

England und der Elbe zu kreuzen, ohne Zweifel, um diesen Verkehr gegen die brandenburgischen Kaper zu schützen. Der Rath war hiermit aber nicht einverstanden, nicht nur aus finanziellen Gründen, sondern er meinte auch, es „würde Seine Churf. Durchl. von Brandenburg sich dadurch sehr offendiret befinden, daß man sich zur Gegenwehr stellen wolte; man müste hierin nicht allein das Commercium zu Wasser, sondern auch zu Lande consideriren und observiren“. Doch wurde die Indienststellung von Karpfanger's Convoy beschlossen, und er kreuzte längere Zeit in der Nordsee und im Kanal zum Schutze der Schifffahrt, namentlich der Grönlandfahrer.

Die Art, wie über die spanische Convoy im Jahre 1680 beschlossen wurde, läßt sehr deutlich den Einfluß erkennen, den rein wirthschaftliche Gründe auf das Zustandekommen einer Convoy hatten. Als die Convoy schon beschlossen war, ersuchten die Kommerzdeputirten, mit dem Anschlag noch zu warten, „massen, wann keine Schiffe, auch sonst in Spannien nichts zu thun were, man der Convoy-Cassa darin ein großes ersparen könnte“; wenn die nächste Post käme, und man dann sähe, „daß etwas in Korn oder sonsten zu thun sein würde, würde E. Erb. Kauffman woll selbst darumb anhalten“. Als dann Briefe ankamen, „welche zwar nichts gewisses, jedennoch theils einige Hoffnung, daß etwas vorfallen möchte, brächten“, wurde auf Wunsch einiger Lissabon-Händler die Convoy definitiv beschlossen. Nach seiner Ankunft in Cadiz berichtete dann Karpfanger, daß gleich nach ihm auch eine holländische Convoyflotte mit 16—17 Schiffen, fast alle mit Getreide beladen, angekommen seien; der weiße seeländische und französische Weizen sei sogleich von 30 auf 24 Rp<sup>a</sup> die Hanega <sup>1)</sup> gefallen, so daß der deutsche Weizen schwerlich 20 Rp<sup>a</sup> werde halten können <sup>2)</sup>.

Auch im Jahre 1681 wurde Convoy beschlossen und die Ausdehnung der Fahrt nach Italien namentlich deshalb vorgesehen, um „das Negotium beyzubehalten“. Nicht nur der Sicherung des hamburgischen Handels und der Schifffahrt dienten die Convoyen, sie boten auch direkt der Reederei Schutz vor der Konkurrenz. Schon im August 1678 hatten die Kommerzdeputirten darauf aufmerksam gemacht, daß die Kaufleute der Stadt

<sup>1)</sup> Pp<sup>a</sup> = Real de Plata; Hanega oder Fanega das spanische Getreidemaß (= 55½ Liter).

<sup>2)</sup> Im Journal über diese Fahrt findet sich am 29. September in Malaga folgende Bemerkung: „thot 7 öhren doen kam dar thot Malcken ein groedte erdebeffen, dat dar veele hüefsen undt Kloesters nedervillen, dar ünder felle Minschen undt Kindern mit befillen, undt dat wafs helle Stille, dat sick kein wint hören ledt, undt unse Schiep dat ginck enne undt der föedten, dat man dar pafs in standen könne.“ — Wegen dieses Erdbebens „undt der schlechten Labdung, die daselbst zu hoffen“, wollte man Kap. Holste im Winter nicht nach Malaga gehen lassen.



fremde Schiffe, namentlich englische, befrachteten, und der Rath hatte dies mit Befremdung vernommen. Der Ehrb. Kaufmann hatte hierauf versprochen, „dafs sie die hamburgischen Schiffe den frembden praeferiren wolten“. Sechundsiebzig Jahre vorher hatte der Rath noch ein Mandat erlassen, in dem er sehr scharf den Mißbrauch rügte, dafs ausländische Schiffer hamburgische Güter nach Spanien und Portugal in ihre Schiffe lüden, „ehr und thovor düsser Stadt Schippere sin befrachtet und ehre Schepe beladen hebbem“<sup>1)</sup>. Die Zeiten waren nun allerdings andere geworden; aber noch 1660 wurde verordnet, dafs fremde Schiffe auf England und Frankreich, die keine Ladung hierher brächten, hieselbst auch keine Ladung haben sollten, solange unsere Schiffer nicht versorgt seien. Doch waren schon damals Klagen der Kaufleute über die Hamburger Schiffer laut geworden<sup>2)</sup>. Diese Mandate wurden nun kaum mehr beachtet; sie lagen auch nicht im wahren Interesse des Hamburger Handels. Auch die Convoyen konnten nicht davor bewahren, dafs die Hamburger, wenn es ihnen gut und sicherer dünkte, fremde Schiffe befrachteten. Aber einen gewissen Damm, wenn auch keinen unüberwindlichen, gegen die fremde Reederei bildeten die Convoyen der Stadt doch immerhin.

Über die Art des Zustandekommens der Convoyfahrten 1682<sup>3)</sup> und 1683 wissen wir nur wenig<sup>4)</sup>; in letzterer ist der Brand des Convoy-schiffes das wichtigste Ereignis. Noch kurz vorher, am 24. September, hatte der brave Karpfanger aus Cadiz gemeldet: Die Schiffer seien beim Löschen der Ladung, aber „Teutsch Korn, als Gersten und Weitzen, wird alhier, weiln aufs der Straefs viel herlich Korn angekommen, gantz nicht begeret“.

Im Jahre 1684 baten Kaufleute und Schiffer um Convoy nach Spanien mit der Erklärung: „sie wären gewillet gern in See zu gehen, und würde ihnen anitzo alles Guht von denen Ausländischen weggenommen“; wenn sie keine Convoy erhielten, würden sie ihre Waaren mit holländischer und englischer Convoy, „welche jetzo alles genössen“, fort-senden. Die Stellung einer Convoy bedeutete die Erhaltung der Reederei derselben Nationalität; denn am sichersten war ein Schiff und seine Ladung doch unter eigener, nationaler Convoy, und Hamburger Gut vertraute ein Hamburger Kaufmann lieber einem heimischen als einem

<sup>1)</sup> Langenbeck S. 141.

<sup>2)</sup> ebenda S. 94.

<sup>3)</sup> Die Wegnahme eines hamburgischen Schiffes durch die Algerier in diesem Jahre berichtet Ducéré, Histoire maritime de Bayonne. (Bayonne 1895) S. 226.

<sup>4)</sup> Das Protokoll der Kommerzdeputirten hat zwischen dem 2. August 1682 und 4. Juli 1684 eine Lücke.

fremden Schiffer an; hatte aber letzterer Convoy und ersterer nicht, so fiel die Fracht sicher jenem zu.

Auch 1686 hielten Kaufleute und Schiffer um Convoy an, „damit ihnen die Nahrung von Fremden nicht gantz vor dem Maule hinweg genommen würde“. In demselben Jahre findet sich wieder die Türkengefahr, die ja gewifs mehr oder weniger immer bestand, direkt als Motiv zu dem Wunsche nach Convoy angegeben, und zwar begehrte man eine solche für die Rufslandfahrer und bis nach Drontheim, weil man „eine Zeitung über die andere wegen der Türken-Gefahr aus Engelland“ hätte, und die Rufslandfahrer somit „grofse pericul lieffen“.

Ebenso wurde 1687, als die Nachricht kam, dafs türkische Schiffe im Kanal, ja sogar in der Nordsee seien, „und man nicht wissen könnte, wie weit sie streiffen würden“<sup>1)</sup>, für die rückkehrenden Grönland- und Rufslandfahrer Convoy für nothwendig erachtet<sup>2)</sup>. Der Rath hatte sich zuerst gegen diese Ausrüstung gesträubt, indem er meinte, ehe unser Convoyeschiff fertig sei, würden die Holländer schon die Türken vertrieben haben.

Spanische Convoy wurde in diesem Jahre vom Ehrb. Kaufmann gewünscht, „damit die Handlung nicht gar von der Stadt gewendet und Fremden, als Englischen und Franschen, zugebracht würde“. Und ganz in derselben Weise befürwortete im Frühjahr 1688 der Ehrb. Kaufmann die Stellung einer Convoy nach Spanien, Portugal und Italien, „damit die Handlung des Ohrts nicht von der Stadt gewendet würde“, und im Herbst ebenso, „damit sie in der Fahrt blieben und nicht alles Guht von Ausländischen ihnen weggenommen würde“.

In dieser ganzen Zeit wurde die Entscheidung, ob Convoy gehen sollte oder nicht, von dem wirthschaftlichen Gesichtspunkt in erster Linie abhängig gemacht. Im Jahre 1689 befragten die Kommerzdeputirten den Ehrb. Kaufmann, ob er mit Convoy einverstanden sei, „damit wir bey dieser ohnedem schlechten Zeit zu auffnehmung des Commercii in der Fahrt blieben, ausserhalb die Commissiones angestellt und also besser nach dieser Stadt gewand werden möchten“. Unmittelbar war Convoy damals wegen des Krieges noch nicht erforderlich; als Grönland- und Englandfahrer deshalb Convoy wünschten, sah der Rath die Nothwendigkeit einer solchen nicht für dringend an; für die Grönlandfahrt nicht, weil dieser keine Gefahr drohe; die englische Convoy hielt er für überflüssig, weil ja Holland und England unsere Freunde wären; „gegen die

<sup>1)</sup> Vgl. auch Langenbeck S. 297.

<sup>2)</sup> Eine englische Kitzte wurde vorausgeschickt.

Frantzosen aber Schiffe auszurüsten, der uns noch nichts thäte“, meinte der Rath, sei doch nicht zu empfehlen.

Nicht nur die Frage, ob mit vorhandenen Convoyen gefahren, sondern auch ob die Zahl dieser Convoyen vermehrt werden sollte, wurde damals ernstlich erwogen; mit der Vermehrung der Zahl der Convoysschiffe mußte eine Ausdehnung ihrer Fahrten selbstverständlich verbunden sein; das Convoywesen wuchs dadurch an Bedeutung für die hamburgische Schifffahrt. Schon seit 1688 war diese Vermehrung durch ein drittes Convoysschiff in Anregung gebracht; wir kommen näher darauf unten zurück. Und nicht allein finanzielle Bedenken waren es, die lange Zeit den Rath abhielten, seine Einwilligung zu dem Bau zu ertheilen. Er wies im Jahre 1689 darauf hin, die hamburgische Schifffahrt sei so vielfachen Anfechtungen unterworfen, dafs zu befürchten sei, „dafs, da wir jetzt mehr Schiffe ausrüsteten, uns solche bey diese Conjunctur genommen werden könnten“. Das ganze Jahr 1689 zogen sich die Verhandlungen hin. Der Rath wollte sich aber „zu garnichts herauslassen“. Von beiden Seiten wurde aus derselben Thatsache die entgegengesetzte Nutzenanwendung gezogen; während die Kaufmannschaft aus der Unsicherheit des Meeres die Nothwendigkeit des Baues herleitete, meinte der Rath, dafs grade diese Unsicherheit gegen den Bau weiterer Convoyen spräche. Die Befürchtung, dafs Holland und England, von Altersher eifersüchtig auf jeden in Kriegszeiten Hamburg erwachsenden kommerziellen Gewinn, ganz besonders gereizt werden würden, wenn Hamburg durch eine Erweiterung seiner Convoyflotte dem Bestreben, die Weltlage möglichst zu seinem Vortheil auszunützen, offenen Ausdruck gab — diese Befürchtung scheint mehr als finanzielle Bedenken, die namentlich vorgeführt wurden, den Rath abgehalten zu haben, dem Wunsche der Kaufmannschaft sogleich nachzukommen. Daher erklärte er im August: „es were ja bekant, dafs wir gnug gehasset würden, weil wir bey der Stadt viele Schiffart hetten“. Und die Kommerzdeputirten theilten im September dem Ehrb. Kaufmann mit, der Rath wolle nicht zustimmen, „da uns von Holland und Engelland jetzo, wie vor Augen und jedem bekant, die Schiffart mißgönnet und aufgehalten würde“. Hamburg bietet hier das Beispiel eines Gemeinwesens, dem, begabt mit wirthschaftlicher Kraft und Fähigkeit, doch die politische Macht fehlte; die Furcht vor der Mißgunst weit Mächtigerer stand seinem wirthschaftlichen Aufschwung im Wege. Selbst dem Vorschlag, ein grade zur Verfügung stehendes Schiff von 250 Lasten anzukaufen, wurde nicht stattgegeben, obwohl der Ehrb. Kaufmann mit Recht bemerkte, ein Kauf werde nicht so viel Aufsehen machen, wie ein Bau. Thatsächlich bestand in jener Zeit, namentlich bei Holland, ein nicht geringer Neid gegen das aufstrebende Hamburg; man übertrieb

dort, wissentlich oder unwissentlich, die Convoymacht dieser Stadt; in einer Flugschrift von 1689 wird die Zahl der hamburgischen Convoyer auf fünf oder sechs angegeben<sup>1)</sup>.

Erst im Frühjahr 1690 erklärte sich der Rath, der von der wirthschaftlichen Nothwendigkeit des Baues sicher ebensowohl überzeugt war, wie die Kaufmannschaft, mit dem Bau einverstanden.

Hart und wechselvoll war der Kampf um die Convoy im Jahre 1690. Politische wie wirthschaftliche Momente dienten als Kampfmittel. Die Hoffnung, in dem Reichskriege neutral bleiben zu können, schwand mehr und mehr dahin; auch Hamburg mußte Farbe bekennen. Noch am 29. April hatte Kapitän Tamm aus Malaga geschrieben, ein Genueser Schiff wünsche unter der hamburgischen Convoy zu fahren; die Engländer und Holländer suchten unser Verderben und hätten geäußert, „wir sollen mit ins Spiel kommen, oft<sup>2)</sup> sie sollen unfs thun brechen“<sup>3)</sup>. So kam es auch bald, und hamburgische Schiffe und Convoyen galten nun nicht mehr als neutral. In Hamburg wurde zunächst Convoy nach England und Portugal gewünscht, nicht nur weil man Convoygeld zahle, sondern namentlich „were es auch wegen der Wollen-Manufacturen in England, damit die Handlung nicht gar von der Stadt gewendet und wir gantzlich drunter verderbet würden“. In einem Memorial<sup>4)</sup> des Herrn Luis, das dem Rath überreicht wurde, ward dieser Gesichtspunkt tiefer begründet. Der Ehrb. Kaufmann beschloß dann eine Convoy nach Portugal, Spanien und England, „umb in der noch wenigen Fahrt zu bleiben“. Wegen der Gefahr vor den Franzosen verzögerte sich aber der Abgang dieser Convoy lange<sup>5)</sup>.

Nun wünschten auch die Grönlandfahrer Convoy, „wegen der hervorragenden bösen Zeiten, dafs Frankreich großentheils in See were“. Aber auch die Englandfahrer, namentlich die Kaufleute des Court, wünschten Convoy und erklärten, „sie hetten Zeitung, dafs die französische Flote

<sup>1)</sup> Eenige redenen, waerom men by dezen Oorlogh aan de Stad Hamburghe de Neutraliteit en de vrye Commerce, Navigatie en Correspondentie uijt en naar Vrankryk niet behoort toe te staan noch te conniveren. Amsterdam 1689. S. 20. — In der Entgegnung hierauf („Unvorgreifliche Wiederlegung etc.“) wird dieser Irrthum berichtigt (Art. 39) und auf die Unzulänglichkeit der hamburgischen Convoyen hingewiesen.

<sup>2)</sup> oder.

<sup>3)</sup> Auch berichtete er, dafs man in Holland das Gerücht verbreite, dafs in der hamburgischen Flotte einige Schiffe wären, die Munition nach Marseille geladen hätten.

<sup>4)</sup> Vgl. unten.

<sup>5)</sup> Über die Kapereien der Franzosen vor der Elbe vgl. Gallois, Hamburger Chronik III, 650.

sich nach den Westen gezogen“, wogegen die Kommerzdeputirten, sich auf andere Berichte stützend, meinten, die französische Flotte wäre „stark auf den englischen Cousten“, und deshalb den Abgang der Convoy für nicht rathsam erachteten. Zuletzt kam die englische Convoy doch zu Stande. — Im Herbst wurde um spanische Convoy gebeten „wegen der vielen Schiffe auf Spanien und Portugal und die noch wenige Handlung zu unterhalten“; in dieser Motivirung scheint ein Widerspruch enthalten; wenn „viele Schiffe“ nach dem Westen bestimmt waren, dürfte von „wenige Handlung“ nicht die Rede sein können. Der Ehrb. Kaufmann war für die Convoy und meinte gegenüber dem noch zögernden Rath: „wenn E. Erb. Kauffmann sein guht hazardirte, E. Erb. Raht mit abgang der Convoy nicht ungerahten finden würde“. Der Rath gewährte dann die Convoy.

Nun erschienen die Rußlandfahrer, schilderten, wie Kapitän Bart, der gefürchtete Dünkirchener Kaper, die Grönländer Fahrt geschädigt, und das Gefahr bestände, das er auch die Rußlandfahrer in derselben Weise behandeln werde; man habe sichere Nachricht „es würde auch einige Furcht in Duynkerken geben, wenn der Ruf dahin käme, das dagegen hier Zurüstung geschehe“. Letzteres wollte der Rath nun allerdings nicht zugeben; er hatte eine andere Ansicht von Ruf und Beruf der Hamburger Convoyen; noch vor kurzem hatte er, als Tamm gegen die vor der Elbe kreuzenden Kaper ausgesandt werden sollte, erklärt: Tamm dürfe sich nicht mit den Kapern einlassen, „weil er reich beladen und solches gefährlich were; es könnte eine Kugel solches alles in Gefahr stellen“; den Rußlandfahrern antwortete er: es sei ein Irrthum, „das Herren Deputirte vermeinten, wenn es ruchtbar würde, das der Convoyer dazu ausgerüstet, es dem Caper noch Furcht brächte“. Dagegen wies der Rath darauf hin, das Syndikus v. Bosteln berichtet habe, die Generalstaaten wünschten eine gemeinsame Aktion mit Hamburg gegen Bart. Im Dezember endlich wurden wieder zwei Convoyer nach Spanien gewünscht, namentlich um der Franzosengefahr zu begegnen. Der Ehrb. Kaufmann war für zwei Convoyer, „weil ein überaus groß Capital in dieser Flote bey so gefährlichen Conjunctionen steckte“. Zwei Convoyer wollte aber der Rath sehr ungern hergeben, nicht nur, weil man die Elbe dann ihrer besten Vertheidigungsmittel beraubte, sondern auch, weil er meinte: „Ein Convoyer könnte woll bestant in Orlogs-Zeiten, aber beide in Gefahr seyn“, und „wenn es durch böse Leute auskäme, das die Flote durchs Canal ginge, würde Frankreich stark ausrüsten und unsern Schiffen Schaden thun, fals sie nicht stark genug weren, das sie beide verlohren gingen“. Es ist sehr bemerkenswerth, das die Convoyer bei aller Werthschätzung, die man ihnen als Schutzmitteln von Seiten

der Stadt angedeihen liefs, doch ängstlich gehütet wurden, wenn es wirklich einmal galt, sie ernstest Gefahren entgegenzustellen.

Im nächsten Jahre, 1691, erschienen zuerst wieder die Grönlandfahrer auf dem Plan mit einem Gesuch wegen Convoy; sie wünschten letztere zum Schutz gegen französische Kaper. Wieder machte aber der Rath geltend: „es könnten viele Kaper den Convoyer gar wegnehmen“. Weiteren Vorstellungen der Grönlandfahrer trat dann ein dänisches Mandat, das allen deutschen Städten die freie Fahrt auf Grönland verbot, hindernd in den Weg.

Dann kamen die auf England handelnden Kaufleute und begehrten Convoy. Der Ehrb. Kaufmann trat für sie ein und meinte, „das hochnötig were, die Handlung noch an einem Ohrt mit Convoy in Flor zu halten, weil sich auf England Schiffe gnug finden würden“. Und nun wurde zuerst auch die Konkurrenz der Bremer mit ins Feld geführt; die Kommerzdeputirten drängten auf Convoy, „weil die Brehmer schon ult. Mertz weggehen<sup>1)</sup> und uns sonst zu weit würden vorkommen“. Nachdem diese Convoy bewilligt und mit Rücksicht auf die Bremer etwas schneller als üblich ins Werk gesetzt worden war, brachten auch die Westhändler ihren Wunsch auf Convoy an. Auch diesen unterstützte der Ehrb. Kaufmann, da „viele frembde Schiffe hier kämen und uns die Nahrung wegnehmen; also umb die Nahrung an der Stadt beyzubehalten“, sei Convoy nöthig. Direkt bedurfte man Convoy, wie die Kommerzdeputirten darlegten, „wieder den Türken“; bekam man sie nicht, so ging die Nahrung von der Stadt.

Anders lag die Sache hinsichtlich des Verlangens, das Tamm mit seiner Convoy auf die rückkehrenden Schiffe kreuzen sollte. Der Rath hielt dies Kreuzen für überflüssig, sowohl weil nicht viel Schiffe erwartet würden, als auch weil holländische Kriegsschiffe in See seien und die Gefahr vor französischen Kapern defshalb nicht sehr schlimm sei. Letzteres bestritten aber die Kommerzdeputirten, und der Ehrb. Kaufmann machte darauf aufmerksam, „dafs vergangenes Jahr bey 40000 Thaler von Capern genommen; dafs solche Capitalien gleichwoll ohn sich der Convoy zu bedienen, von der Stadt bracht würden, zu E. E. Kaufmanns und der Stadt grösten Schaden“. Als endlich der Rath mit dem Kreuzen Tamm's sich einverstanden erklärt hatte, kam gleich darauf die Nachricht, dafs die Oportofahrer, denen Tamm zu Hilfe hatte kommen sollen, bereits von Kapern weggenommen seien. Nun kreuzte Tamm, leider zu spät für die armen Oportofahrer, die den Franzosen und der Saumseligkeit der Hamburger zum Opfer gefallen waren.

<sup>1)</sup> Über die Bremer Convoyen vgl. unten.

Im Herbst verlangte man dann spanische Convoy. Der Rath hielt es für „ein werk von großer importance und viel Gefährlichkeit unterworfen, weil Briefe da weren, daß der König von Frankreich sehr gedreuet, da wir den Kerl ausgeliefert<sup>1)</sup>, alle Hamburger wegzunehmen“. Es walteten außerdem noch mancherlei andere Bedenken ob; finanzielle, dann wegen Dänemark und der dänischen Pässe. Der Ehrb. Kaufmann liefs diese alle nicht gelten, sondern erklärte, er „könnte nicht davon abstehen, wo anders Nahrung und Schiffart bey der Stadt solte bleiben“. Hierauf kam die Convoy zu Stande. Von den 33 Schiffen, die unter ihrer Obhut von der Elbe gingen, waren außer 5 nur nach London fahrenden Schiffen 4 nach Oporto, 6 nach Lissabon, 6 nach Setubal, 6 nach Cadiz, 5 nach Malaga und 1 nach Sevilla bestimmt. Im December 1690 waren von den 51 Schiffen, die mit Kapitän Schröder von der Elbe abfuhren, bestimmt:

2	nach London,
1	„ Plymouth,
4	„ S.-Sebastian,
3	„ Bilbao,
1	„ den Kanarischen Inseln,
9	„ Oporto,
8	„ Lissabon,
5	„ Setubal,
1	„ Viana,
6	„ Cadiz,
1	„ Sevilla,
2	„ Cadiz und Malaga,
7	„ Cadiz und Italien,
1	„ Venedig.

Man sieht aus diesen Zahlen, daß die Schiffahrt der Hamburger nach dem Westen damals so bedeutend war, daß sie des Convoyschutzes wohl würdig erschien.

Im Jahre 1692 wurde hinsichtlich der Convoy auf England wieder die Bremer Konkurrenz ins Feld geführt. Jakob Brommer stellte dem Ehrb. Kaufmann vor: „wenn es nicht solte beliebt werden, würden sie unter Brehmer Convoy und Flaggen müssen; dadurch aber“, so fügte er hinzu, „die Nahrung würde von der Stadt getrieben“. Deutlicher konnte man die Convoy als ein Nahrungsmittel für die Stadt, ein Mittel in dem

---

<sup>1)</sup> Gemeint ist die Auslieferung des Sekretärs des französischen Residenten an Brandenburg (Gallois, Chronik III, 655).

damals für Hamburg nicht ganz unbedenklichen Konkurrenzkampf mit Bremen nicht hinstellen. Wie man damals in Hamburg bestrebt war, aus der Convoy nach England eine dauernde, regelmäßige Einrichtung zu schaffen, werden wir unten sehen.

Auch die Altonaer Konkurrenz, die sich grade damals recht bemerkbar machte, spielte in dem Kampf um die Convoy eine Rolle. Der Ehrb. Kaufmann ersuchte in diesem Jahre um Convoy nach Westen, „weil sonst noch mehr die Fahrt nach Altona mit dänischen Pässen von hier und auch nach Bremen abwendig gemacht würde“. Wichtiger aber und gefährlicher war in der Westfahrt die Konkurrenz Bremens. Die direkte Westfahrt dieser Stadt war damals allerdings nicht sehr bedeutend, wohl aber ihr englischer, durch Convoyen geschützter Verkehr; und dieser letztere hatte für Hamburg namentlich die verhängnisvolle Bedeutung, daß die Bremer durch ihn, durch die „Abladung der Leinen und andern Wahren uns hier großen Schaden bringen“ und den direkten Handel Hamburgs mit Portugal und Spanien, der durch die Zeitverhältnisse ohnedies erschwert war, abschnitten und beeinträchtigten. Als man nun noch dazu im Jahre 1692 in Hamburg vernahm, daß die Bremer ein Convoysschiff nach Spanien bereit machen wollten, erblickte man hierin eine Verdoppelung des Wettbewerbs der Schwesterstadt und drängte energisch auf eine bessere Convoyverbindung mit dem Westen.

Für den Herbst wurden deshalb zwei Convoyen nach dem Westen verlangt; die erste Begründung dieser Forderung seitens des Ehrb. Kaufmanns ist sonderbar genug; nämlich nicht nur „umb die Handlung bezubehalten“ — dies Motiv war ja alt —, sondern auch „weil doch die Convoy-Schiffe da weren“. Das war aber doch wohl nicht mehr als eine Phrase; denn bald erschien derselbe Ehrbare Kaufmann mit gewichtigeren Gründen; zwei Convoyen, setzte er auseinander, seien besonders erwünscht zur besseren und schnelleren Bedienung der Kaufahrtsschiffe, deren leicht verderbliche Waaren, wie Zucker, Taback und Rosinen, bei dem langsamen Betrieb mit einer Convoy der Verderbnis leicht ausgesetzt waren. Und als der Rath nicht recht daran wollte, kamen die Kommerzdeputirten mit größerem Geschütz und stellten vor: Zwei Convoyen seien nöthig, „wenn man in der Fahrt bleiben wolle; einer schütze vor den Franzosen nicht genug“. Die Bedenken des Raths und der Kollegien wurden nun überwunden und die Convoyen genehmigt.

Die englische Convoy spielte in diesen Jahren eine Hauptrolle. Für den hamburgischen Handel hatte damals der Verkehr mit England eine größere Bedeutung, denn je. „Umb die Handlung nicht von der



Stadt zu wenden“, baten deshalb im Frühjahr 1693 Johann Luis und 4 Schiffer um Convoy auf England; und der Ehrb. Kaufmann stimmte bei; „denn das negotium müste gepflegt und bey der Stadt behalten werden“. Der Bremer Wettbewerb im Leinenhandel mit England drängte die Hamburger zur Convoy; im Herbst dieses Jahres stellten die Kommerzdeputirten vor: „es würden viele Leinewandten von hier wieder nach Brehmen geschickt, und dort bliebe die Convoy im Gange“; neun Schiffe lägen in Hamburg in Ladung; man möge ihnen Convoy geben, „da sonst hier die Nahrung von der Stadt gewand würde“.

Ganz dieselben Motive, Nahrung und Fahrt beizubehalten, treten uns im spanischen Verkehr entgegen. Es wurde wieder Convoy auf Spanien verlangt; „die Fahrt beizubehalten nöthig und nicht mit Convoy gar rückstellig kommen zu lassen, sonderlich wenn die Schiffe von Nova Spannia da kämen, müsten unsere Güter herumbgeführt und nach andern Ohrten versand werden“, so schilderten die Kommerzdeputirten die Nothwendigkeit dieser Convoy. Ohne eine solche zu fahren „bey diesen troubleusen Zeiten“, war, wie der Ehrb. Kaufmann darlegte, unmöglich; in den letzten Jahren hatte man genug schlechte Erfahrungen in dieser Richtung gemacht.

Im nächsten Jahr, 1694, war es nicht besser; ohne Convoy zu fahren, war wieder „bey diesen beschwerlichen Zeiten“ nicht möglich; es wurde sogleich, namentlich wegen des schlechten Verhältnisses zwischen Dänemark und Holland, das dem Bruch entgegenzugehen schien, für die Grönlandfahrer um Convoy gebeten.

Während in Betreff englischer Convoy besonders die Frage der Regelmäßigkeit betont und über die Beiträge der Interessenten verhandelt wurde, hielt der Rath eine spanische Convoy für zu gefährlich. Der Ehrb. Kaufmann erklärte letztere aber für „eine höchstnöthige Sache“, denn „wenn die Handlung als die Seele der Stadt nicht sollte unterhalten werden, würde die gantze Stadt darunter leiden“. Die spanische Convoy kam dann wirklich zu Stande, eine besondere englische aber nicht. Im Jahre 1695 erklärte zunächst der Ehrb. Kaufmann sowohl englische wie auch grönländische Convoy<sup>1)</sup> für dringend erwünscht, denn es sei sehr nothwendig, „beederley Fahrt bei der Stadt zu unterhalten“. Das ganze Jahr hindurch wurde über finanzielle Leistungen und über die Regelmäßigkeit speciell der englischen Convoyen unterhandelt. Namentlich die Nordsee war damals durch die französischen

---

<sup>1)</sup> Auf der Grönlandfahrt dieses Jahres wurde ein hamburgisches Schiff von einem französischen Grönlandfahrer „unter die sieben Yfsbergen“ verbrannt.

Kaper sehr unsicher<sup>1)</sup>. Erst im Herbst aber wurde eine Convoy auf Spanien gefordert; die Kommerzdeputirten stellten vor, es handle sich um die „Unterhaltung der Stadt Schiffart, die gar wenig were“.

Auch 1696 stand die englische Convoy noch im Vordergrund des Interesses. Den Spanienfahrern versuchten die Kommerzdeputirten eine Convoy wenigstens bis Portsmouth zu verschaffen, da eine besondere Convoy nach dem Westen nicht beabsichtigt war; sie motivirten dies Verlangen damit, dafs es „zum nutzen der Commerciën“ sei. Für die rückkehrenden Schiffe wurde eine Convoy ausgesandt, die vor der Elbe und bei Helgoland auf Kaper kreuzen sollte, „damit der Seegen, so Gott vor die Thür schickte, uns nicht entnommen würde“.

Die grönländischen Interessenten verlangten im Frühjahr 1697 gleich zwei Convoyen; wie gewöhnlich betonten sie, dafs „solche Negotie vor die Stadt höchstnötig“ sei, und zwar „insonderheit vor die Handwerks- und Arbeitsleute“; sonst sei hier „wenig Handlung“; mit einer Convoy wären sie aber „in ansehung so vieler Schiffe nicht so sicher“. Sie erhielten auch gegen ihre Leistungen die Convoyen. Ebenso verlangten auch die Englandhändler, „weil es eine nöthige Negotie bey der Stadt were“, Convoy. Dann kam aber im April die Nachricht, es seien Kaper in See, die unseren Englandfahrern sehr gefährlich seien; neun Posten aus England kamen nicht an. Unter den Kaufleuten wurde gemunkelt, „dafs man die Convoy wolte ins Feuer schicken“, und man wunderte sich, dafs bei solcher Gefahr das Schiff auf's Spiel gesetzt werden sollte. Schliesslich ging die Convoy doch ab. Dann wurde wieder eine solche nach England verlangt, nicht nur „zu unterhaltung der Commerciën“, sondern auch, wie Ehrb. Kaufmann darlegte, „da die Conjuncturen so wankelbahr und sowoll hier als dorten Schiffe legen, ja noch mehr in Ladung kommen würden“. Als der Rath auf national-englische Convoy und die Leere der Kassen hinwies, „beschwerte sich“ der Ehrb. Kaufmann „höchstens“, dafs „er mit der Convoy nicht assistiret würde“, und drohte mit Verweigerung der Convoygeldzahlung; ihre Schiffe müfsten „Sicherheit halben hie und da bis gelegenheit von Convoy warten und Frembde indessen den Nutzen wegheolen“. Die Verhandlungen gingen hin und her. Den finanziellen Bedenken der Kämmerei setzten die Kommerzdeputirten schliesslich die Worte entgegen: „wenn alles

<sup>1)</sup> Kapitän Marinsen schrieb am 8. Juni 1695 aus den Downs: „Es ist zu beklagen, dafs der König von England und die Herren Statten von Holland die Nordt-See so unsicher von die Franschen lassen sein;“ und am 9. Juni: Allein mit den Schiffen nach der Elbe zu gehen, sei für ihn nicht rathsam; die Nordsee sei „voll von die verfluchten Cappern behaftet“.

solte still bleiben, müsten wir gar verderben und die Nahrung von Brehmen und andern leider wegnehmen lassen; hier were periculum in mora“; es sei bekannt, „dafs Hamburg die Thüre zum Commercio des gantzen Teutschlandes“ sei; erhielten sie keine Convoy, so „würden alle Frembde ihre Wahren anderwärts über Teutschland zu versenden anlaß geben“; dadurch werde auch der Zoll sich vermindern. Ohne Convoy ginge es nun einmal nicht, da Hamburg noch nicht in den Frieden eingeschlossen sei; die Kaper könnten plündern und Schiffe aufbringen, ehe sie etwas vom Frieden wüßten. Dann erhob der Rath wieder die Einwendung, „dafs man uns Convoy und Schiffe würde wegnehmen“. Auf solche Art, meinten die Kommerzdeputirten, käme man ganz von der Convoy ab; die Bremer wären schon wieder fertig, mit ihrer Convoy abzugehen. Nun war die Kämmerei endlich, nachdem vom 12. Juli bis 22. September verhandelt war, bereit; den Kommerzdeputirten entrang sich am 27. September der Stofsseufzer: „sie weren lang genug von der löbl. Cämerey aufgehalten; hetten sie ehe resolvirt, hette es auch ehe können geschehen“. Und die Convoy kam nun doch wieder nicht zu Stande. Denn nachdem ihre Abfahrt noch einmal herausgeschoben war, bemächtigte sich der Kämmerei die Furcht, es möchte eine Winterreise entstehen, und sie zog ihre Einwilligung zurück. Zum Ersatz wurde eine Privatconvoy gewährt.

Im Herbst erscheint zuerst wieder einmal die Türkengefahr; wegen dieser und der Kaperei verlangte man Convoy nach Spanien und Portugal. Der eben erwähnten Privatconvoy wurde auch diese Fahrt übertragen.

Nun war der Krieg zu Ende. Aber Hamburg war deshalb der Nothwendigkeit, Convoyen auszusenden, nicht überhoben; wenn Wintergerst damals schrieb<sup>1)</sup>: „Dann weilten es nunmehr Fried war, so fuhr ein jeder nach seinem Gefallen ohne Convoy, wohin er verlangte“, so traf dies für die Hamburger leider nicht zu. Die Türkengefahr wird nun wieder zur Begründung von Convoyforderungen vorgeführt.

Gleich 1698 wurde Convoy nach dem Westen begehrt, „weil anjetzo die See mit türkischen Seeräubern angefüllet und nicht besser werden würde“; die Kommerzdeputirten bezeichneten es als „eine pure Unmöglichkeit, ohne Convoy zu navigiren“. Ebenso wurde im Herbst der Wunsch nach Convoy begründet. Und im Herbst 1699 wurde allgemein dargelegt, „wie so nützlich und zu dieser Stadt und Commerciens Befoderung und Vermehrung derselben Nahrung und Schiffart“ Convoy

---

<sup>1)</sup> Der durch Europam laufende, durch Asiam fahrende, an Americam und Africam anlandende und in Ostindien lange Zeit gebliebene Schwabe etc. Memmingen 1713. S. 171.

nach Portugal und Spanien im Frühjahr und Herbst sei, im Besonderen aber auseinandergesetzt, wie „wir jetzo in dieser Flote ziemlich stark und reichlich beladen seyn“ und Convoy somit erforderlich, „damit nicht dieselbe in der Türkischen Caper und Seeräuber Hände gerahten, die sich ins Canal jetzo aufhalten“. Sie, die Kaufleute, seien „ohnedehm, theils in den erlebten Kriegszeiten und Seeunglücken, in unserer Nahrung sehr geschwächt worden, welches theils verhindert, einigermassen wieder bey Kräften zu kommen und bey Brod erhalten zu werden, auch die Unserigen ehrlich zu ernehren“.

Hierauf tritt lange Jahre die Türkengefahr in den Hintergrund. Im Jahre 1700 hielt der Ehrb. Kaufmann es „zur Facilitirung der Handlung und Schiffart nöthig, umb Convoy nach den Westen anzuhalten“. Die Gefahr bestand, aber sie war nicht dringend; es mußte aber, wie die Kommerzdeputirten meinten, „ohnedehm die Schiffart und Handlung zur gemeinen Stadt Bestes unterhalten und vermehret werden“, und dann folgte wieder der Ehrb. Kaufmann und setzte hinzu: „damit nicht fremde Schiffe die Ladungen den hiesigen wegnehmen, wie hier schon ein Franschman und Holländer in Ladung angeleget hätte“. — Im Herbst hielt aber sogar der Ehrb. Kaufmann, was sehr selten vorkam, eine Convoy nach dem Westen für überflüssig, nicht nur, weil es zu spät im Jahre, sondern auch, weil „sich gar wenig zu laden fünde“.

Die Schädigung durch den Wettbewerb fremder Schiffe spielte damals eine Hauptrolle in den Erörterungen über Convoy; im April 1701 bat man um Convoy nach dem Westen, und die Schiffer klagten, „dafs ihnen ein grofs schwedisch Schiff<sup>1)</sup> vor der Nase lege, auf Lissabon zu gehen und eine Convoy wolte abgeben, also ihnen die Nahrung wegnehme, da sie doch auch Bürger und die nechsten dazu weren“. Aber nicht nur aus solchen protektionistischen Gründen bedurfte man der Convoy; der drohende Krieg verschärfte die Nothwendigkeit solcher Schutzmaßregeln. Schon im Herbst 1701 wies der Ehrb. Kaufmann darauf hin, dafs man im Frühjahr „wegen des befürchtenden Krieges“ eine Convoy auf Spanien und Portugal sehr nöthig habe, „da die See voll Caper und unsicherer würde“. Nach langen Erörterungen, und nachdem Briefe eingelaufen, die über einen Zusammenstoß mit türkischen Seeräubern berichteten<sup>2)</sup>, kam die Convoy zu Stande.

<sup>1)</sup> Die Kommerzdeputirten nennen es „ein grofses schwedisches Defensions-schiff“; es wird ein stark montiertes Kauffahrteischiff gewesen sein.

<sup>2)</sup> Die Schiffer Johann Reinbeck und Kaspar Bockwolt waren auf der Höhe von Kap Maria mit den Seeräubern zusammengestoßen; einer der Schiffer war im Kampf gefallen.

Im Jahre 1702 zögerte man dann lange mit Convoyen, wie immer, wenn es noch ungewiß war, wie Hamburgs Stellung in einem Seekriege sein würde<sup>1)</sup>. Selbst der Ehrb. Kaufmann meinte im Frühjahr, bei den jetzigen Konjunkturen müsse man eine Entscheidung aufschieben. Im Sommer war die Nordsee sehr unsicher; französische Kaper trieben hier mit großer Dreistigkeit ihr Unwesen. Dicht vor der Mündung der Elbe wurde Anfang Juli ein holländisches, von Amsterdam kommendes Schiff von mehreren kleinen französischen Kapern genommen und geplündert; für 550 Speciesthaler durfte der Schiffer sein Eigenthum den Räubern wieder abkaufen. Dafs die Spanienfahrer zögerten, ihre Schiffe zu laden, ist darnach begreiflich. Lange zögerte man, die Convoy zuzugestehen. Im September fügte sich das Convoykolleg allerdings „wegen der periculeusen Zeit“; es dauerte aber lange, ehe der Entschluß, die Convoy ausgehen zu lassen, in die That umgesetzt wurde.

Am wenigsten Sorge machte in der ganzen Zeit vom Beginn des Erbfolgekrieges an die Convoyverbindung mit dem Westen, mit Spanien und Portugal, d. h. die eigentliche Hauptlinie. Sie ging ein; der Krieg hatte sie unnußlich gemacht. In den vorhergehenden Reichskriegen hatte Hamburg, wie wir sahen, einen regen Convoyverkehr mit Portugal und Spanien unterhalten. In diesem Kriege war das deshalb nicht möglich, weil Spanien selbst in denselben verwickelt, der Schauplatz eines blutigen Ringens und endlich meist in den Händen der Feinde des Reiches war. Jedenfalls hätte die geringe Convoymacht Hamburgs bei Weitem nicht ausgereicht, um in den iberischen Gewässern die Schifffahrt der Stadt wirksam zu schützen. Da aber der Handel mit jenen Ländern doch nicht auch mit dem Kriege aufhörte, so bedurfte es eines Ersatzes für die direkte Convoyverbindung; diesen fand man in der Convoyverbindung mit Holland, namentlich aber England.

Sehr eifrig wandte man sich in jener Zeit der Grönlandfahrt zu; je mehr die große Westfahrt zusammenschrumpfte, um so mehr widmete man sich jener kleinen Fahrt. Ungefährdet war diese zwar

---

<sup>1)</sup> Kapitän Antonissen lag im Mai dieses Jahres mit dem „Wapen der Admiralität“ bei Cadiz. Am 12. steht im Journal: „des avens lippen de Spannyers 2 Enggelse schgäppen of met barcken ende maken se pris, want den orlog war gedicklarert, na dat wi gehort hebben“. Am Rande steht: „Des nachts alle dütse hüsen gevissentert“. — Am 13. Mai: „hallen se de 2 Enggelse schäppen achter di Puntallen [= nördliche Spitze der Bai von Cadiz]. De Capt. Generall is uns schip van dag 2 mall gepassert met een barqe, hebben rund um van de Stat vor hem geschotten, ende wi vanfs gelich sallve reyall, ende Nummell Piters kam binnen, hebben uns altit well parat gehauden, want wir wissen nit, ho dat het met uns stun, of wi noch frei warren of nit.“

auch nicht; im Gegentheil: die französischen Kaper nahmen die Grönlandfahrt der Feinde meist scharf auf's Korn. Aber hier konnten die Convoyen, auch wenn ihre Zahl nur gering war, doch mehr nützen und Schaden abwenden, als auf der Westfahrt; auf der Grönlandfahrt waren die Schiffe am Ziel concentrirt, und der Convoyer konnte defshalb mehr ausrichten und besser schützen.

Gleich im Frühjahr 1703 kamen die grönländischen Interessenten und baten um Convoy; in zwei Bittschriften legten sie ihre Gründe dar, und sie drangen auch mit ihrem Gesuch durch. Dagegen wollte man im August auf Convoy nach England noch nicht recht eingehen; die „Avocatorien“, wonach der französische Resident die Stadt verlassen mußte, waren noch nicht angeschlagen; der Rath fürchtete, dafs, wenn hamburgische Convoy auf England ginge und unter ihr auch, wie es ja oft vorkam, englische und holländische Schiffe führen, dadurch „die wenige Hoffnung, so wir noch hetten, die Freundschaft von Frankreich bezubehalten, möchte gänzlich vernichtet werden und also der Kaufmann mehr Schaden als Nutzen zu gewarten haben“. Der Ehrb. Kaufmann wollte diesen Einwand nicht gelten lassen und meinte, „dafs bey ihnen auf keiner Neutralität mehr zu reflectiren“; es seien schon viele Schiffe weggenommen. Und der Ehrb. Kaufmann hatte hierin ohne Zweifel Recht; die Hoffnung auf Neutralität mußte man aufgeben; der Rath sah das auch selbst bald ein. — Im Januar 1704 stellten mehrere Kaufleute den Kommerzdeputirten beweglich vor, „sie möchten doch überlegen, wie nöthig bey diesen schweren Krieges-Conjuncturen annoch die wenige Schifffahrt und Handlung bezubehalten were, sonderlich auf Grönland und England fortzusetzen, das denn ohne Convoyen nicht geschehen könnte“. Namentlich die Grönländer verlangten wieder Convoy; Neutralität hätten sie nun nicht mehr, und es sei um so erwünschter, dafs ihre Handlung geschützt werde, da die Bremer und Holländer ihnen schon zuvorkämen. Der Ehrb. Kaufmann trat warm für sie ein; die Kommerzdeputirten hatten im März gehört, dafs „von Biscayen sollten woll 15 Schiffe abgehen in See zu kreutzen“, und motivirten hiermit die Nothwendigkeit von Convoyen nach Grönland. Doch gelang es den Interessenten nicht, diese durchzusetzen. Die hamburgischen Grönlandfahrer halfen sich in diesem Jahre derart, dafs sie, was wohl nicht oft vorgekommen ist, mit den holländischen Convoyern nach Holland fuhren und sich an die von hier aus nach Grönland fahrenden Convoyen angeschlossen<sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> So berichtet der holländische Resident Knysten am 22. April.

Aber auch englische Convoy wurde entschieden befürwortet, und betont, „dafs es mit derselben, als auf den einzigen Ohrt noch die Handlung were, zum stande käme“. Die englischen Convoyen kamen denn auch, nicht ohne Mühe, zu Stande; namentlich auf die letzte, im Herbst gewünschte bestand der Ehrb. Kaufmann sehr eifrig und erwiderte der Kämmerei, „dafs es höchstnötig, die Hamburger Convoy von hier gehen zu lassen, die Gelder möchten herkommen, wo sie wollten“. Es kam bei dieser Gelegenheit zu einem ziemlich gereizten Disput zwischen den Kommerzdeputirten und der Kämmerei. Zwar wurde noch im Anfang Oktober in der Admiralität erklärt, „dafs hiesiges Commercium vermittelst göttl. Gnaden Verleihung bey jetziger Kriegszeit noch vor vielen andern Stätten glücklich gewesen, indem die navigation noch einigermaßen ohn alzugrosse Anfechtung und Turbierung fortgesetzt werden können“; aber im December beantragte doch der Rath bei der Bürgerschaft die Bewilligung eines weiteren Grabengeldes „zum Behuef der Convoyen, ohne welche sonst bey fürwährenden Kriege hiesiges See-Commercium zu äufsersten Schaden der guten Stadt gänzlich cessiren müste“. Wirklich wurde das Grabengeld am 22. Jan. 1705 genehmigt.

Glücklicher als die Grönland- waren die Rußlandfahrer im Jahre 1704. Als man nicht gleich auf ihren Wunsch wegen Convoy einging, erklärten sie: „dafs es heifs und hart were, ihre Schiffe allein gehen zu lassen“, bewilligten, was man von ihnen verlangte, und erhielten eine Convoy, die erste Stadtconvoy nach Archangel, die Hamburg gegeben hat.

In den nächstfolgenden Kriegsjahren war die Begründung der Convoyforderungen ähnlich. Die Grönlandfahrer wünschten Convoy 1705, „weil sie es voriges Jahr nicht genossen<sup>1)</sup> und doch eine Contribution beliebt, damit dafs sie nicht gar aus der Fahrt kämen und andere die Nahrung von hier zögen“; sie wiesen auf die Konkurrenz der Holländer hin, die hier schon Werbungen anstellten“. Sie erhielten auch Convoy; ebenso 1706. Im Jahre 1707 unterstützte der Ehrb. Kaufmann ihre Convoyforderung: es sei dringend nothwendig, „die uhralte Handlung bey der Stadt in der Grönländischen Fahrt zu erhalten; denn die Holländer und Brehmer kämen ihnen zuvor zum Schaden des Kaufmans dieser Stadt“. In den nächsten Jahren wurde den Grönlandfahrern meist die Fregatte, also kein eigentliches Convoysschiff, zum Schutz mitgegeben, ohne dafs es ihnen schwer wurde, dies zu erreichen. Als man im Frühjahr 1713 Einwendungen machte, stellten jene dar, dafs „sie vielerley Uhrsachen hetten, von ihrem Tempo abzukommen, von den Capern angefochten

<sup>1)</sup> Es ist also irrig, wenn Lindeman, Arkt. Fischerei der deutschen Seestädte S. 33, schreibt, dafs sich „1702—1711 (jährlich)“ Convoyen von Hamburg nach Grönland nachweisen lassen.

und verstreuet werden“ u. s. w. Später ist nach Grönland keine Convoy mehr verlangt oder gewährt.

Wichtig sind in dieser Zeit die russischen Convoyen; es ist die Hauptperiode derselben. Der Verkehr der Hamburger mit Rußland, namentlich Archangel, war bedeutend; neben Holländern und Engländern nahmen sie eine sehr achtbare Stellung ein. Zur Zeit Peter's des Großen theilte man die fremden Kaufleute in Rußland in drei Klassen ein: Engländer, Holländer, Hamburger<sup>1)</sup>. Der nordische Krieg vermehrte auch in diesen Gewässern die Unsicherheit in hohem Grade und ver setzte die Hamburger, wollten sie nicht auf diese alte Fahrt Verzicht leisten, in die Nothwendigkeit, auch diesen Verkehr mit Stadtconvoy-schiffen zu unterstützen. Nachdem im Jahre 1704 die erste Stadtconvoy dorthin gegangen, wurde im Frühjahr 1705 neben grönländischer und englischer Convoy auch die „auf Muscovien“ für „hochnöthig“ bezeichnet; im Jahre 1707 kam ausschließlich die russische Convoy zu Stande. Gewünscht wurde eine solche jedes Jahr in jener Zeit; doch ward sie nicht immer bewilligt. Im Jahre 1715 empfahl zwar der Ehrb. Kaufmann die Convoy<sup>2)</sup>, aber nur, wenn sie „ohne praejuditz der Stadt könne abgehen“. Der Rath hielt „wegen Schweden und sonst“ diese Convoy aber für zu bedenklich, meinte auch, es wäre besser, „nicht viel Reden davon zu machen“. Die beiden letzten Convoyen jener Epoche, die überhaupt ausgingen, fuhren nach Archangel. Im April 1717 baten die Rußlandhändler um Convoy, „umb die Muschovische Handlung bey diesen Conjunctionen fortzusetzen und nicht aus der Handlung zu kommen“. Die Kommerzdeputirten empfahlen dies Gesuch der Genehmigung, „massen die schwedische Caperey in See häufig vorgienge“; sie sahen wohl ein, daß es der Stadt „bey diesen Zeiten beschwerlich were, 2 Convoyer zu geben“; da aber Rußland mit Schweden verfeindet und auch hollän-

<sup>1)</sup> B. Cordt bei Uhlenbeck, Verslag ang. een onderzoek in de Archieven v. Rusland S. 261—264, wie auch bei Uhlenbeck a. a. O. passim. — J. Juel, En Rejse til Rusland under Tsar Peter (1709—1711). Københ. 1893. S. 361. — Le Brun, Voyages p. l. Moscovie, en Perse etc. (Amsterdam 1718) erwähnt I, 3. 6, II, 431 öfter hamburgische Schiffe im Verkehr mit Archangel. — Volkart, Reisen und Schiffahrten (Budissin 1735) berichtet 1719 aus Archangel: „Wir kamen 25 Schiffe allda zusammen, so wohl Holländer, Engländer als Hamburger“ (S. 62. 67). Die Angabe bei Savary, Le parfait négociant (8. éd.) Amsterdam 1717. I, 413, daß die Hamburger jährlich nur 4—5 Schiffe nach Archangel schickten, ist nicht ganz zutreffend; für eine Reihe von Jahren ist eine größere Zahl nachweisbar. — Über die politischen Beziehungen Hamburgs zu Rußland während jener Zeit vgl. Wohlwill, Hamburg während der Pestjahre 1712—14 (Hamburg 1893) S. 27 ff.

<sup>2)</sup> Auch die Holländer schützten damals mehr denn je ihre russische Schifffahrt durch Convoyen (vgl. Uhlenbeck a. a. O. S. 164).



dische und englische Kriegsschiffe in See wären, bedürften sie einer „sicheren Convoy vor ihre Schiffe“. Der Rath wollte aber erst ansehen, „wie die Conjunctionen laufen“; die Kommerzdeputirten selbst sähen die Hinreise nach Archangel ja offenbar nicht so gefährlich an; wenn die Zeit der Rückreise käme, könne man ja „weitere Resolution nehmen“. Darauf setzten die Kommerzdeputirten auseinander, dafs sie die Hinreise keineswegs als ungefährlich angesehen hätten; man rede viel von Besetzung des Hafens von Gothenburg, auch befänden sich Kaper in See. Sie ersuchten dringend um schleunige Erledigung der Sache; erhielten die Rußlandfahrer keine Convoy, so „müsten sie aller Gefahr exponiret stehen“, ferner „die Handlung von Commission etc. denen Holländern, welche Convoy geben“, überlassen. Die „Muscovische Handlung“ sei aber „eine mit von den considerabelsten bey der Stadt“ und müsse erhalten bleiben. Diese Convoy wurde nun bewilligt. Doch lag der Handel Hamburgs mit Archangel damals schwer darnieder; Kapitän Schröder schrieb am 27. September 1717 von dort, es sei „mit der Negotie zu Archangel gothan, mafen gar kein Geld unter denen Russen“; auch Waaren seien nicht zu bekommen; „es hat sich gleichsam mit der Handlung in Zeit von 5 Jahren, da jüngstens hier war, von hellen Tag in eine dunckele Nacht verwandelt“. Die Schiffer, die mit ihm seien, hätten theils für 25  $\text{Z}$  per Last Frachten angenommen; jetzt böte man ihnen sogar nur noch 18 Mark, „sodafs es fast der Mühe nicht wehrt, dafs ein Kauffmans Schiff, weniger ein Convoy auf hier kömmt“. Schröder schob die traurige Lage, in der gerade die hamburgischen Archangelfahrer sich befänden, besonders auf die Konkurrenz der Holländer. Auch waren von den 11 Schiffen, die mit Schröder von der Elbe aus nach Hamburg fuhren, 7 mit Ballast und nur wenig Stückgut, 1 fast ganz mit Ballast und nur 3 mit Stückgütern und wenig Ballast beladen, ein Verhältnis, das sehr ungünstig für die Archangelfahrer erscheint. Trotzdem oder vielleicht gerade deshalb suchte man 1718 wieder um russische Convoy nach. Der Rath wollte zwar zuerst nichts davon wissen, „weil vermuthlich der Friede zwischen Schweden und Moscau bald geschlossen werden dürfte und sodann keine Convoy nöthig seyn würde“; er legte deshalb dem Ehrb. Kaufmann nahe, er möchte „dem Muscov. Kaufmann davon dissuadiren“. Den Kommerzdeputirten gelang es aber, den Rath von der Nothwendigkeit dieser Convoy zu überzeugen; er legte ihm dar, „was vor schlechte Handlung bey dieser guten Stadt sich jetzo befindet, und es also woll nöthig, dafs man dieselbe suchete auf allerhand Ahrt bezubehalten“. Der Handel mit Archangel sei nicht gering und könne durch Convoyunterstützung noch vermehrt, müsse jedenfalls vor den vielen schwedischen Kapern sichergestellt werden; „bey

Ermangelung der Convoy“ sei für Stadt und Handel, Kaufleute und Assecuradeure viel Schaden zu besorgen; ja es dürfte selbst „Ihro Czarische Mayestat dadurch bewogen werden, frembde Schiffe mit dero Convoy nach Holland und andern benachbahrten Öhrtern gehen zu lassen“; dadurch werde Hamburg ganz „von der Handlung abkommen“. Auch sei der Friede zwischen Rußland und Schweden wohl so nahe nicht, als „sich woll viele flattiren wollen“. Nach längerer Auseinandersetzung mit der Kämmerei kam dann diese Convoy zu Stande.

Die Convoyen nach England, die jahrein jahraus begehrt wurden, kamen in jener Zeit auch meist zu Stande; sie waren auch ohne Zweifel sehr wichtig für die Stadt. Sie bildeten den Ersatz für die verloren gegangene Convoyverbindung mit den Handelsplätzen der iberischen Halbinsel und theilten sich in diese Rolle mit den holländischen Convoyen. Dieser Ersatz war ein nur nothdürftiger, denn auch die Convoyverbindung Englands mit Lissabon und Cadiz war nicht ununterbrochen. Jedenfalls war — und das ist die Signatur dieses Zustandes — der ordentliche Verkehr Hamburgs mit dem Westen in jener Zeit nahezu ganz abhängig von den von England und Holland dorthin fahrenden Convoyen; wenn sie auch nicht mehr an holländische Convoyen sich anschließen durften, so erklärten im September 1712 die Kommerzdeputirten dem Syndikus Sillem, „würde die Fahrt auf Lissabon eingestellt werden müssen, weiln auch die Engl. keine Convoy mehr dahin geben oder gehen lassen“. Denn, das muß hier betont werden, der direkte Verkehr Hamburgs mit dem Westen war durch den Krieg nicht abgeschnitten; es sind zahlreiche Schiffe direkt und ohne Umladung von Hamburg nach Portugal, Spanien und dem Mittelmeer und zurück in jenen Jahren gefahren; der einzige Unterschied gegen früher bestand darin, daß diese Schiffe nun nicht mit direkten Convoyen Hamburg—Portugal etc. und vice versa fuhren, sondern daß sie, was früher immerhin die Ausnahme war, nun regelmäsig auf der Ausreise in England Anschluß an eine fremde Convoy nach dem Westen suchen und auf der Rückreise sehen mußten, wie sie sicher von Spanien etc. wieder nach England kamen, wo sie sich dann den hamburgischen oder englischen Convoyen, die nach der Elbe segelten, anschließen konnten.

Wie stattlich doch immer noch in jenen Kriegszeiten der Verkehr Hamburgs mit dem Westen war, möge an einigen Zahlen gezeigt werden. In einer der letzten Convoyfahrten, die Hamburg nach dem Westen expedirte, ehe es diese für längere Zeit aufgab, in der im December 1702 von der Elbe abgehenden Convoyflotte, befanden sich 67 Schiffe, von denen 59 hamburgische waren. Von diesen waren 24 nach London, 2 nach Portsmouth, 1 nach Apsont in England, 1 nach Irland, 2 nach

den Kanarischen Inseln, 8 nach Oporto, 9 nach Lissabon und 12 nach Cadiz und Malaga bestimmt; die übrigen 8 Schiffe, nämlich 6 Bremer und 2 Schweden, waren nach London, den Kanarischen Inseln und Lissabon bestimmt.

Weiter<sup>1)</sup>: Im Jahre 1703 kamen 37 Schiffe in Hamburg aus dem Westen an, nämlich 3 von den Kanarischen Inseln, 23 von Portugal, 4 von Cadiz, 1 von Spanien, 3 von Malaga, 3 von Livorno, Genua, Alicante. Im Jahre 1705 kamen in dem Zeitraum vom 19. Juni bis Ende des Jahres 43 Schiffe vom Westen an, davon 37 diesseits und 6 jenseits Gibraltars. Im Jahre 1706 kamen 46 Schiffe an, 36 diesseits, 10 jenseits Gibraltars; 1709 vom 27. April bis ult. December: 43 Schiffe, davon 29 diesseits, 12 jenseits Gibraltars. Ferner lagen in Ladung nach dem Westen im Hamburger Hafen im Jahre 1703: 66 Schiffe. Von den 24 Schiffen, mit denen Georg Schröder 1711 nach England fuhr, waren 15 nach dort und 9 nach Lissabon bestimmt. Man sieht, der Verkehr war nicht gering und es wohl werth, das man für seine Erhaltung Opfer brachte.

Übrigens ist der Umstand, das in jenen Jahren national-englische Convoyen ziemlich regelmäsig die Elbe aufsuchten, nicht ohne Wirkung gewesen auf die Convoythätigkeit Hamburgs in derselben Richtung. Das nationalenglische Convoyen damals in aner kennenswerther Regelmäsigkeit auf die Elbe kamen, beruht natürlich nicht auf einem Zufall, ist auch nicht der Ausfluß einer Gefühlspolitik, sondern ist im Wesentlichen eine Folge des bei dem Court in Hamburg und den in England mit Hamburg Handel treibenden Kreisen sich bemerkbar machenden Bedürfnisses, ein sicheres Bindeglied herzustellen in dem Verkehr nicht nur zwischen England und der Elbe, sondern auch zwischen den Gebieten des Westens und Südens, mit denen England im regen Verkehr stand, und der Elbe, d. h. dem Innern Deutschlands, das zahlreiche englische Produkte konsumirte.

Schließlich übte auch die Konkurrenz Bremens und Altonas, namentlich aber des ersteren, einen belebenden Einfluß auf den hamburgisch-englischen Convoyverkehr. Das ist an mehr als einem Merkmal erkennbar, und dafür sind viele Zeugnisse vorhanden. Im Mai 1706 stellten die Kommerzdeputirten dem Rath vor: „das sie täglich Anfoderung wegen

<sup>1)</sup> Diese Zahlen sind entnommen den im Archiv der Handelskammer befindlichen Rechnungsbüchern über die sog. „freiwillige Zulage“ des Ehrb. Kaufmanns. Diese Bücher sind namentlich auch dadurch von besonderer Bedeutung, das in ihnen die Werthe aller Waaren im Verkehr Hamburgs mit dem Westen, Rußland und England (außer dem von dem Court vermittelten Waarenverkehr mit England) verzeichnet sind. Eine vollständige Bearbeitung dieser Bücher wird später an anderer Stelle gegeben werden.

der Englischen Convoy hetten, dafs die Cämerey und Admiralität nicht consentirte, denn viele Güter von hier nach Brehmen giengen zu des Kaufmans Schaden“; und als die Kämmererei weitere Bedenken erhob, bedauerte der Ehrb. Kaufmann es schmerzlich, „dafs sie also mit der Convoyrung würden aufgehalten, massen die Nahrung nach Brehmen und Altona dadurch gezogen würde“. Als dann die Convoy endlich bewilligt war, kamen böse Nachrichten über Unsicherheit des Meeres; die Kommerzdeputirten warnten, „den Convoyer nicht ins Feuer zu schicken“, und der Ehrb. Kaufmann urtheilte, „dafs es besser woll gelegen als übel gefahren“. Nach langem Harren ging die Convoy zuletzt mit den Engländern ab.

An Convoy nach dem Westen wurde zuerst wieder im Herbst des Jahres 1710 erinnert; aber die Zeit schien den vorsichtigen Hamburgern noch nicht gekommen zu sein; selbst die Kommerzdeputirten riethen dem Ehrb. Kaufmann davon ab, „weil die Conjunctionen gefährlich und die Saison verlaufen, auch wegen der grossen Equipage, so in Frankreich gemacht würde“; der Ehrb. Kaufmann lehnte nun die Convoy ab. — Im Allgemeinen bestand aber das Bedürfnis, die Schifffahrt durch Convoyen zu schützen, weiter fort. Im April 1711 beantragte der Rath bei der Bürgerschaft die Bewilligung eines Grabengeldes, da „wegen der vor Augen schwebenden Gefährlichkeiten vor feindlichen Caapern“ ohne Convoyen „das bey fürwährenden allgemeinen Reichs-Kriege leyder! schon sehr verfallene, dieser Stadt so hoch angelegene Commercium gar erliegen müste“.

Eine namentlich für die Westfahrt bestimmte Convoy nach dem Kanal kam 1712 zu Stande; doch hatte der Rath damals, im August, grosse Bedenken wegen Franzosengefahr; als aber der Ehrb. Kaufmann darlegte, wie wichtig für Frankreich- und Spanienfahrer diese Convoy sei, und auch daran erinnerte, dafs sie zwölf Jahre lang Convoygeld entrichtet und nie Convoy gehabt hätten, erklärte sich der Rath, obwohl das Convoykolleg die Sache für sehr gefährlich ansah, einverstanden.

In den nächsten Jahren, 1712—14, stand Hamburg unter dem Zeichen der Pest; obwohl die Engländer und Holländer die über Hamburg verhängte Schiffssperre nie streng beobachtet und den Schiffsverkehr mit der Stadt nie ganz abgebrochen haben <sup>1)</sup>, ist von Convoyen damals in Hamburg doch nicht die Rede. Erst im Mai 1714, als die Nachbarstaaten Hamburgs die Verkehrssperre allmählich aufhoben, erschienen auch zwei Kaufleute mit der Bitte, ihnen Convoy nach Spanien zu geben.

<sup>1)</sup> Wohlwill a. a. O. S. 99 ff. Das Verfahren der Holländer werde ich später eingehend schildern.

Die Kommerzdeputirten hielten aber die Zeit für noch zu ungünstig, fürchteten auch, daß man wegen der erst eben überstandenen großen Epidemie der Convoy in Spanien Hindernisse in den Weg legen werde.

Im nächsten Jahre aber, 1715, wurde eine Convoy nach dem Westen bewilligt; von Convoy nur auf England, die doch stets als Nothbehelf angesehen war, war nicht mehr die Rede. Im Rath- und Bürgerkonvent vom 14. Oktober 1715 wurde die Nothwendigkeit der Convoy begründet mit „der großen Gefahr, welcher die nach Spanien gehende Schiffe wegen der häufigen See-Räubereyen, welche die Ungläubige in solchen Meeren ausüben, exponirt sind“. Die Konkurrenz der Fremden wurde dagegen im Jahre 1716 wieder als Schreckgespenst für den Fall, daß die verlangte Convoy nach dem Westen nicht gewährt würde, vorgeführt; es würden „alle Fremde die Nahrung und Schifffahrt wegziehen“. Erhielte man keine Convoy, so müßten, wie der Ehrb. Kaufmann darlegte, die Schiffer zu Hause bleiben und ansehen, daß die Schiffer fremder Nation ihnen sowohl die hiesigen Ladungen wegnähmen, als auch „die zu Lissabon erwartende Retouren aus Brasilien nacher Hause bringen“. Schliesslich wurde die Convoy genehmigt.

Nun folgt, nachdem die beiden schon erwähnten russischen Convoyen 1717 und 1718 ihre Fahrt zurückgelegt, eine langjährige Pause, in der von Convoyen nur sehr wenig die Rede ist, sie aber überhaupt sehr selten in Thätigkeit traten. Wir stehen hier an einem Wendepunkt in der Geschichte des hamburgischen Convoywesens. Es ist oben gezeigt worden, in welchem engen Zusammenhang das Convoywesen mit der Reederei stand; aus zahlreichen Einzelfällen ist deutlich zu ersehen, daß, um die specifisch hamburgische Reederei zu schützen, Convoyen gegeben wurden; diese Reederei wäre zu Grunde gegangen in dem Konkurrenzkampfe mit finanziell und politisch weit bevorzugten Seemächten, wenn ihr nicht durch Convoyen unter die Arme gegriffen worden wäre. Wie das einzelne Convoysschiff den mit ihm fahrenden Schiffen als Schutz dienen sollte, so das gesammte Convoywesen der ganzen hamburgischen Reederei. Daß demselben diese Aufgabe zu Theil wurde, ist von vornherein nicht bezweckt und vielleicht auch nicht vorausgesehen worden; die politischen Verhältnisse, die Seekriege und die Anknüpfungen der großen Seemächte mit den Barbaren, zum Theil auch wohl rein wirtschaftliche Wandlungen, alles dies trug dazu bei, jene Entwicklung des Convoywesens zu befördern.

Aber die Convoyen konnten den Verfall der hamburgischen Reederei nach dem Westen doch nur aufhalten, nicht verhindern. Es lag ja in der Natur der Sache, ist aber doch bemerkenswerth, daß die lange, fast ununterbrochene Kriegsepoche von etwa 1663 bis 1715 der hamburgischen

Reederei noch günstiger gewesen ist, als die nun folgende Friedenszeit; wenigstens konnte sie sich gegen die Barbaresken vor dem Utrechter Frieden noch besser behaupten, als nach demselben. Nicht nur waren die in Betracht kommenden Gewässer jetzt weniger von Kriegsflotten civilisirter Nationen besucht und deshalb besser geschützt vor den Seeräubern, es folgten auch gleich auf den genannten Friedensschluss eine Reihe von Verträgen mit den Barbaresken, durch welche die hamburgische Schifffahrt in jenen Gegenden schwer benachtheiligt werden mußte. Mit Tunis schlossen schon im Jahre 1712, mit Tripolis 1713 die Niederlande, mit Tripolis und Algier ferner 1716 Großbritannien Verträge; 1728 schloß letztere Macht mit Marokko einen Friedensvertrag, während 1729 Algier und Schweden sich in einem Traktat aussöhnten. War auch, wie schon oben bemerkt, auf alle solche Verträge mit den Barbaresken wenig Verlaß, so war ihr Einfluß auf diejenigen Schifffahrttreibenden, die in gar keinem Vertragsverhältnis mit den Piraten standen, doch stets merklich fühlbar. Die traurigsten und bittersten Erfahrungen machten in dieser Beziehung die Holländer. Ihre Verträge von 1712 und 1713 hatten nur geringen praktischen Werth; die Barbaresken beachtetten sie einfach nicht und raubten weiter gegen holländische Schiffe. Die Folgen für die holländische Schifffahrt nach dem Mittelländischen Meer blieben nicht aus. Nicht nur diese Schifffahrt, sondern auch diejenige nach Cadiz, Portugal und Frankreich wurde durch die Seeräuber so gehemmt, daß, wie es in einer gleichzeitigen Flugschrift<sup>1)</sup> heißt, „sothane Schifffahrt grösten theils an fremde Nationen gekommen, die mit den Barbaren im Frieden leben, und zu besorgen, daß die Holländer gedachter Fahrt auf Cadiz, Portugal und Franckreich endlich gantz verlustig gehen dürften“ etc.; und weiter heißt es hier: „viele Kauf-Leute aus Italien ordoniren heut zu Tage expresse, in keine Holländer zu laden, um der Gefahr von den Türken zu entgehen, besonders in englische und frantzösische Schiffe, welche in grosser Menge hier liegen, wodurch die Unsrige an ihrer Schifffahrt behindert werden, zum klaren Beweis, daß unsre Fahrt in Kurtzen gantz ruinirt werden dürfte, daferne nicht beyzeiten defsals Vorsehung gethan und das Vorige redressirt werden solte“. Wenn die Holländer so klagten und den traurigen Zustand dieser Schifffahrt in so hohem Grade schwer empfanden, so mußten die Hamburger, denen doch nicht so bedeutende finanzielle und kommerzielle Hülfsmittel zur Verfügung standen, wie jenen, es noch härter fühlen. Die Klage, daß andere Nationen den Hamburgern

<sup>1)</sup> „Project oder Entwurf von einer Million Gulden, à 10000 Portionen etc., zu Ausrottung und Vertilgung der Türckischen Seeräuber aus Algier etc.“ Aus d. Niederl. Hamburg 1721.

die Reederei unmöglich machten, ruinirten, war nicht neu; um dies zu verhindern, hatte man oft genug um Convoyen gebeten. Noch 1717 heisst es in einer Supplik von Kaufleuten, dafs, wenn von der Kaufmannschaft um Convoy angehalten werde, dies in der Absicht geschehe, „dafs bey diesen schlechten und sorgsamhen Zeiten unsere Schiffahrt, welche sonst gantz und gar erliegen und ersterben würde, durch mitgegebenes Convoy in etwas wieder ermuntert und aufgeholfen, unter andern auch dahin gesehen werde, dafs, weil sonst anderer Nationen Schiffe die gantze Fahrt alleine an sich nehmen würden, durch dieses Mittel des Convoyfahrens unsere Schiffrer und See-Volk, welche sonst endlich gar in die euserste Arnuht und am Bettelstab gerahten müste, soulagiret und zu Fortsetzung ihrer Nahrung ihnen Gelegenheit gegeben, folglich auch die Schiffe sicher fahren und wieder feindliche Anfälle gedecket und geschützet werden mögen“. Der Behauptung, dafs der hamburgischen Schiffahrt der Untergang durch die fremde Konkurrenz drohe, steht allerdings entgegen das Zeugnis des hamburgischen Kaufmannes Höckel, der etwa 20 Jahre später aus seiner Erinnerung schrieb<sup>1)</sup>: „dafs gleich nach erfolgten Frieden, etwan A° 1718, hier kein einziges englisches Schiff nach der Strafse zu bekommen war, und dafs verschiedene Projecte deswegen nicht zum Stande gebracht werden konnten, weil in denen Haven von Genova noch Livorno kein einziger Englischer Capitain zu finden war, der nach der Elbe siegeln wolte“. Und kurz darauf, 1719, bewilligte man grosse Summen für den Bau eines neuen Convoyschiffes; es bestand also offenbar die Überzeugung, dafs dieser Bau durch das Interesse der Stadt geboten und dafs die Convoy zur Aufmunterung und Unterstützung der hamburgischen Schiffahrt dienlich sei. Aber unglücklicher ist man wohl selten in der Wahl des Zeitpunktes für den Bau einer Convoy gewesen. Als sie fertig war, erwies sie sich als überflüssig. Die Engländer hatten mit den Barbaresken Frieden, und die handelnde Welt Hamburgs wandte sich mit Vorliebe englischen Schiffen zu; nur wenige hamburgische Schiffe fuhren nach dem Westen, die Convoy wurde kaum begehrt<sup>2)</sup>. Nur in den Jahren 1721 und 22 wurde der Wunsch, eine Convoy nach Spanien u. s. w. zu erhalten, geäußert, beide Male aber nicht gewährt; 1721

<sup>1)</sup> Vgl. im Anhang Nr. 45 und 45 a.

<sup>2)</sup> Nach einer Aufzeichnung im Convoy-Kollegs-Protokoll, 26. Septbr. 1724. — Bemerkenswerth ist aber, dafs, als am 5. Septbr. 1722, das Convoy-Kolleg die Convoy besichtigte und die Takelage in Augenschein nahm, der Convoyherr Beckhoff befahl, Wimpel und Flaggen wehen zu lassen, und dem Kapitän gratulirte „mit der Anwünschung, dafs er viele glückliche Reisen damit thun möchte“. Dies Kolleg scheint, wenigstens damals, nicht ernsthaft an den Verkauf gedacht zu haben.

aus unbekanntem Gründen, 1722 wegen der geringen Zahl der Schiffe, die sich der Convoy anschließen wollten, und weil, wie der Ehrb. Kaufmann meinte, „die spanische und holländische Schiffe jetzo steets in See weren“.

Dieser Vorgang, daß nämlich eine Convoy gebaut wurde und dann als überflüssig bei Seite gestellt wurde, ist recht lehrreich. Unzweifelhaft hat man, als der Bau beschlossen wurde, die Nothwendigkeit desselben darin erblickt, daß die hamburgische Schifffahrt nach dem Westen meist auf sich angewiesen war, und daß namentlich die Engländer keine Konkurrenz von Bedeutung machten. Höckel hat wahrscheinlich übertrieben, wenn er meint, daß 1718 kein einziges englisches Schiff von Hamburg nach der Strafe zu haben war; man hielt ihm auch vor, was er übrigens gar nicht bestritten hatte, daß schon vorher viele englische Schiffe nach Hamburg gekommen seien. Viel Wahres wird doch an der Höckel'schen Bemerkung sein; wenn die Convoy nachher als überflüssig galt, und zwar ausdrücklich deshalb, weil die englische Reederei den hamburgischen Markt beherrschte, so wird zu dem Zeitpunkt, als der Convoybau beschlossen wurde, letzteres noch nicht der Fall gewesen sein.

Auch die anderen Gründe, die, wie man 20 Jahre später ausführte, grade in jener Zeit die Convoy in Mißkredit gebracht hätten, scheinen nicht durchschlagend. Der Streit zwischen den Kapitänen Tamm und Schröder 1715, die großen Frachten, die die Convoyen mitnahmen, haben ja gewiß dem Convoywesen manchen Schaden gethan; daß sie es ruinirt, ist nicht zu glauben; es wäre sicherlich aus der Mitte der Kaufmannschaft Opposition gegen den Convoybau gemacht worden, wenn „das Convoyfahren damals wäre gleichsam verabscheuet worden“. Die Convoyen waren nun, nachdem die Engländer den Frachtenmarkt beherrschten, wenn nicht überflüssig, so doch entbehrlich geworden.

Trotz dieser Verhältnisse hielt der Rath als Mittel, der darniederliegenden Schifffahrt aufzuhelfen, die Convoyen noch immer für sehr geeignet. Er erinnerte im Juni 1725 die Kommerzdeputirten an das „Elend in Wegnehmung vieler Schiffe von den Türken“, und daß der Kaufmann „dadurch leider Gottes! wohl erfähret, daß solche Gefahr mehr und mehr größer werde als jemahls gewesen“; mahnte wie die Sklaven-Bücher, so häufig „in der Stadt herumgehen“, was dem Kaufmann und Bürger doch auch eine Last sei; es sei „ohnedehm viel Klagen und Seufzen unter dem See-Volk, daß so wenig Fahrt und Verdienst vor Frau und Kinder“. Wollte man diesem Übelstand nicht abhelfen, dann „wir gar unter frembde Schiffe und Volk gänzlich verfallen und die noch wenige Nahrung und Schifffahrt nach der Nachbarschaft



weiter wenden“. Diese Mahnung verhallte damals wirkungslos. Aber zwei Jahre später wurde dem Rath der Wunsch nach Convoy von den Interessenten entgegengebracht. Ärger denn je sah es mit der Türkengefahr aus. Die Holländer hatten im Jahre 1726 einen Friedensvertrag mit Algier gegen Tributzahlung geschlossen. Dadurch verschlechterte sich die Lage der Hamburger gegenüber den Seeräubern allerdings sehr beträchtlich; sie waren jetzt ungünstiger gestellt nicht nur als die Engländer, die überdies seit der Besizergreifung Gibraltars und Port Mahons sich eine sehr gesicherte Position im Mittelmeer geschaffen hatten, sondern auch als die Holländer. Die Kommerzdeputirten empfahlen im März 1727 eine Convoy, „weil wegen großer Gefahr von Türken Rencontre unsere Hamburger Schiffe auf Portugal und Spanien zu keiner Ladung mehr kommen können und alle hiesige Schiffs-Rehdere sich derothalben höchst verlegen und mit Schmerzen sehen müssen, wie die Englischen und Holländischen Schiffe itzo mehr als jemahls davon profitiren“. Die Convoy kam zu Stande. Und im Herbst desselben Jahres, als es sich wieder um eine Convoy nach dem Westen handelte, wies auch der Ehrb. Kaufmann auf die Wechselbeziehungen zwischen Türkenfrieden, Convoy und Schifffahrt hin; es sei notorisch, meinte er, „wassmassen durch der Holländer jüngst mit den Türken gemachten Frieden unsere Schiffe nach den Westen, daferne selbige ohne Convoy gehen, der Erb-feinde unvermeidlichen Raub werden müssen“; es sei schon früher, als Holland noch nicht mit den Seeräubern Frieden geschlossen und holländische Kriegsschiffe in jenen Gewässern stationirt waren, trotzdem gefährlich daselbst gewesen; jetzt, wo Holland Englands Vorgehen gefolgt, sei die Fahrt ohne Convoy ganz unmöglich.

Man machte sich kein Hehl daraus, daß es sich darum handelte, „die fast gänzlich verlohren gegangene Navigation unserer National-Schiffe wiederumb aufzuhelfen und emporzubringen“. Die Sachlage hatte sich gegen die Zeit vor 10 Jahren etwas verändert. In den letzten Jahren, Mitte der 20er, hatte sich der Handel Hamburgs auf Portugal in erfreulicher Weise gehoben, und zwar dergestalt, wie es in einer Darlegung des Ehrb. Kaufmann heißt, „daß es keiner sonderlichen Mühe brauchet, unterschiedlichen Schiffen Ladung zu wege zu bringen“. Leider kam — und das ist die Kehrseite — dieser Aufschwung am wenigsten der hamburgischen Reederei zu Gute. Die Engländer und Holländer, stets zur Stelle, wo etwas zu profitiren war, waren sogleich auf dem Plan und holten mehr denn je Ladungen aus Hamburg nach Portugal. Aber die Thatsache des Aufschwunges dieses Handels bestand einmal; und es war den Hamburgern nicht zu verdenken, wenn sie schnell die Konjunktur wahrnahmen; und nach ihrer Meinung konnten

sie das am besten, indem sie ihre Convoyen ausrüsteten und unter der Obhut derselben ihre Schiffe nach dem Westen aussandten.

So kamen denn 1727 zwei Convoyen nach dem Westen zu Stande. Im März 1728 ward wiederum eine solche gewünscht, wegen der fortwährenden starken „Seeräuberey“. Auch hier wurde wieder darauf hingewiesen, daß „der Orten von dieser Stadt starke Handlung zur See getrieben wird“. Dieser Ansicht der Kommerzdeputirten trat nun allerdings der Rath insofern entgegen, als er meinte, es sei in Portugal nur „schlechte Handlung“, die „also nur wenig Lust zum Laden einiger Kaufmanns-Wahren erwecken könnte“<sup>1)</sup>. Da er aber zeigen wollte, wie „gerne Er zu des Commerci Besten Alles mit contribuiren“, so erbot er sich, die Admiralität zu veranlassen, daß geeigneten Privatschiffen zur Errichtung einer Admiralschaft Mannschaft, Geschütze, Munition u. s. w. auf Kosten der Admiralität gegeben würden. Davon wollte der Ehrb. Kaufmann aber nichts wissen, „weil Solches weder der Navigation dieser Stadt nützte, noch weniger aber die Sicherheit derselben dadurch befördert würde“. Auch stellten die Kommerzdeputirten dem Rath vor, selbst ohne Convoy werde die Fahrt mit hamburgischen Schiffen nach dem Westen nicht aufhören, Jeder werde dann eben das Risiko laufen; aber die Folge werde sein, daß große Kapitalien dadurch der Hamburger Börse verloren gehen würden; andere beträchtliche Summen würden der Admiralitätskasse für den Loskauf von Matrosen aus der Sklaverei ent-

<sup>1)</sup> Aus Cadix schrieb Kapitän G. Schröder am 2. September 1727: „Hiesiges Ohrts befindet sich das Commercium in bedrücktem Zustande, mafen der König annoch das gelt, so mit der Flottilla [d. h. von Amerika] gekommen, an sich hält, auch vieles verschmelzen und Ohrts tahlers davon schlagen läfset, wovon 5 Stück nur das gewicht von 1 Stück von Achten machen, dazu  $\frac{1}{2}$  theill an Spiauter [= Zink] Zusatz haben, dermafen, wann man sie auf dem Tischplatt niederschlägt, so springen selbige in 4 à 5 Stück entzwey. Es gehet auch ein discours, daß die Hollander, auch Genoesen viel solcher Müntze ins Land bringen thun, welche inwendig Copper und aufwendig mit einem dünnen subtilen silbernen platen überzogen seindt; in summa sitzet der Winckelir [= Krämer] in seinem Lahden und verkauft oder löset in einer gantz wochen kein 10 rthlr. wehrt am gelde ein. Gott bessere die Zeiten.“ — Die 13 Schiffe, mit denen Schröder 1727 von der Elbe abfuhr, waren nach Oporto, Lissabon, Cadix, Malaga bestimmt. — Auch folgende Stelle aus einem Brief Schröders aus Malaga vom 30. September möge hier Platz finden: „Sonsten ist alhie nichts Veränderliches noch Neues, mafen alhie die Leute gar unwissent von Staaten-Sachen, auch daif Niemandt davon raisoniren, zudehme so sindt die Gemühter so sehr durch die scharfe Regierung niedergeschlagen, daß fast der Einwohner Lebens-Ahrt, so itziger Zeit noch der französischen Mode, derjenigen so vor 30 Jahren gewesen, nicht einmal dessen Schatten presentiret; enfin es siehet alhie fast mehr ein morisch schlawisches, als ein freyes hispanisches Volk gleich; ein jeder ist furchtsahm, faltet die Hände und säuffzet gen Himmel.“

zogen werden. Die Verweigerung der Convoy sei der Ruin der hamburgischen Schifffahrt, „weilen eben frembde Schiffe dadurch angefrischet werden, hiesige Riviere zu besuchen und denen unsern das Brodt vor dem Munde wegzunehmen, auch verursachet der hiesigen Kaufleute Schiffe Stilleliegen, hingegen durch Frantzosen, Engelländer und Holländer die nach Spanien und Portugal vorfallende importante Kaufmannswahren geladen sehen müssen“. Das sei nicht nur bedauerlich für die Kaufleute, sondern auch für andere Erwerbszweige, da solche fremde Schiffer den hiesigen Bürgern keine Nahrung und Verdienst gönnten, sondern ihre Lebensmittel und sonstigen Schiffsbedürfnisse stets in der Nachbarschaft kauften. Diese Convoy scheiterte aber an dem Widerstand nameentlich der Kämmererei, worauf die Kommerzdeputirten behaupteten, das werde „gar zu gewifs den Ruin unserer Schifffahrt nach sich ziehen“.

Wenige Monate später, im Juli, wiederholten aber die Kommerzdeputirten ihren Wunsch, diesmal für eine Herbstconvoy. Sie stellten dar, die Verweigerung der letzterbetenen Convoy habe, wie sie ja vorausgesagt, die Folge gehabt, daß die Fremden „denen hiesigen Schiffen überall wie hier, also auch auswärtig in Ladung der Stückgüter wirklich Eintrag gethan, ja gänzlich derselben abspenstig gemacht, und solches noch auf diese Stunde zum empfindlichen Nachtheil unserer Schifffahrt und aller darbey Interessirten continuiren“; verweigere man auch die Herbstconvoy, so werde sich der Zustand immer unerträglicher gestalten. Diese Convoy wurde dann wirklich schnell bewilligt und abgelassen; sie ist die letzte Convoy alten Stils.

Im September 1729 wurde wieder um Convoy nach Cadiz gebeten; es ist aber bezeichnend für den geringen Werth, den man Convoyen beizumessen begann, daß trotz mehrmaliger Ladung der Ehrb. Kaufmann gar nicht erschien; über die Frage kam es daher gar nicht zur Aussprache. Immer mehr in den Hintergrund trat der Gedanke, durch Convoyen, obwohl sie vorhanden waren, die Schifffahrt zu schirmen. Im Juni 1730 hatte der Rath zuverlässige Nachricht, daß algierische Seeräuber im Kanal seien; er schlug die Ausrüstung eines Kauffahrteifahrers, der auf die „Londischen Schiffe“ kreuzen und sie convoyiren sollte, durch die Admiralität vor; von einer Convoy, erklärte er von vornherein, könne der Kosten wegen nicht die Rede sein.

Noch bemerkenswerther ist die Wandlung innerhalb der Anschauungen der Kommerzdeputirten, d. h. der Kaufmannschaft. Der Rath, der ja meist den finanziellen Bedenken der Kämmererei beitrug, war sehr oft gegen Convoyen gewesen; höchst selten aber die Kommerzdeputirten. Nun aber scheinen auch diese von den Convoyen sich wenig mehr ver-

sprochen zu haben. Als im Juni 1731 um Convoy nach Lissabon u. s. w. gebeten wurde, meinten die Kommerzdeputirten, „dafs, da so wenig Schiffe, und ob dieselbe gleich vermehret werden möchten, es dennoch der Stadt und Cammerguht zu schwer und kostbahr fallen würde, in-  
 dem die Schiffe bey dieser Zeit das nicht wieder einbringen könnten, was zur Ansrüstung der Convoy erfodert würde“. Vor 30—40 Jahren sprachen die Kommerzdeputirten, wenn ein solcher Antrag ihnen vorlag, anders, wie wir oben gesehen haben; namentlich pflegten sie nie die finanzielle Belastung der Stadt als Hindernis für Convoyen anzuführen oder die Rentabilität einer Convoyfahrt in Frage zu stellen. Aber der Werth der Convoyen für die Schifffahrt hatte sich mit den Verhältnissen geändert, und wenn dieselben Kommerzdeputirten, die 1690 dies Kolleg gebildet, noch 1731 in demselben gesessen hätten, sie würden wohl in letzterem Jahre nicht anders geurtheilt haben, wie es von ihren Nachfolgern wirklich geschah. Diese wurden zu ihrem ab-  
 rathenden Votum noch ausserdem bestimmt durch den schlechten Zustand der Handlung und die geringen Frachten; auch die fremden Schiffe, erklärten sie, hätten nur kleine Frachten. Der Ehrb. Kaufmann war aber anderer Ansicht, als seine Vertreter; im Hinblick darauf, dafs „die Seeräuberey der Algirer und anderer Türken nicht allein immer fortwähret, sondern auch dieselbe tagtäglich zunimmt und dadurch unsere Schiffe nach den Westen ohne Convoy zu navigiren abgeschreckt werden, die Aufnahme des Commercii aber als die Seele dieser Stadt auch vor allen mit in der Beybehaltung der Schiffarth bestehet und der Ohrten viele Handlung von dieser guten Stadt durch frembde Schiffe getrieben wird“, empfahl er den Wunsch nach Convoy. Die Antwort, die der Rath hierauf erteilte, ist interessant. Er erklärte, er werde gewifs stets gern in Convoy willigen und „noch lieber sehen, wenn an-  
 statt der vorjetzo nur jezuweilen in einigen Jahren ausgehenden Convoyen gegen die immerfort in See sich befindenden türkischen See-Räuber beständige 2 Convoyen im Jahr von der Stadt könnten ausgerüstet werden, als wodurch ohnfehlbar der Endzweck, unsere Schiffe in der Fahrt zu behalten und die Waaren nicht unter frembden Flaggen nach Westen schicken zu dürfen, viel besser würde befodert, Lust zur Segellatie bey vielen zu Wege gebracht, die Stadt hiuwieder mit guten Matrosen versehen und überall sowoll im Commercio als dem gantzen Gemeinen Wesen nach der zwischen beiden seyenden genauen Verbindung sehr viel Gutes und Nützlichies ausgerichtet werden können. Wohingegen, wann nur, wie bisher, dan und wan eine Convoye ausgienge, solches nur wenigen, etwa zu der Zeit fertigen Schiffen zum Vortheil gereichte, und in Betrachtung der ansehnlichen Kosten fast nicht der Mühe lohnte,

auch daher von vielen nicht geachtet, sondern von denselben ihre Güter gleichwohl in fremden Schiffen lieber geladen und transportirt würden“. Das ist eine Zusammenfassung der Schäden, an denen das Convoywesen Hamburgs nicht nur in seiner letzten Periode krankte; bemerkenswerth ist zugleich die klare Erkenntnis von der Mangelhaftigkeit dieser Institution.

Wenn man aber hätte erwarten sollen, daß nun der Rath auf den Wunsch nach Convoy eingegangen wäre oder gar den ja sehr vernünftigen Plan einer beständigen Convoyfahrt zur sofortigen Ausführung gebracht oder doch empfohlen hätte, so war das leider ein Irrthum. Der Rath erklärte, vorläufig könnten bei dem Zustande der Kämmerei 2 Convoyen nicht ausgerüstet werden. Wahrscheinlich war die Haltung der Oberalten in dieser Angelegenheit von wesentlichem Einfluß. Sie erklärten nämlich am 22. August, sie könnten nicht in eine Convoy für diesen Herbst willigen:

1. „weil gegen Abfahrt derselben die Türkischen See-Räuber nicht mehr in See, folglich die Gefahr nicht vorhanden, warum man eine Convoy hauptsächlich brauchen will;

2. weil so viel Englische und Holländische Schiffe hier liegen, worin man vor die Helfte Fracht weniger laden kann als in unsern eigenen Schiffen, und dabey überdem auch an der Assurantz ein considerables profitirt wird“.

Von ihrer auf diesen Gründen fußenden Ansicht ließen sich die Oberalten auch nicht abbringen, als der Rath ihnen darlegte, wie die Convoyen nöthig seien, „damit durch die Verschickung der Waaren unter fremden Flaggen nicht mit der Zeit unsere Schiffe ganz aus der Fahrt kommen“. Doch hinderte dieser Widerstand der Oberalten den Rath nicht, zu versuchen, ob nicht die Bürgerschaft die fehlenden Mittel für Convoyen hergeben würde. Während die Oberalten die Bürgerschaft „bey diesen nahrlosen Zeiten“ nicht mit derartigen Auflagen beschweren zu wollen erklärten, trug der Rath am 3. September der Bürgerschaft vor: es sei bekannt, wie unsicher die Fahrt namentlich nach Spanien und Portugal sei. Hierdurch würden Matrosen und Seeleute „auf hiesigen Schiffen zu fahren gänzlich abgeschreckt“, da schon so viele von ihnen in der Sklaverei seien „und in Leibes- und Seelen-Gefahr gesetzt worden“; auch erhöhten die Türken die Ranzionen immer mehr, wodurch viel Geld aus der Stadt gezogen werde, „hergegen der Stadt eigene Schiffahrt täglich dermaßen abnimmt, daß fast keine Boots- noch See-erfahrene Leute mehr zu bekommen, alle Waaren in fremden Schiffen eingeführt, und die Frachten dem hiesigen Kauffmann, wie Beckern, Brauern und andern von der Navigation subsistirenden Handwerkern

die Proviantirung der Schiffe, mithin ein großer Theil ihrer Nahrung gänzlich entzogen werden“. Die Bürgerschaft liefs sich aber durch diese Darlegung nicht überzeugen und lehnte nicht nur die Bewilligung der geforderten Mittel für die Convoy ab, sondern erklärte auch, sie könne „in die Ausgehung der Convoye nicht consentiren“<sup>1)</sup>. Worauf der Rath erwiderte, er könne, „da Erbges. Bürgerschaft den größten Theil der Börse ausmacht und am meisten bei der Begleitung der Convoye selbstem interessiret ist, keine Contribution aber zu deren Ausrüstung bewilligen wollen, derselben Ausgehung voritzo umb so chender suspendiren“. So kam diese Convoy nicht zu Stande.

Mehrere Jahre ist nun von Convoy fast gar nicht die Rede. Die Convoyen lagen unthätig im Hafen; die Schifffahrt nach Portugal und Spanien fiel immer mehr fremden Schiffen anheim; nur wenige Hamburger unternahmen noch diese Fahrt<sup>2)</sup>.

Im Jahre 1734 gab das Verhältnis zu Dänemark wieder Veranlassung, der Convoyfrage näher zu treten. Dies Verhältnis hatte sich aus mehr als einem Grunde wieder einmal stark zugespitzt; dänische Kriegsschiffe kreuzten in der Nordsee und beunruhigten die hamburgische Schifffahrt<sup>3)</sup>. Schon am 23. August hatten die Kommerzdeputirten auf die Kunde, dafs 4 hamburgische Schiffe im Sund angehalten und 2 dänische Kriegsschiffe ausgelaufen wären, dem Rath vorgeschlagen, zwei Gallioten in die Nordsee zu senden und „die aus Portugal, Spanien, Frankreich und Engeland, auch die noch aus Grönland ermangelnde zurückkehrende Schiffe zu warnen, sich davor in acht zu nehmen“, während die Admiralität zu demselben Zwecke die Beschaffung eines „Auster-Hukers“ in Vorschlag brachte. Aber erst im Herbst, als die Gefahr drohender wurde, ging der Rath ernstlich auf diese Vorschläge ein. Am 1. Oktober unterbreitete er der Admiralität den Vorschlag, eine Fregatte auszusenden, die die Hamburger Schiffe bis in den Kanal convoyen sollte.

<sup>1)</sup> Mit Recht heifst es hierzu im Convoy-Protokoll, dafs, wenn von der Bürgerschaft „die Convoy an sich gerifusiret würde“, hierfür sie gar nicht kompetent sei.

<sup>2)</sup> Vgl. Vertraute Schreiben eines zu Amsterdam wohnenden patriotisch-gesinnnten Hamburgers an seinen Bruder in Hamburg betr. die wahre Veranlassung etc. 1734. S. 26: „Die Navigation der Stadt [Hamburg] hat bekanntermassen seit dem Utrechtschen Frieden stark abgenommen, und insonderheit ist die Fahrt auf Spanien, Portugal und das Mittelländische Meer, wohin ehemals wohl 40 bis 50 Schiffe in einem Jahre gegangen, anitzo, seitdem Engeland, Holland und Schweden Frieden mit Algier haben, fast völlig aus, und wird bis auf ein oder zwey Paar Schiffe, so nach Portugal und Cadix fahren, mit lauter fremden Schiffen geführet. Daher die Convoyers, so der Stadt soviel gekostet, unnütze liegen und nicht gebraucht werden“

<sup>3)</sup> Gallois IV, 84 ff.; Holm, Danmark-Norges Historie under Kristian VI. S. 86 ff.

Die Admiralität meinte, die alte Convoy eigne sich hierfür, während die Kommerzdeputirten es für das Beste hielten, ein holländisches oder englisches Schiff zu diesem Behuf zu miethen. Die einzigen, die viel Weiterungen machten, waren wieder die Oberalten. Sie erklärten: so gern sie auch „des Ehrb. Kauffmans Sicherheit und Wohlfahrt befördert sehen“, so fänden sie doch nicht, „dafs die Ausrüstung unserer Convoe dazu ein dienliches Mittel“; denn erstens seien die Kosten zu groß, auch dauere die Ausrüstung zu lange; zweitens: „die hiesige Kaufleute doch lieber in fremden Schiffen laden würden, als in unsere auch mit Convoe gehenden“; drittens könne die Sache nicht so geheim gehalten werden, dafs nicht die Dänen vorher mehr Schiffe schicken könnten; dadurch würden wir aber viertens „unsere Convoe risquieren“, und das würde fünftens „der Stadt höchst schimpflich und Dännemark mehr animiren, in den Thätlichkeiten fortzufahren“. Der Rath antwortete auf diese Bedenken sehr eingehend. Er sähe nicht ein, „wie er fast ohne Verantwortung vor der jetzigen Börse und künftigen Posterität diese noch in unserm Vermögen seyende Hülfe dem Kaufmann versagen könnte, der so viele Jahre her zu den Convoien, ohne deren zu geniessen, contribuirt hätte“. Die Verbindung mit Rußland sei allerdings gesichert, wie der russische Minister in Kopenhagen dem Rath geschrieben habe; dagegen seien die Schiffe im Verkehr mit England und Frankreich vor den Dänen absolut nicht sicher. Wenn die Oberalten auf die Verladung in fremden Schiffen verwiesen, so stehe diese ja allerdings offen. „Es kann aber auch wohl kein Betrüberes dann dieses ausgedacht werden und die nothgedrungene Erwehlung desselben, die man zwar sonst Niemand einzuschränken begehret, würde gewifs der noch übrigen Hamburgischen Handlung und Schiffart den letzten Stofs geben.“ Von der Umladung und den Kosten könne hier nicht die Rede sein, denn „E. E. Raths Augenmerk gehet hierinnen auf das große und allgemeine Interesse der Stadt, nicht allein auf die jetzige Convenience der Befrachter, sondern auf das künftige Wohl und Übel aller und jeder Commercirenden. Unter diese gehören ohne Zweifel die noch übrige Rheder der Schiffe so sehr, als die Eigenthümer und Spediteurs der Güter und jene tragen die Last und Bürden der allgemeinen Ausgaben so sehr wie diese. Von jenen subsistiren auch Brauer, Becker und andre Handwerks-Leute, und der Nutzen vertheilt sich durch diese gantze Stadt“. Komme es mit dem Verfall der eigenen Schifffahrt so weit, dafs gar nicht mehr an die Befrachtung der hamburgischen Schiffe gedacht werde, so werde Altona, wo man schon Schiffe nach Rouen, London und Oporto anlege, „sich noch immer mehr Meister von der hiesigen Handlung machen“. Es werde das immer mehr geschehen, wenn „man blofs durch die bequem-

lichkeit in fremde Schiffe zu laden von convoiirung der hiesigen sich abhalten lassen wollte“.

Zu der Ausrüstung der Convoy kam es nun nicht, auch nicht zu Aussendung von Fregatten. Es wurden nur zwei Gallioten, S. Philippus und S. Gerhardus, zum Kreuzen vor der Elbe ausgerüstet<sup>1)</sup>. Interessant ist jene Anregung aber namentlich durch die erwähnte Auseinandersetzung mit den Oberalten; der Rath war noch immer der Träger des Convoygedankens; noch immer war er der Meinung, man könne durch die Ausrüstung einer Convoy den Ruin der hamburgischen Reederei aufhalten. Wir werden sehen, daß er auch noch weiterhin an diesem Gedanken festhielt.

Im Jahre 1737 erwachte die Convoyfrage wieder. Die Anregung entsprang aus der Mitte der Kaufmannschaft. Ende Juli überreichten mehrere Kaufleute — ihre Namen werden leider nicht genannt — den Kommerzdeputirten „ein Project wegen Wider-Aufhellung der fast gänzlich verfallenen Schiffarth“. Dieses Projekt<sup>2)</sup> kennzeichnet sich namentlich dadurch, daß es ganz von eigentlichen Stadtconvoyen absah und die Schifffahrt nach dem Westen, ja, wie man hoffte, selbst nach der Levante durch Fregatten zu schützen vorschlug. Diese letzteren sollten von Privatreedern ausgerüstet werden; doch sollte die Admiralität, je nach der Größe der Fregatte, mit einem baaren Zuschuß jede Reise derselben unterstützen, auch Geschütze und Munition herleihen<sup>3)</sup>. Das ganze Projekt greift also zurück auf die alten Admiralitäten; auch der Gedanke, der der Admiralität eine Unterstützung der Privatreefer durch Baarmittel zumuthet, war nicht neu.

Die Kommerzdeputirten begnügten sich nicht damit, dies Projekt dem Rath nur zu überreichen, sondern sie empfahlen es auch; sie hätten, so heißt es in ihrer Erklärung, um so weniger Bedenken, „solche Proposition zu secundiren“, als ihnen dieselbe „nicht impracticable scheint“. Außerdem sei die neue Convoy ja wirklich verkauft, und sie wären der Ansicht, „daß bey Erbauung einer andern Convoy

<sup>1)</sup> Im September 1735 wurde wieder zur Warnung der grönländischen Schiffe ein gemiethetes englisches Fahrzeug ausgesandt; in der Instruktion, die dem Schiffer Hans Nehmer gegeben wurde, wird das Schiff „die Taube“ genannt; Kapitän Gavan Tranmar führte es. Die Charte-Partie kostete 2100  $\text{fl}$ . Nehmer, der vom Rath darauf gesetzt wurde, erhielt 300  $\text{fl}$ .

<sup>2)</sup> Abgedruckt im Anhang Nr. 42.

<sup>3)</sup> Die Schiffe der Holländer im Verkehr mit Cadix, außer den Getreideschiffen, gingen früher auch meist ohne Convoy. waren aber sehr stark montirt mit Geschütz und Besatzung (Huet, Mémoires s. l. commerce des Hollandois. Amsterdam 1718. S. 106).



und deren Ausrüstung so viel Avantage für die Schiffarth mit so erleidlichen Kosten nicht zu finden seyn dürfte, als wohl gewiß zu hoffen stünde, wenn bewegtes Project E. Hochedl. und Hochweisen Rathes Beyfall erhielte und durch die gesuchte Beyhülfe von der löbl. Admiralität unterstützt würde“. Die Deputirten gaben also offen diesem Fregatten-Projekt den Vorzug vor dem Convoydienst.

Bei der Admiralität, der vom Rath dies Projekt zur Begutachtung vorgelegt wurde, fand dasselbe aber keinen Anklang. Die Admiralität erkannte wohl die Nothwendigkeit an<sup>1)</sup>, die verfallene Schifffahrt zu heben, sie bezweifelte aber sowohl die Ausführbarkeit, wie auch die Zweckmäßigkeit dieses Projekts im Allgemeinen; im Besonderen stellte sie es in Frage, ob sich wirklich Reeder finden würden, die unter den genannten Bedingungen solche Fregatten ausrüsten würden; sie bemängelte die Anschläge über die Ausrüstung und Besatzung der Fregatten und hielt sie für unzulänglich gegenüber den jetzt stärker denn je auftretenden Barbaresken. Auch wies sie hin auf die Gefahren, denen ein zugleich als Kriegs- und Frachtschiff dienendes Fahrzeug ausgesetzt sei. Ferner nützten drei Fregatten der Hamburger Schifffahrt wenig und würden die Konkurrenz der Fremden wenig beeinflussen. Von der Nothwendigkeit, eine oder mehrere Convoysschiffe bereit zu halten, sei man durch solche Fregatten doch nicht entbunden.

Der Rath schloß sich der von der Admiralität gegebenen Darlegung an<sup>2)</sup>; auch er sah den Schutz durch die Fregatten als nicht ausreichend an und fügte hinzu, „dafs dergleichen Dessen nicht verschwiegen bleiben, sondern von den nie fehlenden Spionen und Emissarien bald nach Algiers und andern Raubnestern mit allen Umständen überschrieben werden dürften; mithin eben dieses eine Gelegenheit seyn könnte, dafs die Seeräuber, da sie von der unzulänglichen Equippirung solcher Schiffe und deren Untüchtigkeit zur Defension sowohl in Betrachtung der Mannschaft als der im Wege seyenden Ladung, ja auch von den Orten, wohin ein jedes Schiff seinen Cours zu richten habe, zum Voraus informirt wären, soviel mehr gegen dieselbe auf den Raub auslaufen würden und soviel leichter dieselbe erhaschen könnten“. Alle Gefahren und Schwierigkeiten, die die Ausrüstung von Privatfregatten mit sich brächte, beständen nicht, wenn man Stadtkriegsschiffe ausrüste; „denn diese wären eigentlich zur Defension eingerichtet und auf alle Weise versorget; diese könnten die bey sich habende Schiffe an diverse Oerter bringen und

<sup>1)</sup> „Gedanken über das Project vom 14. August 1737“, im Anhang Nr. 43.

<sup>2)</sup> Extr. Prot. Extrajud. 4. November 1737; in demselben sind die Darlegungen der Admiralität benutzt worden.

von dannen wieder abholen; bey diesen hätten die Rheder keine Sorge, ihre Schiffe genommen zu sehen, in welcher Sicherheit doch ihr einziger Vortheil bestehen und wodurch sie allein zur Rhederey bewogen werden müssten. Diese überhoben den Kauffmann, eine weitere Ausrhedung zu thun, als die von andern freyen Schiffen der mit den Seeräubern in Tractaten stehenden Puissancen erfordert würde. Diese stünden demnach auch, soviel von E. Hochw. Rathe dependirte, dem Kauffmann jeder zeit zu Dienste“. Schliesslich erklärte der Rath sich bereit, „dem Kauffmann so viel immer möglich mit Convoien behülflich zu seyn“.

Wenn Rath und Admiralität also noch zu dem Standpunkte des alten Convoywesens sich bekannten, so hätte man von ihnen, die für die Bedürfnisse der hamburgischen Reederei sicherlich Wohlwollen und Verständnis hatten, erwarten dürfen, das sie wenigstens den Schutz der Schifffahrt durch Convoyen eifrigst betreiben würden; der Rath hatte ein Versprechen in dieser Richtung, wie wir eben sahen, auch ertheilt. Aber weder bei ihm noch bei der Admiralität zeigte sich in dieser für die Reederei so wichtigen Angelegenheit eine Initiative. Man baute allerdings eine neue Convoy, wie schon bei dem Verkauf der alten beschlossen war. Aber diese Convoy, deren Bau sich lange verzögerte, lag unthätig im Hafen. Unterdessen ward es mit der Türkengefahr immer schlimmer; die Zahl der Matrosen, die der Sklaverei anheimfielen und aus ihr losgekauft werden mußten, war im Zunehmen, obwohl die Schifffahrt der Hamburger nach dem Westen in stetem Abnehmen war. In der Kaufmannschaft war gelegentlich von einem neuen Projekt, diesen Übelständen abzuhelpen, die Rede. Die Kommerzdeputirten hatten im November 1737 die Antwort des Rathes den Urhebern des Projekts vom August mitgetheilt und sie ersucht, sich näher darüber zu erklären. Darauf reichte im Januar 1738 der Kaufmann Ellermann eine weitläufige Schrift ein, in der die Erbauung von Fregatten vorgeschlagen wurde. Die Kommerzdeputirten beschlossen aber, die Angelegenheit zunächst ruhen zu lassen, namentlich bis die Kaufleute angeben könnten, wer an der Erbauung solcher Fregatten sich betheiligen wolle. Solches erfolgte aber nicht, und das Schriftstück wanderte zu den Akten.

Erst am 30. December 1739 regte der Präses des Kommerzkollegiums wieder die Convoyfrage an. Die politische Lage Europa's schien, wie er darlegte, „eine günstige Gelegenheit zu Wiederaufhelpung unserer Schifffarth“ darzubieten; er schlug defshalb vor, beim Rathe anzuhalten, „dafs bey erster Gelegenheit eine Convoy fertig gehalten“ werde. Die zwischen England und Spanien schwebenden Streitigkeiten, die Befürchtung, das in diese Händel noch mehr Mächte hineingezogen werden könnten, wodurch der Krieg im Westen allgemein werden möchte,

mufsten einen besseren Schutz zur See erforderlich erscheinen lassen. Dafs ferner die Nachbarn mit scheelen Augen die Handlung und Schiffahrt Hamburgs betrachteten, war den Hamburgern wohl bewufst. Schliesslich kam die Barbareskengefahr in Betracht. Diese Erwägungen waren es, die bei den Kommerzdeputirten den Entschlufs reifen liefen, wieder mit einem Convoyantrag aufzutreten. Am 6. Februar 1740 trugen sie dem Rath den Wunsch vor, er möge die Kämmererei bewegen:

„dafs dieselbe praeliminariter zu effectiver Aussendung der hauptsächlich zur Sicherheit und Conservation der hiesigen Navigation erbaueten und unterhaltenen Convoy (wann der Ehrb. Kaufmann etwan aufs frühjahr oder weiter hinaus darumb sollicitiren mögte) sich determinirte“ und ihren Beitrag zu den Kosten hierzu bewilligte.

Dieser Antrag brachte eine gewisse Bewegung in die Convoyfrage. Dafs sie damals mehr denn je in den Vordergrund trat, dazu gab noch ein weiterer Umstand Veranlassung. Die im Jahre 1737 niedergesetzte Kommission zur Berathung der Frage der Übertragung des Convoywesens auf die Admiralität beendete, was vielleicht im Zusammenhang mit jenem Antrage der Kommerzdeputirten steht, gerade damals ihre Berathungen; und wenn diese auch im Wesentlichen die administrative und finanzielle Seite des Convoywesens betrafen, so zeugt es andererseits von dem Werthe, den man in dieser Kommission den Convoyen beilegte, dafs sie zehn Convoyfahrten innerhalb etwa 6 Jahren in Aussicht nahm<sup>1)</sup>. Am gründlichsten wurde die Frage der Neubelebung des Convoywesens beleuchtet von einem sehr rührigen Mitgliede der Admiralität, von Peter Höckel. In einem umfangreichen Schriftstück legte dieser seine „Gedanken über die Ausrüstung des neuen Convoy-Schiffes“<sup>2)</sup> nieder. Ohne Zweifel enthält diese Schrift manche Irrthümer und Übertreibungen; die Abneigung der englischen Kapitäne vor der Elbe wird vielleicht überschätzt, der Niedergang des Convoywesens nicht ganz klar in seinen Gründen erkannt, der Werth desselben für die hamburgische Schiffahrt aber ohne Frage unterschätzt. Mehreren Irrthümern Höckel's wurde auch sogleich damals entgegengetreten<sup>3)</sup>. Aber seine Ausführungen sind doch sehr interessant. Er schlug die sofortige Ausrüstung der Convoy zu einer Fahrt nach Portugal und Italien vor, glaubte aber offenbar selbst nicht an den Erfolg, d. h. dafs eine genügende Anzahl von Schiffen sich der Convoy anschliessen werde. Für den Fall, dafs dies nicht ein-

<sup>1)</sup> Vgl. den Plan im Anhang Nr. 44.

<sup>2)</sup> Im Anhang Nr. 45 abgedruckt.

<sup>3)</sup> Ebenda Nr. 45 a. Doch entbehrte auch diese Entgegnung wohl nicht der Irrthümer; vgl. oben S. 46 f.

treffen sollte, schlug er die Umwandlung der Convoy in ein Kauffahrteischiff vor, das nach Cadiz und Malaga mit Kaufmannsgütern gehen sollte. Höckel faßte sogar, falls eine solche Expedition Erfolg gehabt haben würde, schon weitere Fahrten nach der Levante ins Auge. Auch machte er in Bezug auf die Einzelheiten verschiedene bemerkenswerthe Vorschläge. Dafs dies Projekt nicht zu Stande gekommen ist, ist nicht so sehr verwunderlich; durch die ganze Entwicklung des Convoywesens sehen wir zahlreiche Vorschläge und Projekte, schliesslich ist nur selten etwas aus ihnen geworden. Ein recht wunder Punkt der Höckel'schen Vorschläge war jedenfalls die Umwandlung des Convoysschiffs zu einem armirten Kauffahrteischiff; „Convoy muß Convoy bleiben und kein Kauffardey-Schiff seyn, welches nicht bey einander stehen kann“, so ward ihm entgegengehalten, und nicht mit Unrecht. Ein armirtes Kauffahrteischiff seitens der Stadt auszurüsten, hatte wenig Zweck; allerdings wollte Höckel noch ein zweites Convoysschiff neu erbaut wissen.

Aber nicht nur aus Höckel's immerhin beachtenswerthen Vorschlägen wurde nichts; die ganze Convoybewegung dieses Jahres verlief wiederum im Sande; kaum die Spuren, wie das geschah, sind erkennbar. Die Kommerzdeputirten bestanden nicht auf ihrem Antrag, und auferhalb der Kaufmannschaft zeigte man kein Interesse an Convoyen. Vier Gründe sind es, die im September des Jahres in der Admiralität gegen die Ausrüstung von Convoyen angeführt wurden; nämlich:

1. Die meisten von hier gehenden Güter wären Transitogüter „und könnten folglich auf keine Convoye warten“.

2. „Es wären von hiesigen Schiffen sehr wenige in der Fahrt, würden auch aus Mangel an Matrosen nicht leicht vermehret werden, und also die Convoye nur zum besten frembder Schiffe dienen“.

3. „Solange also der Krieg nicht generell, würden der Stadt ihre Convoyen mit keinem sonderlichen Nutzen gebraucht werden können“.

4. „Das Bauen und die Victualisirung der Schiffe sey allhier zu kostbahr, sodafs beydes häufig in hiesiger Nachbahrschaft geschehe“<sup>1)</sup>.

Diese Gründe zeigen Folgendes: Erstens ist es klar, dafs das Convoywesen, in der Art und mit dem damals vorhandenen geringen Material, das nur in einem seetüchtigen Convoysschiff bestand, betrieben, nicht von erspriefslichem Nutzen sein konnte. Schon dem Vorschlag, zehn Convoyfahrten einzurichten, hatten die Convoydeputirten im Juli 1740 entgegengehalten, dafs im Kriegsfall zwei, drei oder vier Convoyen, nämlich nach Portugal, England, Archangel und Grönland, nöthig sein würden, und zwar

<sup>1)</sup> Admiralitätsprot. 7. September 1740.

in einem Jahre, außerdem eine Fregatte zum Kreuzen. Eine Convoy war so gut wie keine Convoy. Ferner:

Der Gedanke, daß Convoyen Hamburg ganz besonders nützten, wenn der Krieg allgemein war, war ja ganz richtig; in diesem Falle bedurften die Schiffe aller seefahrenden Nationen — nicht nur derjenigen, die mit den Barbaresken im Kriegszustand lebten — des Schutzes von Convoyen; die Bevorzugung der fremden, die Benachtheiligung der hamburgischen Flagge kam dann in Wegfall; die Güter hätten sich der hamburgischen Reederei wieder zugewandt. Eine andere Frage aber war es, ob es wirtschaftlich berechtigt war, und ob es sich lohnte, eine Convoy nur für diesen Fall zu halten.

Sodann sehen wir, daß die hamburgische Reederei tief darniederlag; die Convoyen, die früher der Reederei aufhelfen sollten, sah man jetzt sogar als schädlich für dieselbe an. Dabei hatte man immer noch einen regen Schiffsverkehr mit Portugal, Spanien und dem Mittelmeer. Für einige Jahre besitzen wir für diese Zeit genaue Mittheilungen über die Schiffseingänge. Es kamen von den Kanarischen Inseln, Spanien, Portugal, Italien und dem Mittelländischen Meer, d. h. dem ganzen sog. Westen, in Hamburg an<sup>1)</sup>:

	Vom 1. Nov. 1738 bis ult. Dec. 1739	im Jahre 1740	im Jahre 1741
Schiffe	102	80	70
und zwar kamen hiervon			
von diesseits der Strafe von Gibraltar	37	33	24
vom Mittelländischen Meer . . . . .	63	47	46

Der Verkehr mit dem Westen hatte also — das kann auch ohne Kenntniss der Größe dieser Schiffe und ihrer Ladungen sicher behauptet werden — gegen die Zeit Anfang des Jahrhunderts beträchtlich zugenommen. Man muß auch nicht etwa denken, daß alle diese Schiffe im Verkehr mit dem Westen fremde, namentlich holländische und englische, gewesen sind. Besonders nach Portugal fuhren Hamburger Schiffer um 1740 noch immer, eventuell auf schweres Risiko, ohne Convoy. Nach

<sup>1)</sup> Diese Zahlen sind einigen die eingehenden Schiffe und ihre Ladungen enthaltenden Listen entnommen, die sich im Stadtarchiv von Amsterdam befinden; ich veröffentliche sie an anderer Stelle vollständig.

Spanien bestand allerdings, wie Höckel uns berichtet, schon seit Ende der 20er Jahre kaum noch eine hamburgische Reederei<sup>1)</sup>.

Trotz des sehr gesunkenen Vertrauens zu den Convoyen war das Convoywesen noch nicht begraben. Es ist erstaunlich, wie hartnäckig immer wieder man auf das alte, ausgefahrene Geleise zurückkam. Im November 1741 legte der Rath dem Ehrb. Kaufmann nahe, „dafs, wofern derselbe gegen künftiges Frühjahr wegen jetziger Conjoncturen für nöthig befände, der Convoy sich zu bedienen, er rechtzeitig darum ansuchen möge“. Die Kommerzdeputirten hielten es aber für unthunlich, dies dem Ehrb. Kaufmann vorzutragen; im Frühjahr ginge, erklärten sie, doch „keine Ladung nach Lissabon und der Orten“; es sei besser, man warte ab, bis der Ehrb. Kaufmann selbst darum anhielte; dann könne man „gegen das Nachjahr auf Ausredung der Convoy bedacht seyn“. Die Admiralität aber meinte wieder: „so lange kein allgemeiner Krieg, würde die Convoje von keinem sonderlichen Nutzen seyn“, und stellte die Sache aus.

Im Frühjahr 1743 wurde die neue Convoy der Erhaltung wegen nach Cuxhaven herunter gelegt; flüchtig ist dabei auch die Rede davon gewesen, sie eine ordentliche Reise machen zu lassen; es scheint aber Niemand ein wirkliches Bedürfnis darnach empfunden zu haben. Um jene Zeit hatte man vor den türkischen Seeräubern ziemlich Ruhe; im Februar 1742 heifst es im Protokoll des Convoykollegs: es seien „dermahlen“ fast gar keine Sklaven hiesiger Schiffe mehr in Algier, „angesehen auch in mehr als 10 Jahren keine hiesige Schiffe, dem Höchsten sey Dank, daselbst aufgebracht wären, ausser leider das jüngst d. 4. Dec. 1741 von Schiffer Peter Garlef Lüders geführte“. Bei der geringen Zahl hamburgischer Schiffe im Verkehr mit dem Westen sind die erwähnten Thatsachen allerdings verständlich.

Die Frage des Schutzes der Schifffahrt nach dem Westen ruhte aber nicht, konnte nicht ruhen; ohne möglichst Alles versucht zu haben, wollte man nicht die Waffen strecken. Am 22. Januar 1745 traten die Kommerzdeputirten mit einem neuen Plan hervor. Sie sahen nun ganz von Convoyen ab, ohne doch ihren Werth zu verkennen; aber, meinten sie, „es finden sich desfalls bey jetzigen troubleusen Zeiten so viel und grofse Schwierigkeiten“, dafs es unpraktisch sei, sich bei ihnen aufzuhalten.

<sup>1)</sup> In Cadiz lief (nach Macpherson IV, 205) im Jahre 1734 je ein hamburgisches und lübisches Schiff ein. — Vgl. auch Büsch, Versuch einer Geschichte der hamb. Handlung § 22: „Es waren deren [scil. der fremden Schiffe] nicht genug und nicht ohne eine hohe Fracht zu finden, so dafs man noch immer bis weit in das jetzige Jahrhundert mit eigenen Schiffen zu fahren wagte.“

Dagegen kamen sie wieder zurück auf das Fregattenprojekt; Kauffahrtsschiffe mit fester Back und Schanzen, genügend mit Kanonen, Handgewehr und Munition ausgerüstet, könnten wohl nach dem Westen fahren. Es stände aber nicht in den Kräften der Kauffleute, ihre Schiffe so auszurüsten; deshalb sollte die Admiralität jedem zur Vertheidigung fähigen Schiffe die Kanonen, Munition etc. gratis überlassen; ferner aber sollte die Hälfte der Mannschaft eines solchen Schiffes von der Admiralität ihre Gage bekommen. Endlich wurde anheimgestellt, ob nicht die Admiralität auch die Lebensmittel für die Hälfte der Mannschaft stellen könnte.

Im Wesentlichen liefen diese Vorschläge auf den Plan von 1737 hinaus. Der wichtigste Unterschied war, daß nun besonderes Gewicht auf die Vertheidigungsfähigkeit der betreffenden Schiffe an sich, ohne die Unterstützung der Admiralität, gelegt wurde. Letztere erklärte sich denn auch in der Hauptsache einverstanden; sie befürchtete zwar, „daß eine noch so wohl ausgerüstete Fregatte verschiedenen, zugleich auf sie andringenden Raubschiffen behörig zu widerstehen nicht vermögend seyn dürfte“; aber, wenn geeignete Schiffe von 20—24 Kanonen in Betracht kämen, wolle sie ihnen gern Geschütz, Kugeln und Handgewehr geben; Pulver sei eine verderbliche Waare, und damit könne sie sich nicht befassen. Doch müßte eine solche Fregatte nicht 30, wie die Kommerzdeputirten angegeben, sondern mindestens 50 Mann haben. Diese Equipage, jedoch ausschließlich des Schiffers, des Ober- und Untersteuermanns, wie des Chirurgen, wollte die Admiralität zur Hälfte mit Matrosen-Gage salariren. Die Bezahlung der Lebensmittel lehnte sie jedoch ab.

Dieser Beschluß der Admiralität wurde „als sehr genereuse“ vom Ehrb. Kaufmann mit vielem Dank anerkannt; nur wünschte er, daß auch die Beköstigung der Hälfte der Mannschaft von der Admiralität getragen werde. Der letzteren empfahl der Rath dies Gesuch, und die Admiralität ging nun auch hierauf ein. Die Sache war nämlich nicht mehr nur eine theoretische; schon harrete ein Reeder mit einem ansehnlichen Schiff der noch in der Luft schwebenden Unterstützung. David Friedrich Klug ist der Erste gewesen, dem diese Vergünstigung zu Theil geworden ist<sup>1)</sup>. Unter den Bedingungen, wie sie Klug gewährt wurden, haben in diesen Jahren mehrere Reeder ihre Schiffer nach dem Westen gesandt. Jedesmal erfolgte vorher eine genaue Besichtigung des betreffenden Schiffes; und mehreren Schiffen, die nicht genug vertheidigungsfähig schienen,

<sup>1)</sup> Vgl. im Anhang Nr. 46. Das Schiff hieß die Jungfrau Katharina, Kapitän J. C. Lühring.

wurde die Unterstützung Seitens der Admiralität versagt. — Der Gedanke dieser armirten Kauffahrteischiffe war gewiß ein ganz guter. Nur besaß die hamburgische Reederei lange nicht genügend Schiffe von der gewünschten Stärke. Diesem Übelstand wurde allerdings grade in jener Zeit dadurch abgeholfen, daß dem Hamburger Schiffbau erneute Aufmerksamkeit zugewandt wurde; er nahm, von der Obrigkeit unterstützt, einen erfreulichen Aufschwung. Aber nichtsdestoweniger konnte die Ausrüstung von Privatfregatten die Sicherheit der hamburgischen Schifffahrt nach dem Westen nicht dauernd und fest herstellen. Und da ist es allerdings interessant, daß man doch noch einmal zur Convoy seine Zuflucht nahm. Im Jahre 1746 wurde ernsthaft eine Convoyfahrt in Angriff genommen; diese in ihrem Ausgang, Fortgang und Ende zu schildern, möge einem besonderen Abschnitt vorbehalten bleiben.

Das Ergebnis dieser letzten Convoyfahrt — das möge hier vorweggenommen werden — war eine arge Enttäuschung für die Hamburger; das Convoysschiff wurde, wo es hinkam, in Portugal und Spanien, zuvorkommend aufgenommen; auf die Sicherung der hamburgischen Schifffahrt nach dem Westen hat diese Fahrt aber gar keinen Einfluß gehabt.

Schon vor Abschluß dieser letzten Convoyfahrt findet sich die Ansicht ausgesprochen, „das vormahlige Mittel, daß ein Kriegsschiff den Schiffen zur Convoy gegeben worden, ist dermahlen nicht applicable“; für die Sicherheit der Schifffahrt sei ein Convoysschiff nicht zulänglich, und die Nationen, die mit den Räubern Frieden hätten und zu allen Zeiten sicher fahren könnten, würden die besten Frachten doch wegnehmen<sup>1)</sup>. Trotzdem war im Frühjahr 1748 noch einmal die Rede davon, die Convoy ausgehen zu lassen. Als damals der Ehrb. Kaufmann sich beim Rath erkundigte, ob unter der „Bedeckung“, die dieser den Kaufleuten für die Fahrt nach dem Westen in Aussicht gestellt hatte, zwei Fregatten — die aber noch nicht vorhanden waren — oder die Convoy zu verstehen sei, antwortete der Rath, er würde, wenn sich genügend Schiffer bereit fänden, veranlassen, „daß solche unter Bedeckung des hiesigen Convoy-Schiffes abgehen könnten“. Diese Aussicht scheint die Kaufleute nicht sehr ermuntert zu haben; ein hamburgisches Convoysschiff ist nicht wieder in See gegangen<sup>2)</sup>. Und wenn man wirklich dies

<sup>1)</sup> Eingabe von Diederich Thorbecke und Genossen an die Kommerzdeputirten, 6. April 1747.

<sup>2)</sup> Noch im December 1756 machte der Kaufmann Pieter Kraher den Vorschlag, ein Kriegsschiff zu kaufen, wozu in Emden gute Gelegenheit sei. Die Kommerzdeputirten meinten aber nicht, „daß es die Umstände erlaubten, den Antrag davon an die Admiralität ergehen zu lassen“.



Schiff wieder eine oder die andere Fahrt hätte machen lassen, es wäre das für die Schifffahrt der Stadt unter damaligen Umständen nur von geringem Nutzen gewesen. Nur eine bedeutende Vergrößerung der Convoyflotte hätte von wirklichem Einfluß auf die Erhaltung und Ausdehnung der Westfahrt Hamburgs sein können; diese Vergrößerung wäre aber verbunden gewesen mit jedenfalls sehr beträchtlichen Kosten, sie hätte den Kaufleuten und Reedern Opfer auferlegt, die wohl kaum im richtigen Verhältnis zu dem Erfolg gestanden hätten.

Das sah man klar ein, und deshalb wurde versucht, durch ein anderes Mittel sich die freie Schifffahrt nach dem Westen zu verschaffen: durch einen Vertrag mit Algier. Hierüber wird an anderer Stelle zu berichten sein.

### III.

## Die letzte Stadtconvoy 1746—47.

---

Die letzte Convoyfahrt Hamburgs fand in den Jahren 1746—47<sup>1)</sup> statt. Über keine Convoyfahrt sind wir so genau in allen Einzelheiten unterrichtet, wie über diese letzte; dieser Umstand in Verbindung mit der Thatsache, daß diese Convoy unter ganz besonderen Verhältnissen und Formen vor sich ging, wird es begreiflich erscheinen lassen, wenn wir die Geschichte dieser Convoy aus der systematischen Darstellung, die ihren Vorgängerinnen gewidmet wird, herausgreifen und ihr eine selbständige Schilderung widmen.

Wir haben oben gesehen, auf welche Weise sich die hamburgische Schifffahrt, nachdem sie durch Stadtconvoyen nicht mehr geschützt wurde, Ersatz zu verschaffen wußte; auch der Projekte, die auf einen besseren Schutz der Schifffahrt hienzielten, haben wir Erwähnung gethan. Diese Projekte, die ja theilweise recht weit ausgreifend waren, scheiterten, wie wir sahen, an gewichtigem Widerspruch. Aber die Frage, wie man dem unablässig von den Seeräubern bedrohten Seehandel einen Schutz gewähren sollte, der der Ausrüstung und Montirung von Privatschiffen vorzuziehen war, war mit dem Scheitern jener Projekte doch nicht aus der Welt geschafft; und wenn auf die verhältnismäßig grofsartigen Pläne von 1740 einzugehen keine Neigung bestanden hatte, so griff man nun zurück auf das zunächst Erreichbare.

Seit dem Jahre 1744 war die hamburgische Schifffahrt in erhöhtem Mafse von den Seeräubern geschädigt worden; mehrere Schiffe waren

---

<sup>1)</sup> Während Gaedecheus (Mitth. d. V. f. hamb. Gesch. VIII, 124) ganz richtig diese Convoyfahrt als die letzte erwähnt, schreibt später Ehrenberg (bei Schrader, Hamburg vor 200 Jahren) S. 279: „Die hamburgische Convoy bestand bis zum Jahre 1745.“

letzteren zum Opfer gefallen. Als im Frühjahr 1746 wieder zwei Schiffe dies Unglück traf, liefs der Rath durch den Syndikus Surland den Kommerzdeputirten nahe legen, sie möchten doch veranlassen, dafs aus der Mitte des Ehrb. Kaufmann ein Gesuch um Convoy erginge. Als dem Ehrb. Kaufmann anzugebende „Argumente“ bezeichnete der Syndikus folgende Punkte:

1. Das schöne Schiff müsse einmal in Seewasser gebraucht werden, „damit es im Süfsen nicht gantz verrottete“.

2. „Es sollte nicht auf den vorigen Fufs damit gehen, da es immer gewartet, eine Menge Schiffe mitzunehmen, welches der Handlung nicht convenable; sondern es sollte auf nichts wartende, sobald es segelfertig, nur diejenigen mitnehmen, die in völliger Bereitschaft lägen.“

3. „Es sollte auch, wie sonst wohl geschehen, gar keine Güter denen Kauffardey-Schiffen zum Schaden an keinem Orte einnehmen, auch

4. im Mediterraneo auf gewissen zu bestimmenden Höhen beständig kreutzen, und, ohne grofse Noth, in keine Häven einlaufen, als nur, um zu sehen, ob Hamburger Schiffe da, die es allemahl, nach Gelegenheit der Sache, von dem einen zum andern Haven convoyren und mit Vigueur gegen alle Räuber schützen müste.“

5. „Angehend die Sicherheit der Convoy selbst, bey jetzt im Kriege verwickelten Puissancen, würde E. Hochw. Rath dafür durch Vorschriften alle erforderliche Securit  zu verschaffen trachten.“

Aufser diesen öffentlichen Punkten fügte der Syndikus noch folgende „in Secretesse zu verbleibende“ hinzu:

1. „Da die Republicque annoch, Gott Lob!, in gutem Ansehen in der Welt wäre, müste das schöne Kriegs-Schiff, der Stadt Reputation wegen, einmahl gebraucht werden.“

2. „Wäre die Absicht, den mit Algier seither drey Jahren entamirten Tractat, mittelst dessen man, durch Nehmung einiger Pässe von Algier, für hamburger Schiffe völlige Sicherheit zu obtiniren suchte, stark zu facilitiren<sup>1)</sup>.“

3. „Da das Schiff wirklich zu nichts als zum Schlagen ausgerüstet werden sollte, denen übrigen Räubern von Sal , Tunis und Tripoli eine nachdrückliche Furcht einjagen können.“

4. „Auch der Schwierigkeit und dem Murren, welches man bey einigen Kaufleuten an der Börse bisweilen darüber bemerkte, dafs selbige beständig und so lange Jahre her auf dem Admiralit. Zöllen Convoy-Gelder bezahlen, da die Convoy nicht gebraucht würde, abzuhelfen.“

<sup>1)</sup> Hierüber an anderer Stelle mehr.

5. „Endlich auch aus der Beysorge, dafs, wenn das Ausgehen der Convoy so totaliter an die Seite gesetzt würde, man mit der Zeit gar um das theure Privilegium, dafs wir auf der Elbe Kriegs-Schiffe halten dürfen, kommen möchten, als worüber der Herr Syndicus wüste, dafs schon mehr als einmahl von einer gewissen Puissance gefährliche Mouvements gemacht worden wären. Weil man auch

6. von der Maltheser-Ritter ihrer Freundschaft eines Theils versichert wäre und andern Theils selbe noch mehr zu cultiviren trachten würde<sup>1)</sup>, so würde der Haven von Malta auch zum Dienst unserer Convoy frey und zur gröfsern Gefahr der Räuber von Tripoli seyn.“

Wir werden später sehen, dafs im Wesentlichen dies Programm für die Convoy von 1746 als Grundlage gedient und auch durchgeführt worden ist. Die öffentlichen Punkte beschlossen die Kommerzdeputirten dem Ehrb. Kaufmann mitzuthemen; es scheint aber formell nicht dazu gekommen zu sein. Aber am 15. März, 14 Tage nach jener Eröffnung Surland's, richteten eine Anzahl angesehenen Firmen<sup>2)</sup> an die Kommerzdeputirten eine Eingabe<sup>3)</sup>, in der sie ausführten, dafs durch die Fortnahme der hamburgischen Schiffe „nicht allein die anscheinende Vermehrung unserer Schifffahrt und unsere Börse einen großen Stofs gelitten, sondern auch zu befürchten stehet, dafs die nach Spanien und Italien gehende als erwartende Schiffe ein gleiches Unglück haben möchten“. Dadurch werde aber nicht allein die Stadt, sondern auch „wegen Lösung der Equipage“ die Admiralität und Sklaven-Kasse schwer geschädigt, „ohne einmahl zu gedencken, dafs es mit denen Schiffen, so unter Hamburger Flagge kommen und gehen, gethan seyn wird, und wir uns von derselben nicht mehr können bedienen, da doch so viele tau-

<sup>1)</sup> Im Admir.-Prot. vom 28. September 1745 heifst es: da „äufserlich verlauten wolte, dafs jetzo würrklich ein Malthesisches Schiff auf die Türcksche See-Räuber in der Strafe creutzete, so stellte zur E. H. E. Rahts fernerer Ueberlegung löbl. Admiralitet anheim, ob bey dem Grofs-Meister von Malta durch dienliche, mit Geschenk begleitete Vorstellungen es in die Wege gerichtet werden könnte, dafs zur Sicherheit hiesiger nach dem Westen gehenden Schiffe ein oder mehrere dortiger beständig im Mittelländischen Meere creutzeten“.

<sup>2)</sup> Es waren: Zimbert Amsinck; Hieronymus Burmester; Herm. & Jac. Goverts; Christ. Hinr. Schlüter; Wilh. Lasstrop; Peter Voigt & Sohn; Otto v. Döhren; David Doormann & Söhne; Anthony & Joh. Beer; Joh. George Helmcke; Matthes Joch. Konow; Joch. Kellinghusen; Hertzner & von Bobart; Joch. Christoffer Rodatz; Martin Hulle; Berend Roosen; Joach. Heusch; Borgeest & v. Beseler; Jac. Christoph Lemcke; Jan Abrah. Willinck; Paul Jürgen Jordan; David Friedr. Klug; Joch. Barnzen; Adrian Adriansen; Joh. Ludw. Dörrien; Joh. Gerckens; Jürgen Henning Balcke; Pieter Kramer.

<sup>3)</sup> Von der Anregung des Rathes oder der Kommerzdeputirten ist in derselben nicht die Rede.

send Menschen ihre Nahrung und Unterhalt davon haben“; wenn man nicht auf Mittel bedacht sei, dies zu verhindern, so werde man diesen Verdienst, zum Mindesten aber die Fahrt nach dem Westen anderen Nationen überlassen müssen. Deshalb ersuchten sie, daß schleunigst beim Rathe Vorstellung geschehe und von diesem Sorge getroffen werde, daß die hamburgische Schifffahrt Sicherheit erhalte, „damit solche mehr und mehr möge vergrößert werden“. Hierzu schlugen sie vor, daß die Convoy in Stand gesetzt werde, „um die allbereits per Portugal, Spanien und Italien unter Hamburger Flagge angeschlagene oder in Ladung liegende Schiffe zu convoyiren und so lange (:oder auf eine gewisse Zeit:), daß solche zum Löschen und Laden gebrauchen möchten, in dem Mittelländischen Meere oder wo es für gut geachtet wird, zu kreuzen und denen Türkischen Seeräubern Einhalt zu thun“. Zum Schluß drückten sie ihre feste Hoffnung aus, daß sich in Kurzem mehr hamburgische Schiffe nach jenen Gewässern finden würden, sodafs die Unkosten zum großen Theil ersetzt werden würden.

Die Kommerzdeputirten empfahlen diesen Antrag dem Rath aufs Wärmste, fügten aber die Anfrage hinzu, ob es nicht möglich wäre, „daß bey Aufsredung des gewöhnlichen Convoysschiffes auch noch eine Fregatte, die wo möglich allenfalls auch zum rudern mit eingerichtet, ausgerüstet und mitgesendet werden könnte“.

Daß der Rath mit diesem Antrag einverstanden war, ist nach dem Vorstehenden natürlich; auch die Ausrüstung der Fregatte billigte er. Dagegen hielt die Admiralität letztere für unthunlich, weil ein solches Schiff nur außerhalb Landes und unter vielem Zeitverlust angekauft werden könne, auch es von den im Kriege befindlichen Mächten, weil im Auslande gekauft, nicht als frei angesehen werden würde; überdies werde man die Mannschaft dazu weder hier noch auswärts finden können. Mit der alleinigen Übernahme der Kosten für die Convoy, die vom Rath vorgeschlagen war, war die Admiralität einverstanden, selbstverständlich aber nur gegen die Zusicherung, daß dies für die Zukunft nicht präjudizieren sollte.

Trotzdem sich die Admiralität deutlich gegen die Mitsendung einer Fregatte ausgesprochen hatte, wiederholte der Ehrb. Kaufmann am 18. April sein Gesuch, daß noch ein Kreuzer von etwa 30 Stücken ausgerüstet werde, der entweder die Convoy ablösen oder in Gemeinschaft mit ihr kreuzen sollte. Auch wurde der Admiralität zu diesem Zwecke ein in Hamburg erbautes Schiff angeboten; sie lehnte dies aber ab, und es blieb bei dem einen Convoysschiff.

Es wurde nun mit Eifer an die Vorbereitungen zu der Ausreise der Convoy gegangen. Das Convoykolleg, dessen Funktionen geraume Zeit

in nichts Anderem als der Beaufsichtigung der Convoyangestellten bestanden hatten, trat Ende April wieder zu regerer Thätigkeit zusammen, und zwar unter dem Vorsitz des Senator Brockes, des bekannten Dichters<sup>1)</sup>. Die Convoy ward Anfang Juni elbabwärts nach Twielenfleth, dann nach Brockdorf gebracht; am 31. Juli kam sie bei Cuxhaven an.

Einen ständigen Convoykapitän besaß die Stadt nicht mehr; man mußte somit einen neuen wählen. An Verkauf der Stelle, wie früher, wurde nicht gedacht. Als einziger Bewerber hatte sich der Sohn des genannten Senator Brockes, Joachim Wilhelm, gemeldet; er wurde am 22. April vom Convoykolleg gewählt und am 6. Mai in Eid genommen; es wurde ausdrücklich bemerkt, daß diese Wahl nur für diese eine Reise gelte.

Der neue Kommandeur war ein erprobter Seemann; er hatte schon zu der Zeit, als sein Vater Amtmann in Ritzebüttel gewesen war, besondere Lust zum Seewesen gezeigt, war von dort aus mit dem englischen Kapitän Perckins als Matrose nach Lissabon gefahren und hatte dann in der Marineschule zu London sich gute theoretische Kenntnisse in der Nautik erworben. Hierauf war er auf Kauffahrteischiffen in der Nordsee, nach St. Petersburg und den Kanarischen Inseln gefahren und hatte dann zwei Jahre als Kadett in der britischen Marine unter dem Admiral Norris und Chevalier Hardy gedient, war 1744 Lieutenant auf einem englischen Kriegsschiff gewesen und hatte sich in einem Gefechte mit den Franzosen so rühmlich ausgezeichnet, daß ihm die Überführung eines genommenen französischen Schiffes nach England anvertraut worden war<sup>2)</sup>.

---

<sup>1)</sup> Aufser diesem saßen damals im Convoykolleg: die Kämmereibürger Joh. Borchers, Bartold Schlebusch, Jochim von den Steenhoff; von der Admiralität: Joh. Kellinghusen, Zimbert Amsinck und der alte Kapt. Andreas Holm. Senator Brockes starb während der Dauer dieser Convoyfahrt.

<sup>2)</sup> Diese Angaben über den jungen Brockes finden sich in einem Brief des Syndikus Klefeker an den Grafen v. Dannekiold vom 24. Juni 1746 (Koncept. Hamb. St. A.). — Der Hamb. Relations-Courier vom 5. Mai 1746 berichtet von der Convoy, „worauf der Herr Joachim Wilhelm Brockes, ein Sohn des hiesigen berühmten Rathsherrn, zum Capitain und Commandeur, welcher in Englischen Diensten seith einigen Jahren sich mit vielem Ruhm hervorgethan hat, erwählet worden“. Ebenso Hamb. Corr. — Die „Neuesten Nachrichten von Staats- und Gelehrten-Sachen“ 6. Mai 1746: „Die Algerer, die Feinde der Christen, fangen einen doppelten Krieg an. Zu Lande mag dieser oder jener den Sieg behalten; zu Wasser aber müssen sie sich nicht mausig machen; denn der vernünftige und erfahrene Herr Brockes, welcher ehestens mit einem hamburgischen Kriegsschiffe in See erscheinen wird, wird diesen Räubern, wo sie sich aus ihren Löchern wagen, das Handwerk bald legen.“

Während der kurzen Zeit, in der Brockes seiner Vaterstadt diente, scheint er sich allgemeiner Beliebtheit erfreut zu haben.

Aus der Instruktion, die dem Kommandeur ertheilt wurde, und den bei ihrer Feststellung gepflogenen Verhandlungen ergibt sich der wesentliche Unterschied, der zwischen dieser Convoyfahrt und den früheren besteht. Das oben angeführte Programm des Rath's weist schon darauf hin; am 13. April machten dann die Kommerzdeputirten den Rath auf die Bedenken aufmerksam, denen in der damaligen Zeit, wo England und Frankreich im offenen Kriege lagen, eine Convoyrung der hamburgischen Schiffe nach englischen und französischen Häfen unterworfen sein müsse; und sie hatten vorgeschlagen, dafs „mit Hintansetzung des bisherigen alten Fueses die Convoy direkt und ohne Einwartung von Kauffarthey-Schiffen“ nach dem Mittelmeer fahre, um „dasselbst auf gewissen vorgeschriebenen Höhen beständig zu kreuzen, die nach Portugall, Spanien und Italien destinirten Kauffahrer wider die Türkischen Seeräuber zu schützen und von einem Haven zu dem andern sicher zu begleiten, sonst aber ohne Noth in keinem Haven sich aufzuhalten“. Damit war der Ehrb. Kaufmann einverstanden, und der Rath, dessen Programm es ja ebenfalls entsprach, liefs eine Instruktion für Brockes<sup>1)</sup> ausarbeiten. In entschiedenem Gegensatze zu den früheren Convoyfahrten, bei denen das Geleit die Hauptsache war und man Rencontre mit den Feinden als die Convoy gefährdend zu bezeichnen pflegte, sollte diese letzte Convoy ein „Kreuzzug“ gegen die Türken sein; die Convoy sollte, nachdem sie die Kauffahrer in Sicherheit gebracht, aggressiv gegen die Seeräuber vorgehen und sie eventuell bis zur Insel Iviza<sup>2)</sup> verfolgen. Zugleich convoyrend und kreuzend konnte das Schiff nicht wirken; es sollte deshalb auf die Seeräuber kreuzen, während die Kauffahrer in den spanischen Häfen lagen, ihre Ladung löschten, auf neue warteten und wieder luden.

Mit dem Charakter eines Kreuzers, den man der Convoy zugedacht hatte, hängt es zusammen, wenn man den Gedanken fafste, dafs dieselbe behufs besserer Erfüllung ihres Zweckes sich an Flotten befreundeter Mächte anschliessen sollte<sup>3)</sup>. Früher war das ja auch geschehen; aber da hatte sich beim Convoyren die hamburgische Convoy mit ihren Kaufahrern an fremde Convoyflotten angeschlossen; hier sollte der Kreuzer

<sup>1)</sup> Im Anhang Nr. 47.

<sup>2)</sup> Die westlichste der Pithyusen-Inseln.

<sup>3)</sup> Schon am 31. März berichtete der in Altona erscheinende „Reichspostreuter“ aus Kopenhagen, es ginge „allhier die Rede, dafs die unsrigen mit denselben [den hamburgischen; es werden 2 Schiffe angenommen] de Concert agiren werden“.

sich an fremde Kreuzerflotten anschließen. Namentlich faßte man Dänemark ins Auge, das gerade einige Kriegsschiffe nach dem Mittelländischen Meere zum Schutz der Schifffahrt gesandt hatte. Der Rath richtete unter dem 23. Juni ein Schreiben an den dänischen General-Admiral, Grafen v. Danneskiold-Samsøe, worin er diesem die Absicht der Stadt, eine Convoy nach dem Mittelmeere zu senden, anzeigte; da nun auch der König von Dänemark jüngst in derselben Absicht Kriegsschiffe dorthin gesandt habe, so stelle der Rath des Grafen Ermessen anheim, „ob nicht zu desto bequemerer Erreichung des auf beiden Seiten hiebey intendirten Endzwecks es vorträglich seyn mögte, dafs unter den Capitaines jetztgedachter drey Königl. Dänischen Krieges-Schiffe und dem unsrigen, des Kreuzens halber, eine vertrauliche Communication veranlasset werde“. Der Rath bitte defshalb, dafs den dänischen Kapitänen aufgetragen werde, „den ihnen aufstossenden Hamburgischen Kauffardeck-Schiffen alle nachdrückliche Hülfe wider die Algierische und andere Seeräuber angedeyen zu lassen“; dann werde Brockes in Bezug auf die dänischen Kauffahrer in entsprechender Weise instruiert werden; auch solle ihm befohlen werden, die etwa nach der Strafsen bestimmten dänischen Schiffe, die sich ihm anschließen wollten, von der Elbe aus mitzunehmen. Auf dieses in höflichster Form abgefafste und nach dem Inhalt ganz anstofsreihe Schreiben erhielt der Rath von dem Grafen eine Antwort, deren recht derbe Form vielleicht zu erklären ist aus dem seemannischen Beruf des Schreibers. Der Graf benutzte nämlich diese Gelegenheit, um den Rath daran zu erinnern, dafs der König von Dänemark noch immer die Oberherrlichkeit über die Stadt beanspruchte. Mit der größten Verwunderung („med den allerstørste Forundring“) habe er, so schrieb der Graf<sup>1)</sup>, den Brief des Rathes gelesen, da er nichts weniger habe vermuthen können, als dafs der letztere bei der Abfassung seines Briefes so sehr vergessen würde nicht nur seine Stellung („Deres egen Situation og Beskaffenhed“), sondern auch die Rechte, die der König über die Stadt habe, da die in dem Briefe gestellte Zumuthung einerseits eine Unabhängigkeit, die der Stadt von dem König nicht zugestanden sei, voraussetze, andererseits ein Verhältniß zwischen einem Souverain und einer Stadt als bestehend erscheinen lasse, das nur eine Ungereimtheit sein könne. Da also der Brief nicht mit der gebührenden Überlegung geschrieben sei und somit auch dem König nicht vorgelegt werden könne, habe er diesem nichts davon mitgetheilt. Doch glaube er in Aussicht stellen zu können, dafs, wenn der Rath auf eine schickliche Art („paa een anstendig maade“) sein Gesuch stelle, der König

<sup>1)</sup> Am 23. Juli, aus Kopenhagen.



dem Chef des im Mittelmeere kreuzenden Geschwaders Befehl ertheilen werde, die hamburgische Convoy nebst anderen hamburgischen Schiffen „under sin Protection“ zu nehmen, und zwar gegen ein mäfsiges Convoygeld („en billig Convoy-Penge“). — So leicht es nun auch ohne Zweifel dem Rathe geworden wäre, auf dieses Schreiben, in dem so grundverschiedene Dinge, mit einander verquickt wurden, eine Antwort zu geben, aus der der Graf ersehen haben würde, dafs, ganz abgesehen von dem staatsrechtlichen Verhältnis der Krone Dänemark zu Hamburg, bei dieser Veranlassung es gewifs am wenigsten angebracht war, jene alte Streitfrage wieder vorzubringen: der Rath verzichtete darauf und schrieb am 5. August dem Grafen: Er habe „bey unseren Reichs- und Weltkundigen Umständen“ von All dem, was in des Grafen Brief stehe, und dafs dieser ihm eine solche Antwort zukommen lassen werde, nichts vermuthen können; er lasse nunmehr die „gemeinnützige Absicht“ fallen. Brockes wurde vertraulich von der Danneskiold'schen Antwort in Kenntniss gesetzt; der brave Kapitän schrieb dem Rathe: „Der dänische Brief hat mich halb rasend gemacht“, und „mit einem tiefen Seuffzer, nicht im Stande zu seyn, die Stadt rächen zu können“, verbrannte er die ihm gesandte Abschrift des Briefes. Übrigens sah der Rath in dem Verfahren des Grafen keine Gefahr für die hamburgische Convoyfahrt; er meinte, höchstens würden die Befehlshaber der dänischen Kriegsschiffe im Mittelmeere und namentlich der junge Graf Danneskiold gegen Brockes „es höher als es sich gebühret tragen und allerhand ihnen nicht zukommende Vorzüge verlangen“. In Bezug hierauf gab der Rath Brockes ausführliche Instruktionen, die namentlich dahin zielten, dafs aus keiner Höflichkeitsbezeugung u. dergl. eine „vorzügliche Hoheit in Absicht auf die Stadt Hamburg könne gefolgert werden“<sup>1)</sup>.

Erst nach der Abweisung seitens des Grafen scheint Hamburg aufmerksam geworden zu sein auf die damals schwebende Verhandlung Dänemarks mit Algier, denn sonst hätte die Stadt wohl kaum am 23. Juni dem Grafen ein gemeinsames Kreuzen gegen die „Türkischen, insonderheit die Algerischen See-Räuber“ anbieten können. Wahrscheinlich hat jene Abweisung direkt oder indirekt auf die Verhandlung hingewiesen; denn wenige Tage nach dem Empfange des Danneskiold'schen Briefes, am 4. August, erörterte der Rath in einem längeren

---

<sup>1)</sup> Der Rath an Brockes am 29. Juli und 4. August 1746. — Konsul Dathe berichtete am 27. September aus Cadiz, der Graf von Danneskiold habe ihm „die schuldige Revisite zu geben nicht vor gut befunden; ich geschweige andere Dinge, woraus ich eine affectirte Distinction, aber keine sonderliche Politesse habe vermerken können“.

Schreiben an Brockes die etwaigen Folgen, die ein Friedenschluß Dänemarks mit Algier für die bevorstehende hamburgische Convoyreise haben könne. Der Rath hielt es zwar für nicht unmöglich, daß Dänemark, um einen Frieden mit Algier zu erhalten, dieses mit Munition und Geschütz unterstützen werde, meinte aber, es sei höchst unwahrscheinlich, daß Dänemark mit einem ganzen Kriegsschiff oder gar mit dem ganzen, drei Schiffe umfassenden Mittelmeergeschwader die Macht der Seeräuber verstärken werde. Solange die dänischen Kriegsschiffe, so wurde Brockes instruirt, die dänische Flagge führten, habe er sich der Ordre vom 29. Juli <sup>1)</sup> gemäß gegen die Dänen zu benehmen; sollten sie sich aber unter türkischer Flagge zeigen, so habe er mit ihnen wie mit Piraten zu verfahren. Letztere Eventualität ist, wohl zum Glück für beide Theile, nie eingetreten; der Vertrag Dänemarks mit Algier wurde aber gerade in diesen Tagen, am 10. August, abgeschlossen <sup>2)</sup>.

Um der Convoy möglichst die Wege zu ebnen, wandte sich der Rath ferner an mehrere der an der Mittelmeeresfahrt beteiligten Staaten. Zunächst an Großbritannien. Diese Macht stand damals im Vertragsverhältnis mit Algier, und gerade in dieser Thatsache lag die Befürchtung Hamburgs begründet, daß die britischen Gewässer und Häfen der Convoy nicht genügenden Schutz vor den Korsaren bieten würden. Lord Harrington beruhigte aber den hamburgischen Residenten Eelking in dieser Hinsicht, indem er ihn darauf hinwies, daß die Algerier sich verpflichtet hätten, nicht vor britischen Häfen zu erscheinen; allerdings konnte Eelking hierauf daran erinnern, daß erst kürzlich ein hamburgisches, durch Algerier genommenes Schiff nach Gibraltar aufgebracht und dort sogar verkauft worden sei <sup>3)</sup>. Der englische Resident in Hamburg, Cope, theilte dann am 10. August dem Rathe mit, daß die Convoy in allen britischen Häfen, besonders in Portsmouth, Gibraltar und Port Mahon, zugelassen werden würde, und daß sie sich dort mit allen Bedürfnissen versehen könne <sup>4)</sup>, doch unter der Bedingung, daß sie nicht

<sup>1)</sup> Nämlich: „Der Herr Capitain wird diese Nachricht [die abweisende Antwort des Grafen] sich dazu dienen lassen, daß er sowol in der See die vorbereitete dänische Krieges-Schiffe als auch am Lande die Commandeurs derselben best thunlichst, wiewol ohne Affectation, evitire; wenn aber die Rencontrirung nicht zu vermeiden, so dann mit aller Höflichkeit und Déference ihnen begegne, jedennoch in seinem Betragen gegen dieselben stets eine besondere Vorsichtigkeit und Circumspection obwalten lasse“.

<sup>2)</sup> Holm, Danmark-Norges historie under Kristian VI. S. 522 (Kjöbenh. 1894).

<sup>3)</sup> Eelking in London an den Hamb. Rath, 18. Juli 1746.

<sup>4)</sup> „des choses nécessaires“ heißt es in dem Briefe; doch erhellt aus mehreren Briefen Eelking's, daß die Erlaubnis, sich eventuell in Port Mahon mit Masthäumen zu versehen, woran Hamburg besonders gelegen war, von der britischen Admiralität

vor Gibraltar oder den Häfen von Minorca kreuze, was auch den Schiffen der Barbaresken verboten sei.

Ferner wandte sich Hamburg an Frankreich, Spanien, Portugal; von allen drei Mächten kam die Erlaubnis für die Convoy, in ihren Häfen zu verkehren<sup>1)</sup>. Wahrscheinlich wäre diese Erlaubnis auch ohne vorherige diplomatische Schritte nicht verweigert worden; so schrieb der Konsul Dathe am 30. August aus Cadiz: Der Zulassung der Convoy in spanischen Häfen stehe nichts im Wege; „die Convoyer anderer Nationen werden ohne solche [scil. königliche Ordre] gerne zugelassen und genießen alle Freyheit, welche sie bedürffen.“

Dafs fremde Kriegsschiffe in allen nicht gerade feindlichen Häfen verkehren durften, wird man auch in Hamburg gewußt haben<sup>2)</sup>. Alle diese Anfragen scheinen mehr eine Höflichkeitsform gewesen zu sein.

Endlich kam noch eine Mittelmeeremacht in Betracht, und der Rath scheute die Mühe nicht; mit ihr in Verbindung zu treten, was nicht ganz leicht war, da die Stadt mit ihr konsularische oder diplomatische Beziehungen bisher nicht unterhalten hatte. Es war dies der Malteserorden. Schon früher und zuletzt im Programm vom März war, wie wir sahen, der „Freundschaft“ dieser Ritter gedacht worden. Nun wurde der Großmeister des Ordens in einem vom 18. Juli datirten Schreiben des Raths<sup>3)</sup> gebeten, die Malteser-Schiffe zu veranlassen, eventuell die hamburgischen Schiffe und namentlich Brockes gegen die Türken zu unterstützen. Zugleich wurde der Konsul Dathe in Cadiz beauftragt, bei dem in Madrid residirenden maltesischen Gesandten dies Gesuch zu unterstützen. Wir können unten darauf zurück.

So glaubte der Rath von Hamburg Alles gethan zu haben, um seiner Convoy eine günstige Aufnahme und Unterstützung zu verschaffen. Aus Allem geht hervor, dafs Hamburg auf diese Convoy großen Werth legte.

Das Schiff lag wohl ausgerüstet bei Cuxhaven. Es führte insgesamt 300 Personen als Besatzung und 50 Kanonen. Nachdem der

---

verweigert wurde. Letztere machte geltend, sie habe selbst Mühe genug, ihren Bedarf an Masten u. dgl. im Mittelländischen Meer zu decken, und wenn sie dies Hamburg gestatte, könne jede andere befreundete Macht dasselbe verlangen.

<sup>1)</sup> Hamb. Rath an den König von Spanien, 15. Juli, an den Konsul Stöckeler in Lissabon am gleichen Tage; an den König von Frankreich, an die Residenten in Madrid und Paris; Maurepas in Versailles an Lagau in Hamburg am 14. August.

<sup>2)</sup> In einigen internationalen Verträgen jener Zeit ist aber die Zahl solcher Kriegsschiffe, die ohne besondere Erlaubnis des betreffenden Souveräns in einem fremden Hafen verkehren durften, beschränkt worden; so im Utrechter Vertrag von 1713 zwischen Spanien und Großbritannien.

<sup>3)</sup> Der Brief ging über Livorno.

Wind lange widrig gewesen, konnte Brockes endlich am 2. September mit seiner Flotte in See gehen; die Zahl der Schiffe steht nicht fest. Am 7. September war er bei Dover und schrieb von hier zuerst nach Hamburg. Dann setzte er die Reise durch den Kanal fort. Schon am 13. mußte er den englischen Hafen Torbay anlaufen, da nach heftigem Winde die Officiere es verlangt und erklärt hatten, daß das Schiff „all zu rank“ wäre und einem solchen Wetter nicht ausgesetzt werden könne, bevor es nicht mehr Ballast eingenommen hätte<sup>1)</sup>. Letzteres geschah nun hier, wodurch das Schiff, wie Brockes später schrieb, „zwar etwas steiffer“ wurde; aber „von desselben Geschwindigkeit im Seegeln“ konnte er nicht viel Gutes sagen. Am 24. September verließ die Flotte Torbay; am 2. Oktober schrieb Brockes auf der Höhe von Cap da Roca<sup>2)</sup>, wo zwei Schiffe nach Lissabon abschwanken; am 5. Oktober kam er in Cadiz an. Hier theilte ihm der Konsul Dathe mit, daß drei Galeeren noch bei Cap Maria<sup>3)</sup> kreuzten. Sogleich machte er sich, natürlich nur mit dem Convoyschiff, auf. Einmal wurde schon auf ein Schiff, das verdächtig schien, Jagd eröffnet, und die Besatzung machte sich „fertig zu schlagen“; es war aber ein englisches Schiff. Bald erfuhr Brockes unterwegs von einem holländischen Schiff, daß sechs Galeeren zu Gibraltar gelegen und dort einen Hamburger und zwei Portugiesen aufgebracht und an den Gouverneur verkauft hätten; die Räuber sollten sich schon nach Hause begeben haben. Auch vernahm er nun die Kunde von dem Friedensschluß Dänemarks mit Algier, und daß die Dänen den Piraten viel Geld und Munition gegeben hätten. Nun gab Brockes die Verfolgung auf und fuhr, seiner Instruktion gemäß, nach Malaga, wo er am 14. mit 3 Schiffen eintraf. Es war ihm schon klar, daß mit dem einen, noch dazu schwer beweglichen Convoyschiff sich wenig gegen die Seeräuber ausrichten lassen werde. Die Macht der Barbaren, schrieb er aus Malaga, nehme täglich zu<sup>4)</sup>, und man werde ihnen auf keine andere Art Einhalt thun und unsere Fahrt sicher stellen können, als wenn man ihnen zwei gute Fregatten entgegensetze. Die Convoy sei „zur Bedeckung noch einigermaßen gut genug, zum Creutzen aber und offensive damit zu agiren nicht das geringste taugt“; am besten sei es, man

<sup>1)</sup> Die Convoy ging, wie es im Journal heisst und wie sich in Torbay zeigte, hinten 18¼ und vorn 15¼ Fufs tief.

<sup>2)</sup> In den Briefen von Brockes und früher schon meist „Roxent“ genannt.

<sup>3)</sup> Wahrscheinlich das so benannte südliche Vorgebirge von Portugal.

<sup>4)</sup> „Es sind außer den Algeriern noch andere vorhanden, die einer unbewehrten Navigation drohen. Die Saleer sind stärker zur See als jemals und haben noch unlängst ein reichbeladenes portugiesisches Schiff von Morlaix anhero gehend erbeutet“ (Konsul Dathe in Cadiz an den hamb. Rath, 20. September 1746).

verkaufe sie und stelle für den Erlös ein paar Fregatten her; doch müsse damit bis zu seiner Heimkehr gewartet werden, da die Hamburger Schiffsbauer nichts davon verständen. Der Konsul Dathe vertrat dieselbe Ansicht und schrieb nach Hamburg <sup>1)</sup>, Brockes werde die türkischen Kaper schwerlich abfangen können; „zur Behauptung der freien Fahrt“ müsse die Stadt ein Paar armirte Schiffe von 20 Kanonen ausrüsten, „inmassen selbige fertiger im Segeln, an Stärke den feindlichen Galeren weit überlegen und den feindlichen Fregatten genugsam gewachsen sind, anderer Vortheile zu geschweigen“.

Seiner Instruktion zufolge sollte Brockes, wenn er die Schiffe nach Malaga in Sicherheit gebracht, allein mit der Convoy auf die Piraten kreuzen. In Malaga erzählte man ihm, daß die Räuber von seinem Kommen vorher wohl unterrichtet gewesen und sich sogar hätten vernemen lassen, die Hamburger „wol in Empfang zu nehmen“. Brockes machte sich nun auch gleich auf, wurde aber bald durch Sturm genöthigt, wieder zurückzukehren und zunächst sein Schiff auszubessern. Dann fuhr er wieder ab und kreuzte bis zum Kap de Gata; einem lübschen Schiff bot er auf dieser Fahrt seine Begleitung an; doch verhinderte es das Wetter. Als er dann nach Malaga zurückkehrte, fand er die zurückgebliebenen Schiffe nicht mehr vor, aufser einem, dem Schiff von Nummels. In Malaga erhielt er die Nachricht von grossen Rüstungen in Algier. Der Kapitän benutzte daher das Eintreffen einer maltesischen Galliotte, um an den Großmeister zu schreiben und ihm ein Zusammenwirken der beiderseitigen Schiffe vorzuschlagen; Brockes kam immer mehr zu der Überzeugung, daß er „bei so überlegener Macht dem vorgesetzten Ziele allein nicht einmal füglich nahe kommen, geschweige denn solches erreichen“ könne. In Malaga war er übrigens vorzüglich aufgenommen worden; er konnte deshalb nach Hamburg berichten: „Ich habe hieselbst viele Ehre und Höflichkeit genossen, auch nicht allein die Herren Consuls und andre angesehene Kaufleute am Bord bewirthe, sondern auch noch viele andre Herren und Dames von Distinction, welche alle über die gute Ausrüstung des Schiffs ein ausnehmendes Vergnügen bezeigt und bekant haben, daß sie desgleichen noch nie auf ihrer Rhede gesehen hätten.“

Am 18. November fuhr Brockes mit Nummels und einem holländischen Schiff von Malaga ab und lief zunächst Gibraltar an. Hier ereignete es sich, daß das Geschwader Abends im Dunkeln ankam, so daß Brockes sich ahnungslos neben eine türkische Schebecke legte. Nachdem er dann durch einige an Bord kommende Engländer über seine

<sup>1)</sup> Am 1. November.

Nachbarn unterrichtet worden, verlegte er am Morgen seinen Ankerplatz. Inzwischen hatte zu der einen Schebecke sich noch eine zweite gesellt. Brockes erfuhr, daß 3 mit 60, bzw. 50 und 40 Geschützen versehene Piratenschiffe unweit Gibraltar bei einem holländischen Schiffer gewesen, und er glaubte Ursache zu der Ansicht zu haben, daß diese türkischen Schiffe gegen ihn ausgerüstet seien. Doch konnte er sich vorläufig nicht auf offensive Unternehmungen gegen die Piraten einlassen, sondern mußte zunächst Nummels in Sicherheit bringen; er verließ mit diesem und vier holländischen Schiffen am 27. Gibraltar und fuhr nach Lissabon, wo er am 3. December ankam.

Während die Convoy hier ausgebessert wurde, versuchte Brockes, den portugiesischen Hof zu gemeinsamen Unternehmungen gegen die Piraten zu bewegen. Es ist nicht ersichtlich, ob der Kapitän hierzu von Hamburg aus veranlaßt oder autorisirt war<sup>1)</sup>; jedenfalls ist dies eine sehr merkwürdige Episode innerhalb jener letzten hamburgischen Convoyfahrt; so lobenswerth das Streben der Hamburger war, durch gemeinsame Aktion mit den Portugiesen den Seeräubern mehr Abbruch zu thun, als es ihnen allein möglich war, so war nur zu bedauern, daß die Macht der Stadt Hamburg und der von ihr ausgerüsteten Marine nicht derartig war, daß der Zuwachs, den durch ein Bündnis mit ihr eine andere Macht erreicht hätte, gegen die Türken ins Gewicht gefallen wäre. Man muß aber die Sicherheit bewundern, mit der der rührige Brockes in Lissabon auftrat; hinter sich hatte er nichts als die Stadt Hamburg, unter sich nur ein Kriegsschiff von mässiger Größe. Aber Hamburg war in Lissabon wohl bekannter als Deutschland, und das Erscheinen eines Kriegsschiffs hat zu allen Zeiten und bei allen Völkern einen imponirenden Eindruck gemacht. Deshalb konnte Brockes dem portugiesischen Hofe, wie er schreibt, „auf das nachdrücklichste“ Vorstellungen machen „wegen der Bewegung der Türken“; ja, er ersuchte um die Ausrüstung eines Kriegsschiffes gegen dieselben und hatte den Erfolg, daß nicht eins, sondern drei Kriegsschiffe<sup>2)</sup> und eine Schebecke ausgerüstet wurden. Nachdem Brockes sich überzeugt, daß der Rang der Schiffe nach ihrer Größe bestimmt werden sollte, ging er auf das Anerbieten, sich dem portugiesischen Geschwader anzuschließen, ein. Er kreuzte nun mit diesem vom 25. December 1746 bis 6. Januar 1747

<sup>1)</sup> In dem Schreiben vom 3. Februar 1747 an Brockes billigte der Rath die Schritte des Kapitäns beim portugiesischen Hofe.

<sup>2)</sup> In dem Journal der Convoy sind ihre Namen genannt: Pater Deo (Commandoschiff); Nazareth; Lampedotie; letzteres heisst richtig „Lampadousa“ (Hamb Relations-Courier 1747, Nr. 33).

an der portugiesischen Küste; zwischen Hamburgern und Portugiesen herrschte vollkommenes Einvernehmen, sowohl materiell wie auch in den Formalitäten. „Es beweiset dieses zugleich,“ schrieb Brockes am 10. Januar nach Hamburg, „dafs sich ein Hamburgisches Kriegesschiff mit Königlichen auf eine ganz anständige Art conjungiren könne, ob es schon vom dänischen Hofe verworffen worden.“ Überhaupt sah der Kapitän sich in Portugal hochgeehrt; er wurde von der Königin Maria Anna<sup>1)</sup> und der königlichen Familie in Audienz empfangen, ebenso von dem Kardinal und Premierminister da Motta; letzterer bezeugte, wie Brockes schrieb, „alle Achtung für die Republic“. Der Prinz von Brasilien, der im Jahre 1750 als José I. den Thron Portugals bestieg, schickte gelegentlich einer Lustfahrt auf dem Tajo den Grafen Warrow zu Brockes, um zu vernehmen, was Neues auf der Reise vorgefallen sei. Der Kapitän liefs den Prinzen mit 21 Schüssen begrüßen, fuhr persönlich zu des letzteren Schiff und hatte „die Gnade, ihm die Hand zu küssen“. Er schrieb nach Hamburg, er sei „überhaupt so aufgenommen worden, dafs es der Republic Ehre macht“.

Übrigens blieb das Kreuzen des Brockes mit den Portugiesen ohne Ergebnis, und er kehrte bald wieder nach Lissabon zurück. —

Werfen wir nun einen Blick nach Hamburg. Hier wufste man schon Mitte November, dafs ein Hauptzweck der Convoy, das Kreuzen in den Gewässern von Malaga, so gut wie vereitelt war. Da nun das Kreuzen auf die Seeräuber während der Monate November und December für überflüssig gehalten wurde, da in dieser Jahreszeit dieselben doch nicht die See halten könnten<sup>2)</sup>, andererseits die Ausrüstung der Convoy sehr kostspielig gewesen war, so machten eine Reihe von Kaufleuten, als deren Wortführer Zimbert Amsinck, Pieter Kramer und Jan Abraham Willinck auftraten, am 12. November folgenden Vorschlag: die Convoyirung der Schiffe vom Mittelmeere nach Lissabon durch Brockes, wie sie im Frühjahr stattfinden sollte, müsse der früheren Abmachung gemäß stattfinden, Brockes aber die Schiffe nur etwa bis Kap Finisterre geleiten, um dann mit dem Convoyschiff nach der Strafsse zurückzukehren und „sowohl durch einen Kreuzzug die Türken in ihre Hafen zu halten,

<sup>1)</sup> Nach seiner Rückkehr nach Hamburg setzte Brockes u. A. ein Galakleid auf die dem Convoykolleg übergebene Rechnung und erklärte auf Befragen: er hätte das Kleid „nothwendig bey der Gelegenheit, als er Audience bey der Königin von Portugal gehabt, haben müssen, wäre zur Ehre der Stadt angeschafft“. — Der Empfang des Brockes am portugiesischen Hofe u. s. w. kurz erwähnt auch im Hamb. Relations-Courier 1747, Nr. 13. 18.

<sup>2)</sup> Im Hamb. Relations-Courier 1747 Nr. 19 (2. Febr.) findet sich dagegen die Bemerkung, dafs im December zu Algier vier hamburgische Schiffe aufgebracht seien.

als auch die in der Strafe noch vorhanden seyende Hamburgische Schiffe sicher wieder heraus zu bringen, auch die zu Cadiz und Lissabon seyende (falls einige vorhanden) alsdann nach der Elbe oder wenigstens bis sie ausser Türken-Gefahr seyn, zu begleiten“. Mit diesem Antrage waren Kommerzdeputirte und Ehrb. Kaufmann einverstanden; erstere empfahlen ferner noch die Ausrüstung von einer oder zwei Fregatten. Der Rath billigte die Ausdehnung der Reise zunächst nicht; er erhielt einige Tage später den Bericht des Kapitäns aus Malaga vom 14. Oktober, aus dem er ersah, daß die Convoy zum Kreuzen sich gar nicht eignete. Am 23. November stellte er deshalb der Admiralität vor: „da man solchergestalt des einen Haupt-Endzweckes unglücklicherweiser verfehlet“, werde es „zu kostbahr fallen, dem Capt. B., wann selbiger zufolge des 12. Articul's seiner Instruction, die im Februar aus Italien, Franckreich und Spanien mit Früchten und Weinen in ansehnlicher Menge retournirende Schiffe bis Lissabon werde begleitet haben, annoch um einiger einzeln Schiffe willen, deren Fahrt das ganze Jahr hindurch dauert, nach der Strafe zurückkehren u. in der mittelländischen See, ohne daß bey einer so grofsen Etendue solche einzelne Schiffe von der Convoe sich eines besondern Schutzes zu versehen haben könnten, noch länger verweilen zu lassen“. Es sei um so rathsamer, des Brockes Rückkehr nicht weiter hinauszuschieben, als man erst nach derselben über den etwaigen Bau von zwei Fregatten schlüssig werden könne.

Die Admiralität trat aber dieser Ansicht des Rath's entschieden entgegen. Sie machte zunächst geltend, daß die Seeräuber „furchtsamer, mithin hiefsige Schiffe für dieselbe gesicherter“ wären, solange sich die Convoy in jenen Gewässern aufhielte. Ferner gingen im März verschiedene Schiffe von hier ins Mittelmeer, und andere kämen von dort, namentlich mit Zucker geladen („so indessen mit den Flotten aus der Bahia und Rio de Janeyro ankömt“). Diesen Schiffen könne Brockes nicht nur durch Convoyen, sondern auch im Kreuzen erspriefliche Dienste leisten. Aber auch wenn diese Gründe nicht obwalteten, sei es doch unthunlich, Brockes jetzt schon zurückkommen zu lassen, wo er leicht die Elbe noch nicht eisfrei finden könne, so daß er genöthigt sein werde, mit viel Kosten und Mühe einen fremden Hafen aufzusuchen. Auch der Veräußerung der Convoy trat die Admiralität schon damals näher, indem sie den Rath ersuchte, er möge den Kapitän Brockes veranlassen, privatim in Cadiz sich nach Käufern seines Schiffes umzusehen und es durch solche besichtigen zu lassen, „damit sie durch den guten Zustand desselben desto ehender bewogen werden, zulängliche Ordres zum Kauffe anhero zu senden“; auch möge der Kapitän suchen, Zärter von maltesischen Fregatten zu erhalten, und nach Hamburg senden.



Hierauf erklärte sich der Rath damit einverstanden, dafs Brockes seine Rückkehr bis ultimo April aufschiebe. Nunmehr aber erschienen die Kaufleute mit neuen Vorschlägen. Zimbert Amsinck, Pieter Kramer und Jochim Kellinghusen legten sie am 30. November den Kommerz-deputirten, diese am 1. December dem Ehrb. Kaufmann vor. Diese Vorschläge zielten auf Folgendes hin:

1. Dafs die Convoy sowohl im Februar wie auch nochmals später im April ihren Sammelplatz in Karthagena haben möge.

2. Dafs „alle Rheder der im Mediterraneo befindlichen Schiffe sich der Convoy zu bedienen und nicht selbst muthwillig der Türken-Gefahr blofs zu stellen anerinnert werden mögen“.

3. Dafs seitens des Raths an ein in Genua, Livorno, Marseille, Cette, Alicante oder anderen Orten „etabliertes Handels-Comptoir“ Ordre erlassen werde, „um denen der Orten befindlichen Hamburgischen Schiffen kund zu thun, an welchem Orte und zu welcher Zeit sie die Convoy antreffen konnten und dieselben solcher Gelegenheit sich bey Verlust ihrer Lösung zu bedienen ernstlich zu ermahnen“.

4. „Allhie alle Rheder, Schiffer und See-Leute warnen zu lassen, sich in der Mittelländischen See der Gefahr der See-Räuber nicht blofs zu stellen, zu einer Zeit, da sie unter dem Schutze der Convoy gesichert seyn können; widrigen Falles sie gar wenig oder nichts zu ihrer Lösung zu hoffen haben würden.“

5. Die Reise der Convoy möchte auf unbestimmte Zeit und so lange ausgedehnt werden, dafs sie jedenfalls noch „einen vollständigen, neuen Krentzzug wenigstens bis nach Carthagena thäte“.

6. „Wenn dem Capt. Brockes die erste Reise von Carthagena nach Lissabon und wieder zurück wohl einschlagen und bald abgelegt werden möchte, so glaubte man sehr dienlich zu seyn, dafs er auch während der Zeit bei Minorea und den Hyerischen Insuln kreutzte, falls er in Carthagena benachrichtiget würde, dafs er annoch zu Livorno, Marseille oder der Orten Hamburgische Schiffe wären, die sich seines Geleites bedienen wollten; zu welchem Ende eine sichere Person zu Carthagena nahmhaft zu machen wäre, an welche die erforderliche Nachrichten von andern See-Plätzen adressiret werden könnten.“

Im Allgemeinen erklärte sich der Ehrb. Kaufmann mit diesen Vorschlägen einverstanden; die Hinweise auf die eventuell nicht erfolgende Lösung aus der Sklaverei in Art. 3 und 4 wurden ebenso wie die Erwähnung der Hyerischen Inseln im 6. Artikel gestrichen, und betreffs des dritten Punktes wurde beschlossen, ihn nicht an den Rath zu bringen, sondern den Reedern zu empfehlen, sich der Convoy zu bedienen.

Der Rath, dem diese Vorschläge am 5. December unterbreitet wurden, erklärte, daß die Ausdehnung der Fahrt bis Minorka der Instruktion des Brockes und der sich auf sie gründenden Police zuwider sei; auch meinte er, diese Ausdehnung sei nutzlos, da eine Begegnung der Kauffahrteischiffe auf offener See fast unmöglich sei. Letzterer Meinung schloß sich auch die Admiralität an, während sie hinsichtlich der Police die Anhörung einer Klausel empfahl.

Das Resultat war, daß der Rath dem ersten Antrag von Amsinck und Genossen vom 12. November folgte und an Brockes schrieb: er möge, nachdem er Mitte Februar die aus Italien und Frankreich heimkehrenden Schiffe von Carthagena abgeholt und nebst denen, die er in Malaga, Cadiz und Lissabon anträfe, bis Kap Finisterre begleitet hätte, nach dem Mittelmeer zurückkehren und dort kreuzen und bei günstigem Wind und Wetter Mitte April in Carthagena wieder eintreffen und dann über Malaga, Cadiz und Lissabon mit den dort vorhandenen Schiffen heimkehren.

Dieser Brief war abgesandt und Alles in schönster Ordnung, als Ende December der Schiffer Nummels in Hamburg ankam. Dieser war, wie wir oben sahen, am 18. November unter der Convoy von Malaga über Gibraltar nach Lissabon gefahren. Er berichtete von der Seemacht der Piraten, wie drei ihrer ungewöhnlich stark montirten Schiffe in der Strafe gekreuzt und nur durch Windveränderung von der Convoy und seinem, des Nummels Schiff, abgekommen seien, von dem nachbarlichen Zusammenliegen mit Piratenschiffen im Hafen von Gibraltar u. a. m. Diese Schilderungen eines Augenzeugen, die noch dazu ganz neu waren, da der Bericht des Kapitän über diese Vorgänge noch nicht eingetroffen war, verursachten einen Umschlag der Stimmung in Hamburg. Der Rath erhielt durch diese Mittheilungen des Nummels den Eindruck, als ob die Seeräuber es darauf abgesehen hätten, den Kapitän Brockes sammt seinem Convoyschiff zu vernichten, um dadurch die Stadt auf lange Jahre hinaus abzuschrecken, wieder ein Kriegsschiff gegen sie auszusenden. Der Rath war allerdings, wie er durch Protokollauszug vom 30. December den Kommerzdeputirten auseinandersetzte, der Überzeugung, „daß man auf die Bravoure und Geschicklichkeit des Kapitän Brockes und der ihm zugegebenen Officiers sich verlassen könne“; aber bei der offenbaren Überlegenheit der Feinde schien die Convoy doch schwer gefährdet. Es kam hinzu, daß nach des Nummels Bericht die Widerstandsfähigkeit der Convoy sehr beeinträchtigt schien; Brockes konnte, so hieß es, „nicht einmahl die unterste Lage seiner Canonen — gebrauchen“. Diesem Sachverhalt gegenüber waren Rath, Admiralität und Kommerzdeputirte sich darin einig, daß Brockes sich nicht zu sehr auszusetzen habe, namentlich

nicht durch Kreuzen, was ja gleichbedeutend war mit einem Aufsuchen des Feindes. Ja, es wurde beschlossen, die neue Ordre zu widerrufen und es bei der alten Instruktion zu lassen, wonach Brockes also mit den Schiffen, die er im Februar von Carthagena abzubolen habe, direkt zurückkehren sollte. Nur mahnte die Admiralität, in Betreff des Termins dem Kapitän nicht zu sehr die Hände zu binden.

Als dann im Januar des Brockes Briefe aus Lissabon eintrafen, billigte man sein Schreiben an den Malteser Großmeister und das Kreuzen mit den Portugiesen ausdrücklich. Der Plan einer gemeinsamen Aktion mit den Maltesern scheint in Hamburg ganz besonders Eindruck gemacht zu haben; er taucht immer wieder von Neuem auf. Im Einverständnis mit der Admiralität, der hierüber aber Stillschweigen auferlegt wurde, liefs der Rath am 24. Februar an das Handelshaus Schirmer & Du Moulin in Carthagena schreiben und sandte ihnen einen an den Kommandeur der maltesischen Flotte, Lapparelli, gerichteten Brief zur Weiterbeförderung. Der Letztere wurde hierin gebeten, Brockes und die etwa unter seiner Obhut sich befindlichen Kauffahrer aus dem Mittelmeer durch die Strafe bis Kap S. Vincent und eventuell noch weiter zu begleiten. Brockes wurde dies natürlich mitgetheilt und auch ihm aufgetragen, die Sache möglichst geheim zu betreiben; so dürfe er nur mit dem Kommandeur unter vier Augen, nicht in Gegenwart seiner Officiere, darüber verhandeln. —

Brockes lag unterdessen noch immer in Lissabon. Er mußte wegen zahlreicher Todesfälle auf seinem Schiffe Leute von anderen Nationen anwerben, namentlich Engländer. Darüber hatte er mit dem dortigen englischen Minister einen scharfen Briefwechsel; der Engländer verlangte, dafs jene Matrosen ihm herausgegeben würden; dies verweigerte aber Brockes, namentlich deswegen, weil er ihnen viel Geld vorgestreckt habe; auch schrieb er dem Minister, dann möge dieser auch die Herausgabe aller Hamburger, die auf englischen Schiffen dienten, veranlassen. Als dann ein englischer Kapitän bei Brockes erschien und ihm die Auslieferung der hamburgischen und Bezahlung seiner Vorschüsse an die englischen Matrosen in Aussicht stellte, versprach auch Brockes, wenn dies erfüllt würde, die Letzteren herauszugeben; und soweit sie nicht schon von der Convoy desertirt waren, wurden dann die englischen Matrosen den Engländern ausgeliefert, wogegen diese an Brockes einige französische und deutsche übergaben.

Die Ausbesserung der Convoy nahm längere Zeit in Anspruch. Endlich, am 16. Februar, fuhr Brockes allein mit der Convoy ab. Man warnte ihn in Lissabon, und der dortige Kommandant äußerte sich, wie Brockes später schrieb, gegen einen der hamburgischen Officiere, „dafs

er zwar im geringsten nicht an meiner Courage zweifelte, mich aber als einen Freund rahten liefs, mich vor zweien ihrer [d. h. der Piraten] Schiffe in Achte zu nehmen, weil ihm ihre Stärke volkömlich bekandt wäre“. Auch von anderer Seite wird bestätigt, dafs die Gewässer um die Meerenge damals sehr unsicher waren; der hamburgische Consul Beetz in Malaga schrieb am 3. Januar an den Rath<sup>1)</sup>: „Es ist in ein lange Zeit nicht soviel Gefahr von Türken gewesen als jetzunder, und alle unfreye Schiffe laufen grofse Gefahr.“ Brockes aber, der schon lange nach einem ernsthaften Zusammentreffen mit den Feinden brannte, liefs sich nicht bange machen, sondern fuhr über Cadiz, wo er vom 22. bis 27. lag, durch die Strafsenach Carthagena, wo er am 6. März unbehelligt ankam. Von hier fuhr er am 13. März nach Alicante, wo er am 19. eintraf. Noch bis zwei Tage vor seiner Ankunft hatte hier ein maltesisches Kriegsschiff gelegen, und der Kapitän desselben hatte dem holländischen Consul erklärt, er könne nicht auf die Hamburger warten, weil er Ordre habe, von hier nach Barcelona, Marseille, Livorno und dann heimzufahren. Damit war die Hoffnung, mit den Maltesern gemeinschaftliche Sache machen zu können, gründlich zerstört worden. Noch der Consul Dathe hatte im Januar und Februar in seinen Briefen nach Hamburg mehrfach die „vom Commandeur der Malthesischen Galeeren vernommene gute Gesinnung des Ordens in Ansehung der Stadt Schiffahrt“ gepriesen; der Kommandeur hatte sich von Dathe gut traktiren lassen, und es ging das Gerücht, dafs wirklich zwei hamburgische Schiffe von den Maltesern durch die Strafsen geleitet wären. Brockes sah schärfer und war besser über den Werth dieser vermeintlichen Bundesgenossen orientirt; schon in Lissabon und Carthagena hatte er maltesische Kriegsschiffe getroffen; nun schrieb er am 22. März aus Alicante an den Rath: „wie wenig diese Ritter ihre Schuldigkeit observiren“, werde er mündlich ihm auseinandersetzen, und er fügte hinzu: „weil sie nur von einem Ort zum andern reisen, um Geld zu holen, bekümmern sie sich wenig, was die Türken machen.“

Nachdem dann Brockes am 26. März wieder in Carthagena angekommen war und hier das Schreiben des Syndikus Lipstorp, der ihm im Namen des Raths die gemeinsame Fahrt mit den Maltesern empfahl, vorgefunden hatte, schrieb der Kapitän am 4. April an Lipstorp: er habe den Brief an den maltesischen Kommandeur Lapparelli nicht übersandt, und zwar aus folgenden Gründen:

<sup>1)</sup> Er berichtete auch, dafs das hamburgische Schiff „Der Prophet Daniel“ in Malaga eingelaufen sei; die Mannschaft habe den Kapitän dazu genöthigt, weil sie die Meerenge nicht ohne Convoy passiren wollte.

1. Weil er wisse, daß Dienste, wie man sie von L. verlange, nicht ohne große Geschenke geleistet würden; und er möchte diese, weil überflüssig, Hamburg ersparen.

2. Wenn L. ein Ehrenmann sei, wofür B. ihn hielte, so werde er für alle Geschenke in der Welt nichts thun, was seinen Ordres widerspreche, und diese lauteten dahin, so schnell wie möglich nach Malta zurückzukehren; denn er habe mit allem Nothwendigen sich wohl versehen.

3. Deshalb würde L. die Proposition Hamburgs abgelehnt haben; und es sei gegen die Ehre Hamburgs, von einem Privatmann eine abschlägige Antwort zu erhalten („c'est ce qui auroit été contre l'honneur de la République de se voir refuser d'un particulier“).

4. Es sei hier kein Kauffahrteischiff angekommen, um Convoy zu suchen; die Hülfe des Maltesers sei also überflüssig, und da er, Brockes, nur mit Pulver und Kugeln geladen habe und in diese Gewässer gesandt sei, um sich zu schlagen, so erachte er es als schimpflich für sich, sich unter Convoy des Maltesers zu stellen, namentlich nachdem er schon mit Schiffen des Königs von Portugal gefahren sei.

5. Er würde ohne Zweifel mit Lapparelli Zwistigkeiten bekommen haben; denn da er ihn als Unterstützung betrachte, so hätte er ihm, Lapparelli, nicht das Oberkommando, das jener sicherlich beansprucht haben würde, zugestehen können, ohne seinen Wimpel einzuziehen und ohne ausdrückliche Ordre vom Senat. —

Zum Schluß machte Brockes dem Syndikus eine kurze Schilderung von den Maltesern: es seien nicht mehr die Helden, von denen wir in der Geschichte hören; sie fahren jetzt nur noch von einem Hafen zum andern, um sich zu amüsiren, und thun, vielleicht von den Holländern bezahlt, den Türken nichts zu Leide. Als er, Brockes, von Malaga aus an den Großmeister geschrieben habe, hätten die Malteser es noch in ihrer Macht gehabt, die Türken mit allen ihren Prisen abzufangen, wenn sie sich vor Algier gelegt hätten; statt dessen seien sie direkt nach Carthagena gefahren, nachdem sie ein hamburgisches Schiff rubig vor ihren Augen hätten stranden lassen, und in Carthagena hätten sie sich drei Monate aufgehalten.

Die Hoffnung auf maltesische Hülfe war hiermit endgültig zerstreut; man scheint auch später nie wieder auf sie zurückgekommen zu sein; gewiß zur Genugthuung des braven Kapitän Brockes, dem, nachdem er einmal die Sachlage besser übersehen konnte und einen Einblick in das wirkliche Wesen des Malteserthums gethan hatte, die ihm zugemuthete Verbindung mit den Rittern ganz und gar nicht gefiel. Wie im Auslande die hamburgisch-maltesischen Verhandlungen, die nicht verborgen bleiben konnten, benutzt wurden, um das ganze hamburgische Convoy-

unternehmen lächerlich zu machen, geht hervor aus einer Notiz in der „London Gazette“ vom 21./24. März: „The Hambourghers have again lost three ships, which are fallen into the hands of the Algerines; and the Convoy, which was sent out for their protection, is now at Cadiz, waiting itself for a Maltese Convoy to venture homewards“<sup>1)</sup>.

Wie Brockes schon in dem oben erwähnten Brief an Syndikus Lipstorp (Punkt 4) schreibt, waren in Carthagena keine Schiffe, die Convoy suchten. Der Kapitän war hierüber sehr befremdet und berichtete es am 28. März nach Hamburg, indem er hinzufügte: „ich glaube daher, dafs sie alle die Strasse glücklich passiret sind und sich aus ihrer Ordre nicht viel gemacht; wie rasend und lächerlich mich dergleichen Betragen macht, können Ew. Magnif. leicht gedenken.“ Wir auch; denn es mufs schmerzlich gewesen sein für den thatendurstigen Brockes, der mit seiner Convoy das Meer hin und her durchfurchte und sie weder offensiv noch defensiv recht nutzbar machen konnte.

In Malaga, wo Brockes am 14. April eintraf, hatte er ein Erlebnis, das ebenso wie sein Verhalten in der Malteserfrage ein interessantes Streiflicht auf den Charakter dieses letzten hamburgischen Convoykapitäns wirft. Der dänische Konsul Harmsen, ein geborener Hamburger, hatte die Zeit der Abwesenheit des Brockes benutzt, allerlei „gottlose Lügen“ sowohl über das hamburgische Kriegsschiff, wie auch über die Person seines Kommandeurs zu erfinden, und sie u. A. auch dem dänischen Kapitän Hogland erzählt; so sollte Brockes während seines Aufenthalts vor Gibraltar mit den Türken „Unterredungen gepflochten“ haben, und letztere hätten Brockes aufgefordert, vor Gibraltar herauszukommen, und, als er dies verweigert, mit einer Kugel nach ihm geschossen. Und dies seien die Früchte davon, dafs man einen so jungen Menschen, wie Brockes sei, ausgeschiedt habe; er, Harmsen, sei überzeugt, dafs man ihn nicht wieder verwenden werde. Brockes suchte, als er diese Auspreisungen zuerst von guten Freunden hörte, „seine Rache zu ersticken“, in der Erwägung, seiner Vaterstadt, als deren Vertreter er hier im Auslande weilte, Verdrießlichkeiten zu ersparen. Er hatte aber seinen Officieren von der Sache erzählt, und diese, die sich mit beleidigt fühlten, forderten durchaus Satisfaktion und erklärten, dafs, wenn der Kapitän solche nicht zu erlangen suche, sie es dann selbst thun müssten; dazu seien sie als königl. schwedische Officiere verpflichtet. Darauf be-

---

<sup>1)</sup> Eelking sandte diese Notiz am 7. April nach Hamburg mit der Bemerkung dafs sie ganz unbegründet sei, „und defshalben mufs, selbiges betreffend, schliesen, dafs, wer es auch seyn mag, der solches anhero geschrieben, kein Freund der hochlobl. Stadt Hamburg seyn kann“.

nutzte Brockes eine Gelegenheit, wo er sich mit Harmsen allein auf dem Hafendamm befand, diesen ernstlich zur Rede zu stellen, und zwar, wie er selbst schildert, folgendermaßen: „dafs wir uns als particulaire Personen [d. h. Privatpersonen] ansehen müsten, dafs ich alle Ehrfurcht vor dem Könige von Dennemark hegte und hoffte, dafs er dieselbe vor Einem Hochweisen Raht hätte; dafs ich ihm die Wahl liesse entweder als ein braver Kerl den Degen in der Hand zu nehmen oder auff den Knien Pardon zu bitten“. Harmsen hatte sich gerade für die letztere, seinem friedfertigen Gemüth mehr zusagende Alternative entschieden, als die Beiden, ohne dafs Brockes es bemerkte, eine Wache passirten; diese rief Harmsen an, und Brockes, der mit gezogenem Degen dastand, wäre, da er ihr nicht bekannt war, unfehlbar arretirt worden, wenn nicht glücklicher Weise der schwedische Consul hinzugekommen wäre und jene über die Persönlichkeit des Kapitäns aufgeklärt hätte, worauf sich die Wache zurückzog. Harmsen aber lief zum Gouverneur, klagte ihm sein Leid, und dafs Brockes ihn habe zwingen wollen, auf den Knien um Pardon zu bitten; der Gouverneur aber lachte den schwatzhaften Consul aus.

In Malaga gesellten sich zu der Convoy drei Schiffe, zwei Hamburger, die von Livorno, bezw. Cette kamen, und ein Bremer, alle nach der Heimath bestimmt. Mit ihnen verlies die Convoy am 26. April Malaga und kam schon am 29. in Cadiz an. Hier fügte noch ein Bremer Schiff, das von S. Lucar kam, sich zu der Convoy und schliesslich noch drei Holländer. Am 7. Mai verlies mit diesen Schiffen die Convoy Cadiz und erreichte nach langer, durch widrige Winde verzögerter Fahrt am 27. Lissabon. Nur ein Schiff lief mit der Convoy in diesen Hafen ein, die andern segelten weiter nordwärts; Brockes hatte sie vergeblich zu überreden versucht, bei ihm zu bleiben; sie hatten aber leicht verderbliche Früchte geladen und scheuten auch die vielen Unkosten, die ein längeres Liegen bei Lissabon mit sich brachte; Brockes mußte sie fahren lassen, da er, wie er schrieb, keine Ordre habe, sie zu zwingen.

Am 5. Juni war Brockes im Begriff, mit den beiden hamburgischen Schiffen, die schon fertig waren, abzufahren, in der Absicht, diese erst in Sicherheit zu bringen und dann wieder nach Lissabon zurückzukehren und die erst später reisefertigen Schiffe abzuholen, — als ein sehr peinlicher Vorfall eintrat, der ihn zu einer Abänderung seiner Dispositionen veranlassen sollte. An dem genannten Tage nämlich überreichten die schwedischen Officiere seines Schiffes, Broems, Gyllenhook und Wagenfelt, die im Range gleich auf den Kommandeur folgten, diesem ein Schriftstück, in dem sie ihn ersuchten, entweder sofort, und ohne auf

die noch in Ladung liegenden Kauffahrer zu warten, nach Hamburg zu fahren oder ihnen sogleich die Entlassung zu geben; sie begründeten dies Verlangen damit, daß der König von Schweden ihrer zum Kriege bedürfe und überdies die Zeit, für welche die hamburgische Admiralität ihrer benöthige, verflossen sei.

Broems, ein Mann, den Brockes bisher stets gelobt hatte<sup>1)</sup>, war der Rädelsführer, der seine beiden Landsleute durch die Vorspiegelung, daß ihr König alle seine Officiere hätte heimrufen lassen, zu diesem Schritt verleitet hatte, einem Schritt, von dem sie sich um so mehr Erfolg versprachen, als er unternommen wurde in einem Zeitpunkt, wo ihr Kommandeur gerade unter Segel gehen wollte, und dieser Umstand ihn in eine gewisse Zwangslage gegenüber den Wünschen der Officiere bringen mußte. Brockes zeigte sich aber auch in dieser Lage ebenso klug wie kaltblütig. Es handelte sich, wie er schnell übersah, nicht nur um die drei Officiere; fast die Hälfte der Besatzung bestand aus Schweden. Zeigte er sich gegen jene nachgiebig, so hätte ihm dies ohne Zweifel seine Autorität gekostet; wahrscheinlich aber wären alle Schweden den Officieren, wenn entlassen, gefolgt. Ganz unvorbereitet traf Brockes nun der Anschlag nicht, die Führer selbst waren nicht einig; der Lieutenant Wagenfelt<sup>2)</sup> machte einige Stunden vor der Übergabe des Schriftstücks dem Kapitän von dem Vorhaben Mittheilung, indem er zugleich erklärte, daß er, trotzdem sein Name unter dem Schriftstück stände, nicht daran Theil haben möge und bei Brockes bleiben werde, solange er es wünsche. Dem Broems liefs Brockes sofort seinen Degen, den jener, wie er sagte, „vor den König von Schweden trüge“, abnehmen und ihn in Arrest führen; er verbot ausdrücklich, Jemanden zu ihm zu lassen, weil er „nicht wissen konte, in wie weit das Ding schon mögte abgekartet seyn“<sup>3)</sup>. Den beiden andern Unterzeichnern deutete er an, ihren Dienst auf das Genaueste wahrzunehmen, „oder sich eines gleichen Tractaments zu gewärtigen“, wozu sie sich auch willig bequemen, „nachdem sie gehört, wie die Klocke geschlagen“. Am nächsten Tag,

<sup>1)</sup> Am 14. Oktober 1746 hatte Brockes dem Rath Broems als Kommandeur einer der beiden zu erbauenden Fregatten vorgeschlagen, „indem er ein recht guter Officier ist“. Der Name des Broems wird in den Akten auch Bromse geschrieben.

<sup>2)</sup> Ihn empfahl Brockes dem Rath, „weil er sich bey dieser Gelegenheit als ein rechtschaffener Officier und ehrlicher Kerl aufgeführt“. Brockes schrieb auch an seinen Vater, den schwedischen Admiral Wagenfelt, „um auf alle Art eine Treue, die mir dazumahl sehr nöthig war, zu belohnen“.

<sup>3)</sup> Im Schiffsjournal heißt es auch an diesem Tag lediglich: „dato wurde der Capitain Broems von den Herrn Commandeur mit Arrest belegt; die Ursache dessen aber unbewust“. — Die ganze Affaire ist bekannt nur aus dem Briefe des Brockes an den Rath, Lissabon den 20. Juni 1746.



den 6. Juni, ging Brockes in See und brachte die beiden Schiffe nordwärts in Sicherheit; am 13. traf er wieder vor Lissabon ein. Gleich bei seiner Ankunft befahl er Broems, „seine Sachen aufzupacken und abzumarchiren“. Der Schwede aber hatte in der Einsamkeit des Arrests sich die Sache überlegt und that nun so demüthig und reuevoll Abbitte, daß Brockes ihm versprach, „seine Aufführung auf einige Zeit anzusehen“; er möge sich aber darauf gefast machen, daß er ihn bei dem geringsten Fehler „als einen Meutmacher tractiren würde“. Seitdem scheint der Kommandeur keine Veranlassung mehr zur Klage über diese Officiere gehabt zu haben. Er wufste übrigens diesem Vorfall auch eine gute Seite abzugewinnen; „es ist mir indessen,“ so schrieb er nach Hause, „dieser Aufstand, nachdem alles wieder ruhig und still, lieb gewesen, weil ich anitzo deutlich sehen kann, in wie weit ich von meinen Officieren gefürchtet und von denen Gemeinen geliebet werde.“ Denn, fährt er fort, es hat „eine greuliche Jalousie unter ihnen geherrschet, indem vielleicht die schwedischen Officier ihren Landsleuten mehr wie denen Hamburgern in meiner Abwesenheit favorisiret haben, welches mir leyder nimmer als von einigen Leuten am Lande zu Ohren gekommen“. Daß es Brockes bei solchen Umständen, „zumahl da die Officier schuld daran“, recht schwer wurde, „eine vernünftige Harmonie im Schiffe zu erhalten“, wird man ihm wohl glauben können.

Endlich, am 5. Juli, konnte Brockes in See gehen. Schon in Cadix hatte er vernommen, daß man ihn in Hamburg erwarte, und er hatte geschrieben, er werde sich möglichst beeilen, nach Hause zu kommen, „weil mir durch meine guten Freunden nicht unbekant ist, wie übel die Herren Kaufleute mit mir zufrieden sind“. In Lissabon hatte er lediglich deshalb so lange liegen müssen, weil die Kauffahrteischiffe, die mit ihm fahren wollten, noch nicht fertig mit Laden waren. Nun waren diese, zusammen 5, unter denen ein Lübecker und ein Danziger, endlich fertig. Schon gleich am ersten Tage der Fahrt gesellte sich ein portugiesisches, nach England bestimmtes Schiff zu der Flotte.

Brockes hatte eigentlich die Absicht gehabt, auf der Rückreise die Kauffahrteischiffe während ein paar Tage zu verlassen und einen englischen Kanalhafen anzulaufen, um dort Kontanten abzuliefern. Aber als er im December von dieser Absicht dem Syndikus Lipstorp vertrauliche Mittheilung machte, hatte sich die Admiralität sehr entschieden dagegen erklärt; die des Schutzes der Convoy baren Schiffe könnten, wie sie befürchtete, leicht von englischen Kapern aufgebracht und die Zahlung des Schadens seitens der Assekuradeure verweigert werden, da die Police unter der Bedingung des Convoygeleits geschlossen sei. Das Anlaufen in England mit angeblichem Schiffsschaden zu bemänteln, sei

auch nicht thunlich, da über alles in England ankommende Geld in dortigen öffentlichen Zeitungen sogleich, und zwar mit Angabe des betreffenden Schiffes, Kenntniss gegeben werde. Nun hatte Brockes auf seinen Plan verzichtet und drückte in einem Briefe aus Cadix die Hoffnung aus, „dafs die Aufopferung derer 7000 Crusados, so mir in Lissabon vor Fracht nach Hamburg versprochen sind, einigermaßen zeigen wird, dafs mir nichts lieber ist, als meinem Gewissen und meiner Schuldigkeit ein Genüge zu thun“. Als er dann in Lissabon war, drang man hart in ihn, zu dem angegebenen Zweck Falmouth anzulaufen, ja man versprach ihm dafür eine Goldbörse von 10000  $\text{£}$  Banko; er lehnte aber ab, „umb der so schon, wie ich höre, mit mir unzufriedenen Börse zu zeigen, dafs mein eigenes Interesse bey diesem Ausbleiben durchaus nicht bey mir regiere, obgleich meine schon längst verzehrten 5000  $\text{£}$  schon im Februario verdient sind und folglich keiner mehr wie ich wünschen kann aufgelöset zu werden“.

So fuhr Brockes denn, ohne einen Hafen anzulaufen, direkt nach der Elbe; die Fahrt verzögerte sich wegen widriger Winde, so dafs selbst Mangel an Wasser und Brot eintrat; erst am 28. August traf die Flotte vor Cuxhaven ein, am 29. bei Brockdorf; am 1. September fand hier die Abmusterung der Mannschaft statt. Den drei schwedischen Officieren wurde „aus bewegenden Uhrsachen“ zwar erlaubt, an Land zu gehen, ihres Eides aber wurden sie erst in Hamburg entlassen.

---

#### IV.

### Die Verwaltung des Convoywesens.

---

Für die Verwaltung des Convoywesens als Grundlage zu betrachten ist der Beschluß von Rath und Bürgerschaft vom 27. August 1662, der dahin ging, daß von der Admiralität zwei Convoysschiffe ausgerüstet werden sollten, und zwar je zur Hälfte auf Kosten der Kämmerei und der Kaufmannschaft. Es war begreiflich und eine natürliche Folge des damaligen Verwaltungssystems, daß diejenigen, die zu einem Institut die Mittel hergaben, auch die Verwaltung desselben übernahmen. Die Verwaltung des Convoywesens hätte der Kämmerei und Kaufmannschaft zustehen müssen; da aber letztere damals noch keine selbstgewählte Vertretung besaß, so trat die Admiralität, in der ja Mitglieder der Kaufmannschaft saßen, an ihre Stelle. Auf Anordnung des Raths wurden aus Kämmerei und Admiralität Mitglieder „zur Convoye deputiret“<sup>1)</sup>, und zwar deputirte die erstere zwei ihrer Bürger und den Schreiber, während von der Admiralität drei Bürger, zwei Schiffer und der Schreiber abgeordnet wurden; aus dem Rath traten diesen bei einer der in der Admiralität sitzenden Rathsherren und der bei der Admiralität fungirende Rathssekretarius; im Ganzen waren es also zuerst acht von der Admiralität und drei von der Kämmerei ressortirende Persönlichkeiten<sup>2)</sup>. Später bildeten regelmäÙsig ausschließ-

---

<sup>1)</sup> Wenn Beneke a. a. O. S. 177 schreibt: „Sofort wurde eine Section des Admiralitätcollegii als Convoy-Deputation eingesetzt und derselben die erforderlichen Anordnungen aufgetragen“, so ist das also unrichtig. Richtig dagegen Westphalen, Hamburgs Verfassung und Verwaltung. 2. Aufl. I, 489.

<sup>2)</sup> Die ersten Convoydeputirten waren: der Rathsherr Licentiat Diederich Moller, Rathssekretarius Lic. Hinr. Schrötering, die Kämmereibürger Lorenz Wordenhoff und Jobst v. Lengerke; von der Admiralität: Herm. Rentzel, Joachim Ankel-

lich des Admiralitätsschreibers, der Protokollführer und Sekretär war, acht Personen das Kollegium, nämlich der älteste Rathsherr der Admiralität, drei Kämmererbürger, drei Admiralitätsdeputirte und ein Schiffer.

Über die Einzelheiten bei dem Vorgange der Deputirung der Herren zur Convoy im Jahre 1662 sind wir leider nur sehr unvollkommen und lediglich aus späteren, zum Theil wohl nicht ganz tendenzfreien Darstellungen unterrichtet. Es läßt sich deshalb nicht mehr ganz klar übersehen, in welcher Weise sich aus der Abordnung und dem Zusammentritt dieser Deputirten allmählich ein eigenes Kollegium entwickelte. Die den Convoydeputirten zugedachte Thätigkeit hing ja eng zusammen mit den Funktionen der Admiralität; mit Convoyfachen hatte diese bisher auch zu thun; das Neue, was hinzu kam, war die Ausrüstung von Convoyen auf Stadtkosten; erst später trat hinzu der Bau von Stadtconvoyen und in Verbindung hiermit eine Convoyverwaltung. Hätte man die aus diesen Neuerungen erwachsenden Arbeiten der Admiralität aufbürden wollen, so wäre der Geschäftsumfang dieser Behörde stark vermehrt worden; schon aus diesem Grunde mußte die Übertragung dieser Funktionen an ein besonderes Kolleg sich als nothwendig zeigen. Ob man aber im Jahre 1662, als die Convoydeputirten zuerst zusammentraten, und auch noch einige Jahre später, ihren Zusammentritt betrachtete als die Errichtung einer eigenen, selbständigen Convoybehörde und ihre Funktionen dementsprechend auffasste, ist doch mehr als zweifelhaft. Zunächst konnte man damals noch gar nicht voraussehen, was für eine Entwicklung das Convoywesen nehmen werde, und man dachte schwerlich daran, welch' umfangreiche, mühselige und kostspielige Verwaltung das Convoywesen mit sich bringen würde. Das Convoykolleg selbst gab im Jahre 1715, als es seine selbständige Existenz zu vertheidigen hatte, zu, daß die 1662 zusammenberufene Deputation „nur bloß in Absicht der damahls beliebten beyden temporalen Convoyer gefüget gewest“. Ganz zuverlässig ist ein Schluß hieraus aber nicht; eine selbständige Behörde könnte man sich auch für eine beschränkte Zeit und einen ganz bestimmt abgegrenzten Zweck eingesetzt denken. Eine gewisse Vermischung der Funktionen der Admiralität und der Convoydeputirten in Bezug auf die Behandlung von Convoyangelegenheiten ist während der ganzen Zeit des Convoywesens bemerkbar;

---

mann, Georg Becceler, die Schiffer Claus Kohlbrand und Berend Jacobsen Karpfanger; der Kämmererschreiber Joh. Reinbold und der Admiralitätsschreiber Richard Schröder. Letzterer fungirte später bis zu seinem Tode (1686) als Protokollführer, der Convoydeputirten.

scharf getrennt sind die Kompetenzen beider Kollegien in dieser Beziehung nicht; und dies in Verbindung mit der Thatsache, daß auch der Rath in manche Convoyachen eingriff, ist vielleicht der beste Beweis dafür, daß das Convoycolleg bei seiner Einsetzung nicht als selbständige Behörde gedacht war.

Erst vom Jahre 1680 an kann man über die Befugnisse des Convoykollegs einen klaren Überblick gewinnen. Von diesem Jahre an sind nämlich über die Verhandlungen und Beschlüsse der Convoydeputirten Protokolle geführt und diese erfreulicher Weise auch erhalten. Am 18. Februar dieses Jahres stellte der Präses der Deputirten, Senator Matfeld<sup>1)</sup>, diesen vor: „weilln schon einige Jahre hero zur Sicherheit der Schiffarth wegen der Türkischen Corsaren zwey Convoye-Schiffe erbauet, auch zuweilen andere Schiffe zu diesem Dienst weren gemietet worden, und bey diesen Gescheften ein und anders vorgefallen, welches zu protocolliren und den Nachkomlingen zur Nachricht aufzuzeichnen woll nötig gewesen, solches aber nicht geschehen, und aber diensamb befunden, dasselbe nach diesem werckstellig zu machen“, und es wurde nun die Führung eines „richtig Protocollum“ beschlossen und dieses dem Admiralitätsschreiber Richard Schröder, „der diese Sachen von Anfang kundig“, übertragen. Diesem Vorgang legte im Jahre 1715 das Convoykolleg die Bedeutung bei, daß durch ihn „dies Collegium in eine feste Ordnung gesetzt ward“. Diese „Ordnung“ wird nur äußerlich gemeint sein. Durch das — namentlich in den ersten zwanzig Jahren — sehr ausführlich und gut gehaltene Protokoll sind wir in der Lage, einen vortrefflichen Einblick in die Einzelheiten des Convoywesens zu erhalten, wie auch, was uns an dieser Stelle besonders interessirt, einen Begriff zu bekommen von der Kompetenz und den Grenzen der Verwaltungsthätigkeit des Kollegiums.

Wir sehen zunächst, daß, trotz der vielfach hervortretenden Vermischung der Funktionen von Admiralität und Convoykolleg, sich das letztere doch zu einer in den meisten Convoyangelegenheiten selbständig entscheidenden und handelnden Behörde entwickelte. Dies ergibt sich zuvörderst aus dem mehrfach bezeugten direkten Verkehr zwischen dem Rath und dem Convoykolleg; so wurde dieses vom Rath im Jahre 1687 um seine Mitzustimmung zu einer Convoyreise befragt; in den namentlich dem Convoykolleg unterstehenden technischen Angelegenheiten fand

---

<sup>1)</sup> In dem Kolleg saßen damals aufser Matfeld die Kämmererbürger Wilcken Willers, Jürgen Helmcke, Hans Simon von Saxa; von der Admiralität: Peter Burmester, Johann Beckmann, Joh. Aug. Vossenholt (letzterer der Schwiegersonn des bekannten Bürgermeisters Joh. Schulte).

öfter ein direkter Meinungs-austausch zwischen Rath und Convoykolleg statt, ohne dafs die Admiralität als Vermittlerin dieses Verkehrs benutzt wurde. Und zwar fand dieser Verkehr statt nicht nur durch den Mund des dem Convoykolleg vorsitzenden Rathsherrn, sondern der Rath sandte auch gelegentlich direkt Rathsdeputirte an das Kolleg. Zweifellos hatten die Convoydeputirten später, 1715, ganz Recht, wenn sie, auf dieses Verhältnis hinweisend, daraus folgerten, dafs der Rath sie als selbständige Behörde anerkannt habe; im Jahre 1684 und später öfter nannte der Rath die Deputirten sogar ein „Collegium“. Auch von der Kaufmannschaft wurde die Stellung der Convoydeputirten in dieser Weise aufgefaßt; sie verhandelte im Jahre 1684 durch Abgeordnete direkt mit dem Kolleg. Nun ist allein dieser direkte Verkehr nicht entscheidend für die Frage, ob das Collegium selbständig war oder nicht; ganz konstant war in dieser Beziehung weder die Praxis noch die Theorie innerhalb des hamburgischen Behördenwesens jener Zeit. Aber eine symptomatische Bedeutung wird man dem Bestehen jenes Verkehrs nicht abstreiten dürfen. Beweiskräftiger ist jedoch die Geschäftsthätigkeit, die Arbeit des Kollegiums.

Dafs die Convoydeputirten mit der finanziellen Verwaltung der Convoygelder nichts zu thun hatten, obwohl man es im Hinblick auf die darauf beruhende Zusammensetzung des Kollegs erwarten sollte, ist weniger auffallend, wenn man bedenkt, dafs die Admiralität auch den sog. Admiralitätszoll, den ebenfalls lediglich die Kaufmannschaft zur Bestreitung der Kosten bestimmter Schiffahrtseinrichtungen zahlte, verwaltete. Der mit der Zusammensetzung des Convoykollegs erstrebte Zweck — nämlich den Kontribuenten zu den Convoykosten einen Einfluß auf die Gestaltung des Convoywesens zu wahren — wurde genügend erreicht durch die Verwaltungsthätigkeit dieses Kollegs; denn mit dieser Verwaltungsthätigkeit war eine genaue Kontrolle der Convoygelder verknüpft. — Im Wesentlichen war die Geschäftsthätigkeit des Kollegs eine rein technische. Es beschloß über die Besetzung und Ausrüstung der Schiffe, es nahm die Musterungen und Abdankungen der Mannschaften vor<sup>1)</sup>; es schloß die Kapitulationen und Kontrakte über die Heurung von zu Convoyzwecken bestimmten Privatschiffen; ihm lag nahezu der ganze amtliche Verkehr mit den Angestellten des Convoy-

<sup>1)</sup> Als im December 1696 dem Convoycolleg zu Ohren kam, dafs „ausser wissen dieses Collegii und der Capitäne die Wachen auf denen Convoyen sollen bestellet seyn“, vernahm es dies „mit Verwunderung“ und beschloß, es solle „nach diesem keiner befugt seyn, er sei auch wer er wolle, etwas, es sey Annehmung oder Abdanckung von Völkern zu unternehmen, ausser expressen Vorwissen dieses Collegii“.

wesens, vom Höchsten bis zum Niedrigsten, ob; es wählte und ernannte diese Beamten: und zwar in der Regel und im Wesentlichen dieses Alles selbständig, jedenfalls ohne dafs eine Unterordnung unter die Admiralität hervorgetreten wäre. Das Kolleg empfand es daher als eine schwere Beeinträchtigung seiner Autorität, als am 9. August 1715 die Admiralität einen Beschlufs fafste, nach welchem sie „zu Verhütung aller Collisionen und unnötigen Streits“ verlangte, „dafs ihre Subdeputirte zum Convoywesen alles was dabey vorkömpt (: Kleinigkeiten ausgenommen:) nach altem Gebrauch und Herkommen vorgängig an die Admiralitaet bringen sollen, damit die gesamte Admiralitaet darüber deliberiren und eventualiter schliessen oder auch E. E. Rathe davon part gehen könne“.

Auf diesen Beschlufs, auf dessen Veranlassung unten eingegangen werden wird, antwortete das Convoykolleg mit einem ausführlichen Promemoria<sup>1)</sup>, das unterzeichnet ist von seinem Vorsitzenden, dem Rathsherrn Dr. von Som, und suchte an der Hand der Protokolle den von der Admiralität erhobenen Anspruch zu widerlegen; und da wir in der Lage sind, selbst die Protokolle zu prüfen und auch dem in dem Promemoria gegebenen Beweismaterial noch Weiteres hinzuzufügen, so müssen wir gestehen, dafs unseres Erachtens das Convoykolleg mit seinem Protest im Wesentlichen im Recht und die Admiralität mit ihrem Beschlufs, bei dessen Entstehung persönliche Gereiztheit mitgewirkt zu haben scheint, im Unrecht war. Es mufs namentlich hervorgehoben werden, dafs der Ausdruck „Subdeputirte“<sup>2)</sup>, den die Admiralität den Convoydeputirten beilegte, hier zuerst erscheint; vorher ist nie, soweit wir sehen können, diese Bezeichnung angewandt; es ist stets, auch in dem Protokoll der Admiralität, nur von Deputirten zur Convoy die Rede; und wenn auch, dem Ursprung des Convoykollegs nach, diese neue Titulatur der Berechtigung nicht entbehrte, so konnte doch durch eine langjährige Praxis, an deren Schaffung auch die Admiralität mitgearbeitet hatte, erwiesen werden, dafs diese Bezeichnung mit den Thatsachen nicht im Einklang stand.

Praktisch hat übrigens der genannte Beschlufs der Admiralität keine Folgen gehabt. Thatsächlich war damals — aus Gründen, die mit der Verwaltung nicht zusammenhängen, — das Convoywesen schon in den Zustand der Stagnation eingetreten; es wird sich hieraus erklären, dafs mit der Abnahme der Bedeutung des Convoywesens und der mit ihm in Verbindung stehenden Geschäfte auch das Convoykolleg allmählich an Bedeutung verlor. Als die letzte Convoy ausgerüstet wurde — 1746 —,

<sup>1)</sup> Dieses Aktenstück ist eine wichtige Quelle für die Geschichte des Convoywesens, namentlich aus der Zeit vor Führung der Protokolle.

<sup>2)</sup> Er ist dann übergegangen in die Werke von Langenbeck, Westphalen u. s. w.

war das Convoykolleg thatsächlich nur noch eine Sektion der Admiralität; letztere beauftragte im April dieses Jahres die „zur Convoy-Deputation verordneten Herren und Bürger“ mit der Ausrüstung der Convoy. Das Protokoll des Convoykollegs ging schon in den 20er Jahren allmählich in das der Admiralität über, obwohl beide noch längere Zeit getrennte Schriftführung hatten.

Einen Einfluß, der über die Ausführung technischer und administrativer Geschäfte hinausreichte, hat das Convoykolleg nie gehabt. Allerdings wurde dasselbe mehrfach um seine Mitgenehmigung zu Beschlüssen sachlichen Charakters aufgefordert. So wünschte im Januar 1687 der Rath auch den „Mitconsens“ des Kollegs zu einer Convoyreise zu erhalten, worauf dieses erwiderte: „Weiln Ein Hochw. Raht es geplacirtet, auch auf dafs ein Ehrbahr Kauffman sich nicht zu beschweren hätte, so wolte man solches sich gefallen lassen, wiewoll die Zeiten schlecht und wenig dabey zu holen stunde.“ Auf eine ähnliche Anfrage im Mai desselben Jahres antwortete das Convoykolleg: weil Alle dafür, sei es auch nicht dagegen. Und im Jahre 1694 erwiderte es: „Weillen man dieser Ohrten siehet, dafs es fast unumbgänglich und dem Commercio nützlich, als wird man woll zu der Convoy auf Engelandt für einmahl resolviren müssen, edoch mit Consens beeder Collegia der Admiralität und Caemerey.“ Aber diese Anfragen sind Ausnahmen, und es scheint auch nicht, als ob das Convoykolleg je den Anspruch erhoben, dafs man es um seine Zustimmung zu entscheidenden Beschlüssen über Convoyreisen befragte. — Das Kolleg hatte lediglich die Exekutive und Verwaltung. In solcher Eigenschaft kam es auch nie in Konflikt mit dem Rath. Nur einmal, im Jahre 1700, war ein Mißverständnis die Ursache zu einem Zusammenstofs, der, da er bezeichnend für die Stellung des Convoykollegs ist, hier erwähnt werden mag. Am 4. Juni dieses Jahres liefs der Rath dem Kolleg mittheilen, dafs er eine Verstärkung der Mannschaften der Convoy für nöthig erachte. Nachdem der Rath dann mit den Oberalten darüber konferirt hatte, liefs er in der Nacht vom 5. auf den 6. dem Convoykolleg dies wiederholen, sowie die Verstärkung der Maanschafft auch auf der andern Convoy und die Equipirung der Fregatte empfehlen. Als das Kolleg nun in der Nacht hierüber nicht sogleich schlüssig werden konnte, sprach am 6. Juni der Rath demselben seine Verwunderung darüber aus, „dafs dies Collegium sich demjenigen widersetzten, was E. E. Raht und die Erb. Oberalten vor nützlich und dienlich befunden, wenn sie bey Tage und Nacht vor der Stadt Wolfart sorgfeltig vigiliren, da man tempore belli alle Curialia nicht observiren könte; es were zwar E. E. Raht nicht Willens, dem Convoy-Collegio was zu benehmen von ihrer Autoritaet und Her-



kommen, hätten auch das Vertrauen zu ihnen, sie werden sich den Schlufs E. E. Rahts und der Oberalten nicht widersetzen, dan man bliebe bey dem gemachten Schlufs; protestirte gegen dieselbe und stellte es zu Ihrer schweren Verantwortung, wo der Stadt dadurch ein Unglück sollte entstehen“. Das Kolleg beeilte sich, zu versichern, dafs es nie beabsichtigt habe, sich Rath und Oberalten zu widersetzen; da es gar keinen Beschluß gefafst habe, könne der Rath auch nicht protestiren; es habe nur über einige Punkte noch Auskunft gewünscht. Damit war dieses Mißverständnis erledigt.

Wenn wir uns nun die Frage vorlegen, wie der Organismus des Convoywesens funktionirte, so kann man wohl sagen: im Allgemeinen gut. In einer der Hauptsachen, der Wahrung seiner Autorität nach unten hin, scheint das Convoykolleg mit Glück und Geschick verfahren zu haben. Das wurde dem Kolleg manchmal erschwert dadurch, dafs es zugleich seine Stellung unter den anderen Behörden behaupten und vertheidigen mußte, und dafs offenbar die Unsicherheit seiner Position nicht ganz ohne Einfluß auf die Disciplin unter den Convoybeamten blieb. Namentlich in Bezug auf die ersten Convoybeamten, die Kapitäne, machte das Kolleg diese Erfahrung. So hatte der Streit, der im Jahre 1715 zwischen Rath, Admiralität und Convoydeputirten über die Wahl der Kapitäne ausbrach, und der zu dem Versuch, die Stellung der letzteren Behörde herabzudrücken, führte, sogleich die Folge, dafs der Kapitän Georg Schröder sich von der Autorität des Convoykollegs zu emancipiren suchte. Schon in seinem Schreiben an den Rath vom 1. November 1715 hatte Schröder in sehr geringschätzigen Ausdrücken von dem Convoykolleg gesprochen, was dieses zu einem Protest veranlafste<sup>1)</sup>. Im December war er nun von der Elbe abgefahren, machte aber weder von seiner Abreise, noch von seiner Ankunft in Portsmouth dem Collegium Mittheilung, sondern richtete seine Schreiben direkt an den Rath. Hierüber beschwerten sich im Januar die Convoydeputirten bei den Oberalten<sup>2)</sup>; und als im März der Rath jenen anzeigte, dafs Schröder sich wegen Proviant an ihn gewandt habe, gingen sie nicht darauf ein, sondern erklärten: „da Capt. Schröder die Deputirten bishero vorbeý gegangen und gahr nicht kennen wollen, da doch vor diesem alle seine Antecessores und er selber, wie solches seine vielfältige verhande Briefe

<sup>1)</sup> Am 20. November wurde im Convoykolleg „dem Capt. Georg Schröder erinnert, dafs er sich inskünftig so aufführe, dafs man mit ihm friedlich seyn könne, wiedrigenfalls man andere Messures nehmen und anderes Ortes anbringen würde“.

<sup>2)</sup> In einem von dem Licentiat Fürsen verfafsten Promemoria, das sich aber nicht mehr bei den Akten befindet.

ausweisen, in solchen und dergleichen anderen Begebenheiten sich allemahl an die Deputation adressiret“. Nun blieb dem Kapitän, dem ohne das Convoykolleg die materiellen Hilfsmittel versagten, nichts Anderes übrig, als sich an dieses zu wenden; das Kollegium aber liefs dem Kapitän schriftlich<sup>1)</sup> sein Befremden über diese Unbotmäßigkeit ausdrücken und tadelte es, dafs er „das Convoy-Collegium nur blofs zur Zeit des Mangels kennen wolle“. Es war ja allerdings nicht zu leugnen, dafs die Kapitäne mindestens ebenso oft an den Rath und die Admiralität ihre Briefe richteten, wie an die Convoydeputirten, und Schröder hatte wenigstens nicht ganz Unrecht, wenn er am 6. April 1716 ihnen schrieb, dafs er nur seiner „alten Vorfahren Usance“ befolge, „dafs nemlich E. Hoch Edlen und Hochw. Raht ich in puncto der Ordres, die hochpreifsl. Admiralitet in puncto Bericht der Voyage, auch Trattes auf auslandischen langen Reysen, und das löbl. Convoy-Collegium in puncto requisitis beym Convoy kennen müssen“. Diese Trennung ist aber nie genau eingehalten und war übrigens auch durch keine Vorschrift irgend welcher Art angeordnet. Auch standen im persönlichen Verkehr die Kapitäne dem Convoykolleg am nächsten und hatten zu diesem am meisten amtliche Beziehungen. Jedenfalls hatte das letztere in diesem Falle Ursache, sich über Zurücksetzung zu beklagen, und zwar ohne Zweifel, wie schon erwähnt, in Folge der Angriffe auf seine Stellung im Allgemeinen.

Wenn wir, absehen von der Affaire mit demselben Kapitän im Jahre 1728, die zu dessen Kassation führte, und die unter anderem Gesichtspunkt zu betrachten ist, so erscheint nur noch ein Fall, wo ein Convoybeamter, und zwar wieder ein Kapitän, die Autorität des Kollegs nicht anerkennen wollte. Im April 1729 äufserte Kapitän Tamm sich gegenüber dem Convoyherrn Senator Coldorf, der ihn mit einer Beschwerde an das Kolleg verwies: Er kenne keine Convoydeputation, hätte auch mit ihr nichts zu thun; er hätte eine Obrigkeit. Darauf beschlofs das Kolleg, dem Kapitän vorläufig das nächste Monatsgehalt vorzuenthalten, auch ihn in seiner persönlichen Bedienung, zu der er Convoyangestellte verwandte, zu beschränken. Das genügte, um den Kapitän schnell zur Vernunft zu bringen.

Die regelmäfsige Funktion des Convoyorganismus konnte durch solche gegen die Autorität gerichtete Angriffe nur wenig beeinträchtigt werden. Gegen die rein technische Verwaltung des Convoywesens, die eigentliche Geschäftsthätigkeit der Deputirten, liefs sich wenig einwenden. Die bei Gelegenheit der Holste'schen Wirren um 1680/81 an den Tag

<sup>1)</sup> Durch den Admiralitätsschreiber Gröpel (Brief vom 19. März 1716).

gekommenen Mißbräuche waren zumeist auf grobe Nachlässigkeit des Kapitäns zurückzuführen; die Forderung nach einem „gudt Reglement in der Convoy“, die man damals erhob, lief im Wesentlichen hinaus auf den Wunsch der Kommerzdeputirten, jedesmal rechtzeitig Einsicht in die Ordres und Instruktionen für die Kapitäne zu erhalten. Aber schon damals äußerten die Vertreter der Kaufmannschaft das Verlangen, „das löbl. Collegium der Convoye möchte doch dahin ferner arbeiten, daßs das Convoye-Wesen zum nützlichen Gebrauch des gemeinen Commercii eingerichtet werden möge“. Und dies war wirklich der wunde Punkt innerhalb des Convoywesens; diese Verwaltung bot, vom Gesichtspunkt der Nutzbarmachung der Convoyeinrichtungen für Handel und Schifffahrt betrachtet, viele Blößen und war sehr anfechtbar. Aber es darf nicht verkannt werden, daßs, wenn für das hamburgische Kommerzium sich das Convoywesen zu einer Quelle viel größeren Gewinnes hätte entwickeln können, als es thatsächlich der Fall war, dies verhindert wurde nicht durch die reine Verwaltungsthätigkeit des Convoykollegs, die sehr anerkenntenswerth gearbeitet hat, sondern durch die politisch-finanziellen Grundlagen des Convoywesens. Diese Grundlagen beruhten in dem gemeinsamen Zusammenwirken der Kämmererei und Admiralität, zu denen dann noch als Vertreterin der Kaufmannschaft die Kommerzdeputation trat. Das gemeinsame Wirken dieser Faktoren für eine Institution, die dem allgemeinen Besten der Stadt dienen sollte, wurde aber sehr erschwert dadurch, daßs von der Kämmererei fast regelmäsig ein einseitiger, fiskalischer Standpunkt eingenommen wurde. Wie die Convoeyen unter dieser Sachlage litten, haben wir oben gesehen. Diejenigen, die das nächste Interesse an einer gedeihlichen, unbehinderten Entwicklung des Convoywesens hatten, gelangten denn auch bald dazu, Das auszusprechen, was sie gewiß schon lange dachten: es sei der Kämmererei der Einfluß auf das Convoywesen zu entziehen. Schon in den 90er Jahren des 17. Jahrhunderts wurde von Seiten des Ehrb. Kaufmanns öfter darauf hingewiesen, daßs, wenn Convoy ordnungsgemäß nicht zu erhalten sei, die Kaufleute privatim sich helfen müssen; im Februar 1694 wies die Admiralität einen solchen Vorschlag zurück und erklärte, daßs „das Convoywesen dem Publico und der Admiralitaet abzunehmen gahr nicht convenable“ sei. Zehn Jahre später war aus jener doch nur schüchtern vorgebrachten Drohung der Kommerzdeputirten ein wirkliches Projekt geworden. Am 10. November 1704 erklärten sie ihren Adjungirten, sie seien auf den Gedanken gekommen, dem Rath und dem Ehrb. Kaufmann vorzutragen, die Convoy der Kämmererei ab- und an sich zu nehmen, „da die Cämerey so grofse Excüsen steets hette und der Kaufmann jährlich öfters sollicitiren müste“. Die Kämmererei müsse von der Hälfte der

Kosten zur Convoy befreit werden, dagegen die Bürgerschaft jährlich zu Convoyzwecken ein Grabengeld bewilligen. Am 12. November trugen die Kommerzdeputirten dies den Abgesandten des Rathes vor und verhandelten lange mit ihnen darüber; es wurde ein besonderes Protokoll geführt. Die Convoy-Verwaltungsbehörde dachten sich die Kommerzdeputirten so zusammengesetzt: Ein Herr des Rathes, drei Admiralitätsbürger und außerdem zwei von der Admiralität zu ernennende Personen, „die nomine E. E. Kaufmans Alles über sich nehmen“. Die Kämmerei, so betonten sie, solle mit den Entscheidungen über Convoyreisen nichts mehr zu thun haben. Als Vortheile, die mit der Ausschließung der Kämmerei verbunden seien, wurden aufgeführt: 1) die „Commodität“, daß man sie nicht erst zu befragen habe, was 2) die Ausrüstung einer Convoy sehr beschleunigen müsse; 3) man könne selbst Proviant etc. einkaufen; 4) würde man mehr Kommissionen bekommen.

Bedenklich war die jährliche Bewilligung des Grabengeldes durch die Bürgerschaft, und es war fraglich, ob das Convoywesen sich hierbei viel besser gestanden hätte. Vorläufig blieb es bei dieser Anregung. Die Kommerzdeputirten aber, die damals gerade in ziemlich gereizter Auseinandersetzung mit der Kämmerei über deren Weigerung, eine Convoy zu genehmigen, sich befanden, erklärten den hartnäckigen Finanzhütern am 20. November: Künftig werde der Ehrb. Kaufmann sich gezwungen sehen, „die Convoy steets an sich zu nehmen, wann es vorher mit E. Hochw. Raht deliberiret, und nach Gutfinden alsdann in der Bürgerschaft möchte gebracht werden, damit E. E. Kaufmann desto eher und füglicher allemahl, wann es nöthig, mit der Convoy könne gedienet werden“. Die Kämmerei meinte hierauf, die Kommerzdeputirten thäten grade so, „als wenn ihnen die Convoy einzig und allein nur zustendig“; wenn übrigens Rath und Bürgerschaft ihr die Convoy „gegen ein Aequivalent“ abnehmen wollten, so liefse sie es sich gern gefallen.

Am 24. November faßte dann der Ehrb. Kaufmann einen Beschluß über die Zahlung und Vertheilung der Kosten für die Convoy und knüpfte hieran als Eventualität das Gesuch an den Rath, in der Bürgerschaft es dahin zu „dirigiren, daß die Ausreedung der Convoy gegen ein jährlich Aequivalent, von der Cämerey præcise zu zahlen, zu der Admiralität Administration geliefert werde“. Die Kämmerei war jedoch eine Macht, an der auch schon andere Reformen gescheitert waren, und die damaligen Zeitumstände waren leider nicht zu einer solchen Änderung, zu deren Herbeiführung weitläufige Verhandlungen mit der tief zerklüfteten Bürgerschaft hätten gepflogen werden müssen, geeignet. Als im Mai 1706 der Ehrb. Kaufmann wieder stark drängte und nun drohte, er werde eventuell „auf andre Gedanken kommen, wie die Convoyrung selbst vorzu-

nehmen“, erklärte der Rath, der mit inneren Verfassungszwisten grade genug zu thun hatte, es für „sehr bedenklich“, hierüber in der Kämmerei zu berichten. So blieb es denn beim Alten. Erst über zwanzig Jahre später wurde die Frage wieder angeregt, diesmal aber vom Rath. Im Oktober 1728 ersuchte der letztere die Admiralität, sie möchte überlegen, „ob das Convoiewesen nicht auf einen andern Fufs gesetzt werden könne, dafs nemlich die Admiralität das Convoiewesen alleine übernehme und wie solches am füglichsten einzurichten sey“. Der Kämmerei gereichten, wie es heisst, die Convoyverbindlichkeiten „zur grossen Beschwerde“; sie sollte finanziell entlastet, der Einfluss auf das Convoywesen ihr entzogen werden. Die Bürger und Schiffer der Admiralität traten in Folge dieser Anregung zu einem Ausschuss zusammen; ferner wurde im December auf Veranlassung des Rathes zur Erörterung dieser Angelegenheit eine Kommission, bestehend aus den drei Rathsherren Dr. Stampehl, Otte und Amsinck und fünf Admiralitätsbürgern, gebildet. Am 21. April 1729 legte dann die Admiralität dem Rath eine „Remonstrations“<sup>1)</sup> vor, in der sie darlegte, dafs es ihr unmöglich sei, das Convoywesen allein zu übernehmen. Die Gründe waren ausschliesslich finanzieller Art; selbst bei den augenblicklichen Konjunkturen, wo nur die Türkengefahr Convoy erfordere, und diese auch nur einmal im Jahre zugestanden werde, sei eine alleinige Übernahme des Convoywesens für die Admiralität nicht angängig; sollte Krieg ausbrechen und eine Erweiterung der Convoyfahrten nöthig werden, sei sie um so weniger im Stande, die gewünschten Leistungen zu thun. Der Rath kam aber bald wieder auf diese Sache, die ihm sehr am Herzen gelegen zu haben scheint, zurück. Schon im Juni 1730 beauftragte er mehrere Rathsmitglieder, zu überlegen, „was für Anstalten zu Conservirung der Schifffahrt, da die Türken so stark in der See, vorzukehren, und auf was Art das hiesige Convoywesen auf einen besseren und der Stadt vortheilhaftigern Fufs gesetzt werden könne“. Als dann im Juli 1731 der Ehrb. Kaufmann um Bewilligung einer Convoy ersuchte, antwortete der Rath sehr eingehend und setzte auseinander, dafs die Kämmerei nicht mehr im Stande sei, die Hälfte der Kosten zu tragen; der Rath machte deshalb folgende Vorschläge:

Die Kämmerei solle weder zu den Convoykosten in Zukunft Etwas beitragen, noch mit der Leitung des Convoywesens Etwas zu thun haben, dagegen sei der Admiralität dieselbe „bey 2 jährlich festzusetzenden Convoyen“ allein zu übertragen; dafür sollte der Admiralität die Be-

---

<sup>1)</sup> Im Anhang Nr. 41.

setzung vakanter Kapitänstellen, die weiterhin nicht mehr verkauft werden dürften, wie auch die Viktualisirung der Schiffe zustehen. Das Arsenal, die Schiffe, und was dazu gehöre, sollten der Admiralität ohne Entgelt zum Gebrauch gestattet werden. Die Dienste des Admiralitätsschreibers und Kampagnemeisters sollten, sobald sie vakant, zum Vortheil der Admiralitätskasse verkauft werden. Solange zwei Convoyen jährlich ausgingen, würde die erbgesessene Bürgerschaft der Admiralität ein „revidirtes Graben-Geld, wie es vor der neuen letzteren Taxirung von 1730 ausgegeben worden“, bewilligen. Den Sold der auf die Convoyen zu kommandirenden Soldaten müßte die Admiralität in Zukunft allein tragen.

Dieses Projekt war das Ergebnis reiflicher Überlegung; im Protokoll des Convoykollegs wird es bezeichnet „sowohl der Cammer zuträglich als dem Commercio sehr heilsam und auch der Admiralitaet nicht gar zu onereus“. Die Kämmeri schien zuerst ganz damit einverstanden; dann schlug plötzlich ihre Ansicht in das Gegentheil um, und sie machte allerlei Schwierigkeiten. Vielleicht aber wäre dieser Widerstand zu besiegen gewesen, wenn nicht die Kommerzdeputirten so große Weitläufigkeiten gemacht hätten. Sie wünschten nämlich, ehe sie sich über das Projekt äußerten, eine Abrechnung über den Bestand der Convoygeldkasse und die Kosten der letzten drei Reisen. Über dies Verlangen entspann sich dann eine lange Verhandlung zwischen den Kommerzdeputirten und dem Rath, die sich bis in die Mitte des nächsten Jahres hinzog. Auf Grund des Art. 48 des Recesses vom 13. Oktober 1712 verweigerte der Rath den Deputirten eine Einsicht in die Bücher und nähere Details, gab jedoch im Allgemeinen Mittheilungen über die Convoyfinanzen und schlug mehrfach eine Konferenz über diese Frage vor. Die Kommerzdeputirten wollten von der Verbindlichkeit des Recesses von 1712, der noch nicht einmal publicirt sei, nichts wissen und beharrten steif und fest auf ihrem Begehren. Daran scheiterte denn die ganze Sache; denn nun gingen die Kommerzdeputirten auf das Projekt selbst nicht ein.

Aber solange das Convoywesen nicht aufgegeben war, konnte man sich auch den Fragen seiner Organisation nicht entziehen. Im Jahre 1737, so haben wir oben gesehen, wurde aus der Kaufmannschaft heraus ein neues Projekt zum Schutz der Schifffahrt vorgebracht, ein Projekt, das von dem Boden des Convoywesens sich zu entfernen suchte. Unter den Gründen, die zu der Abweichung von den Convoyen und zu dem Fregattenprojekt dieses Jahres führten, stehen nicht an letzter Stelle die langjährigen Erfahrungen, die man mit der Kämmeri und auch der

Bürgerschaft, wenn es sich darum handelte, Convoy zu erhalten, gemacht hatte. Diese Schwierigkeit war mit der Zeit um so größer geworden, als allmählich über den Nutzen und die Nothwendigkeit der Stadtconvoyen die Ansichten immer mehr auseinandergingen. Der Rath, welcher von dem Werthe der Convoyen noch immer eine günstige Meinung hatte, konnte sich andererseits der Überzeugung nicht verschließen, daß die Regelung der Convoyorganisation im engsten Zusammenhang mit der Nutzbarmachung der Convoyen für die hamburgische Schifffahrt stand. Er ließ deshalb am 31. Oktober 1737 der Admiralität die Nothwendigkeit, die Verwaltung des Convoywesens zu reorganisiren, vortragen. Es wurde nunmehr eine Kommission eingesetzt, die aus Mitgliedern des Raths und der Admiralität bestand. Diese Kommission hat 2 $\frac{1}{2}$  Jahre lang getagt, allerdings aber nur fünf Sitzungen in dieser Zeit abgehalten<sup>1)</sup>. Es wurden in dieser Kommission verschiedene finanzielle Projekte über die Übertragung des Convoywesens aufgestellt, Projekte, die hier zu erörtern viel zu weit führen, auch von geringem Interesse sein würde. Die wesentliche Schwierigkeit, die zu überwinden war, lag in der Regelung der finanziellen Beziehungen zwischen den am Convoywesen beteiligten Behörden, der Kämmerei, der Admiralität und den Convoydeputirten. Schliesslich ging aus diesen vertraulichen Konferenzen im Mai 1740 der „Plan zur Uebertragung des Convoye-Wesens an löbl. Admiralitaet für 10 Ausrüstungen der Convoye-Schiffe“<sup>2)</sup> hervor. Hiernach sollte die Admiralität „ohne Concurrentz der Cämerey oder anderweitige Geld-Beyhülffe“ versuchsweise zehn Convoy-Ausrüstungen nacheinander beschaffen, dafür aber auch „das Directorium des Convoye-Wesens“ allein erhalten. Zwischen Kämmerei und Admiralität wurde hinsichtlich des Convoymaterials eine für die Dauer dieser Ausrüstungen berechnete Einigung vorgeschlagen.

Aus diesem Projekt wurde, wie aus manchem andern, nichts; wir haben es schon oben gesehen. — Nach dem endgültigen Abschluß der Convoyfahrten fristete das Convoykolleg als solches nur noch ein kümmerliches Dasein. Seine und der Admiralität Protokolle verschmelzen mit einander; das Convoykolleg ist nun wirklich nichts Anderes als eine Subdeputation der Admiralität. Die einzige Beschäftigung der Convoydeputirten bestand nun in der Anstellung der wenigen Convoyleute, der jährlichen Revision des Convoyarsenals und Inventars und der Rechnungen.

<sup>1)</sup> Das Protokoll im Staatsarchiv; die Sitzungen fanden statt am 9. und 16. November 1737, am 23. Mai und 4. August 1738 und am 15. Februar 1740.

<sup>2)</sup> Abgedruckt im Anhang Nr. 44.

Der wichtigste Mann im Convoywesen war nun der Kampagnemeister. Nichtsdestoweniger — und das ist charakteristisch für die konservative Scheidung der Behördenkompetenzen — wurde gelegentlich die Grenze zwischen Admiralität und Convoykolleg streng beobachtet. Als z. B. im Jahre 1754 der Convoyherr Jencquel, wahrscheinlich ahnungslos über die Tragweite seines Vorgehens, eigenmächtig über die Admiralitätsyacht verfügte, protestirte die Admiralität entschieden dagegen, und der alte Senator Jencquel fügte sich.

---



## V.

# Convoygeld. Kosten der Convoyen.

---

Um die Mittel für die Aufwendungen zum Schutz der Schifffahrt aufzubringen, hat man in Hamburg schon früh von den Kaufleuten als den Hauptinteressenten eine besondere Auflage erhoben. Unter der Rubrik „a mercatoribus“ begegnen in den Kammereirechnungen bedeutende Summen als Beisteuer zu den Unkosten für die Bekämpfung der Seeräuber<sup>1)</sup>. Daneben erscheint Ende des 15. Jahrhunderts eine Abgabe, die man den „Roden Tollen“ nannte, und die offenbar im Zusammenhang steht mit dem Schutz der Schifffahrt. Weder über die Zeit seiner Entstehung noch die Ableitung des Namens sind wir unterrichtet; wahrscheinlich beruht dieser Zoll auf derselben Grundlage, wie jene „den Kaufleuten“ auferlegte Auflage<sup>2)</sup>. Die erste Spur des „Roden Tollen“ findet sich im Jahre 1480; Hamburg und Lübeck hatten sich zum Schutz der ihre Städte verbindenden Landstraßen vereinigt, ihren Kaufleuten eine gewisse Auflage aufzuerlegen<sup>3)</sup>; in Hamburg geschah dies in der

---

<sup>1)</sup> Koppmann, Kammereirechnungen III, S. CXLIV.

<sup>2)</sup> So vermuthet auch Koppmann a. a. O. VII, S. LXXIX.

<sup>3)</sup> In den Kammereirechnungen wird der Rothe Zoll erst seit 1500 erwähnt. Im Hamburger Staatsarchiv findet sich unter den Rechnungen über den Zug gegen Oldenburg 1480 ff. folgende Aufzeichnung: „Item so hebben de borgere van Lubeke de van dem rade darsulves weren gesettet den roden tollent to entfangende, XIII Jare langh van dem LXXX. Jare an to rekende, alle Jare 100 rinske Gulden entfangen, in summen 1400 rinske Gulden sick belopende, de de rad van Hamborgh den borgeren van Lubeke vortgescreven heft vornoget vor eren sold dar wedder, enjegen behort unsen borgeren to Hamborch van den sulven XIII Jaren ock 1400 rinske Gulden, de de rad van Hamborgh erer borger halven van dem roden tollent weder entfangen schal.“

Form des genannten Rothen Zolls. Im Jahre 1494 hören wir, dass von dem Ertrage dieses Zolls nicht nur bestritten wurden die Kosten „der beleydinge der wagen twischen hyr unde Odeslo“, sondern auch „der uthredinge eynich Schepen der Katerine“<sup>1)</sup>. Zwar hatte der hamburgische Rath in Anbetracht dessen, „dat wy grote mergklike Summen van wegen der uthredinge tor Seeward wart verlecht hebben“, Zweifel, ob er diese Mittel „von sodanem Roden teken“ erlangen möchte. Sehen wir schon hier diese Abgabe mit der Sicherheit nicht nur der Landstrafen, sondern auch der Schifffahrt in Verbindung gebracht, so tritt diese, nachdem längere Zeit von dem Rothen Zoll nur flüchtig und nicht in Zusammenhang mit maritimen Unternehmungen die Rede ist<sup>2)</sup>, später wieder deutlich hervor. Im Jahre 1523 wird eines von den Bürgern gegen die Seeräuber gebrauchten Schiffes erwähnt, das „de rubeo signo“ bezahlt wurde<sup>3)</sup>. Aus ebendemselben Jahre besitzen wir Rechnungen über den Rothen Zoll, aus denen wir über die Veranlagung des letzteren allerlei erfahren<sup>4)</sup>. Im Jahre 1525 hielten im Hinblick auf Kniphoff und seine Genossen die Lübecker die Abschaffung des Rothen Zolls für noch nicht rathsam<sup>5)</sup>, und in den Kämmereirechnungen treten von 1525—28 jährlich Beträge auf, die als Rother Zoll wegen der Rüstungen gegen die Seeräuber eingesammelt wurden<sup>6)</sup>. Später finden wir diese Abgabe, zu gleichen Zwecken erhoben, noch in den Jahren 1552 und 1576. Im letzteren Jahre wurde vom Rath die Ausrüstung von 2 Kriegsschiffen zur Convoy bewilligt und zur Bestreitung der Kosten der „Rode Tollen“ verordnet<sup>7)</sup>, d. h. aus dem Rothen Zoll wurden diese Mittel bestritten; die Einkünfte dieses Zolls wurden damals schon zu sehr verschiedenen Bedürfnissen verwandt<sup>8)</sup>.

<sup>1)</sup> Hamburger Rath an Lübecker Rath 1494, „am avende Conversionis Pauli“ (24. Januar). Konzept im Hamburger Staatsarchiv. Über die Ausrüstung der „Katerine“ vgl. Koppmann a. a. O. IV, 257.

<sup>2)</sup> Koppmann, VII, S. LXXIX.

<sup>3)</sup> ebenda V, 208; VII a. a. O.

<sup>4)</sup> In der Lade der Börsenaltan auf dem Hamburger Staatsarchiv unter der Bezeichnung „Conservirte Reliquien eines veralteten Bandes, enthaltend die Einnahme des Roden Tollen A<sup>o</sup> 1523“, umfassend 115 Seiten, meist sehr schlecht zu lesen. Der Band beginnt S. 2 mit den Worten: „Anno XXIII Frid. na Letare is begunnen dusse rode Tollen.“ Näheres hierüber gehört in eine Geschichte des hamburgischen Zollwesens. Auf S. 115 dieses Bandes findet sich die Abrechnung, die Kirchenpauer, Die alte Börse, S. 40 f., mittheilt und die er einem Manuscript der Kommerzbibliothek entnommen hat. Vgl. unten S. 106, Anm. 1.

<sup>5)</sup> Kirchenpauer a. a. O.

<sup>6)</sup> Koppmann VII, a. a. O.

<sup>7)</sup> Kirchenpauer a. a. O.

<sup>8)</sup> Koppmann a. a. O.

Später erscheint der Rothe Zoll nicht mehr in Verbindung mit dem Schutz der Schifffahrt; hätte ein solcher Zusammenhang auch ferner bestanden, so würde er sich wahrscheinlich aus den die Admiralität betreffenden Ordnungen u. s. w. nachweisen lassen; in diesen wird der Zoll nie erwähnt. Im 17. und 18. Jahrhundert bestand er in einer Abgabe, die man vom oberländischen Korn erhob, wenn es ausgeführt wurde.

Ein Geleitgeld oder Convoygeld finden wir ungefähr zu derselben Zeit, wo der Rode Tollen zuletzt für Convoyzwecke benutzt wurde. Im Jahre 1571 wurden wegen der Unsicherheit in der Nordsee mehrere Kriegsschiffe von Hamburg ausgerüstet; die Schiffe, die unter Convoy derselben geleitet wurden, bezahlten hierfür eine Abgabe<sup>1)</sup>. Im nächsten Jahre werden in „Bedenken des Kaufmanns wegen Ausrüstung gegen Seeräuber“<sup>2)</sup> „Convoye-Gelder“ und „Geleide-Geld“ erwähnt, und es wurde ausdrücklich betont, daß auch Güter, die nicht unter Convoy führen, dies Geleitgeld zahlen mußten.

Später begegnet ein „Convoygeld“ im Jahre 1628. Am 11. März dieses Jahres wurde im Rath- und Bürger-Convent eine Beschwerde von Schiffern über Officiere vorgebracht, nach der diese den ersteren „ungebührlich Convoy-Geld abfordern thun“; die Bürgerschaft beehrte die Abschaffung dieses Geldes. Erkundigungen ergaben, daß dies Convoygeld von den Officieren der von der Stadt wegen der Unsicherheit der Elbe ausgerüsteten Schiffe nicht gefordert, sondern gutwillig von den Schiffern gegeben worden war. Den Officieren wurde befohlen, selbst nichts zu fordern, doch freigestellt, ob sie angebotenes Geld annehmen wollten oder nicht. Doch hat ein Convoygeld, eine Entschädigungsgebühr für die von der Stadt zur Sicherung des Elbverkehrs gemachten Aufwendungen, wirklich bestanden; der Husumer Bürger Daniel Otto bezahlte im April 1628 „das verordnete Convoygeld den Herrn Deputirten des Rahtes zue Hamburg“ und verlangte, als ihm dennoch Schaden geschah, Rückerstattung dieses Geldes<sup>3)</sup>. Vielleicht erhob man es nur von nichthamburgischen Schiffen. Mit dem Admiralitätszoll, das muß betont werden, hatte diese Abgabe nichts zu thun. Wir hören von ihr weiterhin nichts. Erst als Hamburg das Convoywesen auf breiterer Basis errichtete, wurde wieder ein Convoygeld eingeführt.

<sup>1)</sup> In dem Manuskript der Kommerzbibliothek „Extract des Alterthumbs“ findet sich S. 211 die Bemerkung: Convoye Gelder: 1571. 5. April wegen Lewe Reinkens Schiff unter der Admiralschaft zu convoyen bis ins Vlie, entfangen 20 Thaler. — 1572. Von 24 Schiffen entfangen 628  $\text{fl}$  8  $\beta$  3  $\text{sch}$ . Noch von 28 Schiffen 809  $\text{fl}$  5  $\beta$  11  $\text{sch}$ .

<sup>2)</sup> Im Anhang Nr. 2.

<sup>3)</sup> Vgl. oben S. 9.

Als man im Jahre 1662 beschloß, der hamburgischen Schifffahrt Sicherheit durch Convoyen zu gewähren, stand die Regelung der Kostenfrage<sup>1)</sup> naturgemäß im Vordergrund; Kaufleute haben von jeher die gute Sitte gehabt, ehe sie an ein Unternehmen von weittragender Bedeutung gehen, sich über die Deckung der Kosten klar zu werden. Die in der Admiralität den Wunsch nach Convoy vortragenden Kaufleute schlugen zuerst vor<sup>2)</sup>, 1% Admiralitätszoll zu geben, d. h. von allen ein- und ausgehenden Gütern 1% vom Werthe. Hiergegen wurde

<sup>1)</sup> Über Convoygeld im Auslande mögen hier einige kurze Mittheilungen Platz finden. — In England wird schon im 14. Jahrhundert eine Abgabe von 6 Pence auf 20 s. vom Werth der Waaren (also 2½ Procent) für Convoyenschutz erwähnt (Macpherson I, 536. Unter Karl I. erscheint Convoymoney (Calendar of St. Papers. Dom. Ser. vol. 1638—39, S. 151. 475. 492). In Frankreich wurde noch 1675 und 1677 festgesetzt, „que tous Capitaines ou maitres des vaisseaux allant à la pêche des morues au banc de Terre-Neuve etc. paioient trois livres par tonneau du port de leurs vaisseaux pour être employées à l'armement et l'équipement des vaisseaux de guerre qui seroient destinés pour l'escorte et la sûreté de ladite pêche“; doch scheint diese Abgabe späterhin von den Terrenewefahrern nicht mehr erhoben worden zu sein, obgleich sie Convoy genossen. Für den Genuß der Convoyen nach Westindien wurde im 18. Jahrhundert eine Abgabe von 8 Procent vom Werth der Ladung für die ganze Reise, von je 4 Procent für Aus- oder Rückfahrt festgesetzt (Valin, Nouv. Commentaire I, 692 ff.; II, 790). — In Dänemark setzte die Verordnung vom 26. August 1622 fest: „Es sollen aber diejenigen, so in der Vlote durchaus keine Stücken haben, von jeglicher Last einen Reichsthaler in specie oder dessen Werth, hin- und wiederumb zurücke, wann sie — glücklich wiederumb angelangt, Diejenigen so allein aus Hispanien hereinfliegen, nur halb so viele geben und entrichten. Daferne sonst ein einige unserer eignen Nation Schiffe 20 oder mehr gute Götting mit ihrer zugehörig haben, sollen dieselben mit dem Convoy-Gelde verschonet, Diejenigen, so weniger und zwar bis an 14 Götting, mit dem was darzu gehöret, halb Convoye-Geld, welche zehen und darunter bis zu sechs haben, sollen einen halben Reichsordt weniger als gantze Convoye, Diejenige, so sechs und darunter, gantze Convoye zu zahlen schuldig sein.“ Also ähnlich wie in der hamburg. Admiralschaftsordnung von 1623. Die Kenntniss dieser dänischen Verordnung verdanke ich Herrn Dr. Konr. Haebler in Dresden. — In Schweden bestand im 17. Jahrhundert ein Convoygeld von ¼ Reichsthaler per Last; Ende des Jahrhunderts wurden die Schiffer von Convoygeld befreit, die um Salz zu holen aussegelten und zugleich weder Eisen, Pech oder Theer exportirten, sondern dafür Holzwaaren als Ballast führten, insoweit sie nicht offenbar dies nur thaten, um die Abgabe zu umgehen (Sillén, Svenska handelns og nåringarnes historia V, 103). Später, im Anfang des 18. Jahrhunderts, bewilligte die Regierung den Gotenburgern Convoy, aber gegen ein Convoygeld von 2 Procent vom Werth der Waaren (Berg, Samlingar till Göteborgs historia II, 130). — In dem 1684 zwischen Brandenburg und Emden getroffenen Accord wurde festgesetzt, dafs von Waaren im Verkehr mit Spanien, Portugal und der Levante ein Convoygeld erhoben werden sollte, von dem ¾ Brandenburg, ¼ Emden geniessen sollte; die Höhe der Veranlagung wurde in einer Taxe festgestellt (Schück II, 234).

<sup>2)</sup> Vgl. im Anhang Nr. 5a.

geltend gemacht, dafs dies nicht ausreiche, auch dafs es nicht thunlich sei, Güter jeden Verkehrs gleichmäfsig zu belasten. Die Admiralität beschlofs daher, den Kaufleuten vorzuschlagen, dafs die nach Spanien und Italien gehenden Güter  $2\frac{1}{2}$ – $3\%$ , die nach England und Frankreich die Hälfte und die nach Holland und Rußland den vierten Theil davon geben sollten. Hiergegen wandten aber die Kaufleute ein, das sei zu viel;  $1\%$  wollten sie geben; werde das Convoygeld so hoch angesetzt, so würden feine Waaren andere Orte aufsuchen. Für die Fahrt auf Holland, das wurde sofort betont, dürfe überhaupt kein Convoygeld genommen werden, da schon viele Waaren den Weg über Zwolle nähmen; erhöbe man für den Wasserweg Convoygeld, so würde das in noch größerem Umfange geschehen. Für die damals zunächst allein in Betracht kommende westliche Fahrt erklärten sich die Kaufleute bereit,  $1\frac{1}{3}\%$  zu geben, wenn sie dafür 2 Convoyen erhielten, und zwar sollte die Zahlung dauern, solange sie die Convoyen gebrauchten. Doch willigten sie auf den dringenden Wunsch der Admiralität, die dies als den „Hauptpunct, woferne sichs nicht zerschlagen soll“, bezeichnete, ein, dafs das Convoygeld dauern solle, bis die Kosten für die Convoyen abgetragen seien. Der Präses der Admiralität erklärte, es solle richtig Buch gehalten werden; „sobald die Zulage soviel wird austragen, als die Unkosten gewest, sollen dieselbe nicht weiter geben, sondern abgeschaffet seyn.“ Hinsichtlich der Höhe des Convoygeldes einigte man sich dahin, dafs von den Waaren im Verkehr mit Spanien  $1\%$ , von den mit Frankreich, England und Rußland  $\frac{1}{2}\%$  bewilligt wurde.

Diese 1 und  $\frac{1}{2}$  Procent bilden das eigentliche „Convoygeld“<sup>1)</sup>; die Grundlage der besonderen, zur Erhaltung der Convoyen erhobenen Abgaben. Für die Erhebung dieses Convoygeldes wurde ein Tarif, eine „Taxa“<sup>2)</sup> aufgestellt, aus der ersichtlich ist, in welchem Mafse die einzelnen Waaren dieser Abgabe unterlagen.

Später ist es aber nicht bei diesen 1 und  $\frac{1}{2}\%$  geblieben; zuerst wurden die Grönland- und Rußlandfahrer einer besonderen Besteuerung gegen den Genufs von Convoyen unterworfen; wir kommen darauf unten zurück. Für die Westfahrt blieben zunächst jene 1 und  $\frac{1}{2}\%$  maßgebend. Aber bereits im Frühjahr 1673 versuchte der Rath, als die Kommerzdeputirten um Convoy auf Frankreich baten, eine Steigerung dieses Satzes, indem er meinte, „Erb. Kaufmann müste auf andere Mittel

<sup>1)</sup> Betreffs der späteren Streitigkeiten zwischen Admiralität und Kommerzdeputation, die 1662 noch nicht bestand, über die Rechnungsablegung des Convoygeldes vgl. Kirchenpauer a. a. O. S. 46. Hier näher darauf einzugehen, hat kein Interesse, da der Streit die Convoy Sache selbst nicht berührt.

<sup>2)</sup> Im Anhang Nr. 14.

gedenken, auch sodann nach und von Frankreich 1% geben“. Es kam aber nicht zu der Convoy, und die Erhöhung unterblieb.

Dagegen schlug im März 1680 die Kommerzdeputation der Admiralität mit Hinweis auf den guten Zustand der Convoykasse eine Herabsetzung des Convoygeldes von 1 auf  $\frac{1}{2}$  oder  $\frac{1}{4}$  % vor. Damit war aber die Admiralität nicht einverstanden, indem die Kasse „durch das viele und theils langwierige Convoyen so erschöpft were, das man E. Erb. Kauffman austatt der Erleichterung woll ein mehrers anmuthen wollen“.

In den Wirren des Jahres 1684 kam es zu einer einseitigen Aufhebung des Convoygeldes durch den Ehrb. Kaufmann<sup>1)</sup>. Im September trug Johann Cordes dem letzteren u. A. vor „ob nicht wegen des beliebten ein und  $\frac{1}{2}$  pro 100 einige Folge zu befürchten und solches ihnen als ein ewiger Zoll aufgebürdet werden möchte“. Die Adjungirten, die nun gewählt wurden und namentlich auch die Holste'sche Sache untersuchen sollten, wurden beauftragt, Sorge zu tragen, „die Convoe Kosten zu ersparen, zu mindern, das beliebte respective ein und ein halb Procentum aufzukündigen oder einzuziehen“. Nachdem dann der Ehrb. Kaufmann, verleitet durch die demagogische Agitation des Cordes und seiner Genossen, die Einziehung des  $1\frac{1}{2}$  % Convoygeld und die Aufhebung der Convoy beschlossen hatte, protestirten die Kommerzdeputirten energisch dagegen. Am 24. September ward dann jener Beschlufs des Ehrb. Kaufmann, der übrigens auch wegen seiner Einseitigkeit juristisch anfechtbar war, wieder umgestoßen.

Allmählich wurde es aber immer schwieriger, die Convoykosten mit dem bestehenden Convoygeld zu bestreiten. Als im November 1690 zwei Convoyen auf einmal gefordert wurden, meinte der Rath sogleich, dann müfste auch 1% statt  $\frac{1}{2}$  % Convoygeld gegeben werden, und kurze Zeit darauf, im Januar 1691, mahnte er sehr dringend, es möchte E. Ehrb. Kaufmann „der Convoy zum besten contribuiren, das die große Unkosten damit möchten gestopet werden“. Während die Kommerzdeputirten vorschlugen, das eine Erhöhung des Convoygeldes von 1 auf  $1\frac{1}{2}$ , von  $\frac{1}{2}$  auf  $\frac{3}{4}$  und von  $\frac{1}{4}$  auf  $\frac{1}{2}$  vom nächsten Jahre an eingeführt werden möchte, lehnte der Ehrb. Kaufmann rundweg jede Erhöhung des Convoygeldes ab, „weiln es zu großen Abbruch der Handlung dienen würde“; auch ward von der Kaufmannschaft darauf hingewiesen, das wohl noch andere Mittel zur Verfügung ständen, und zwar „von Stadtseiten, weil der gantzen Stadt daran gelegen — und man E. Erb. Kaufmann damit

<sup>1)</sup> Vgl. auch unten.

allein nicht beschweren könnte<sup>1)</sup>. Bei dieser Gelegenheit wurde eine Seite der Convoygeldfrage berührt, die früher nur kurz gestreift worden war: die Exemption der Kaufleute des englischen Court vom Convoygeld. Obgleich diese Kaufleute von den hamburgischen Convoyen großen Vortheil hatten, bezahlten sie kein Convoygeld, was, abgesehen von dem finanziellen Gesichtspunkt, auch die Folge hatte, daß die nicht der Court angehörenden, mit England Handel treibenden und hierfür Convoygeld zahlenden Kaufleute bei den maßgebenden Faktoren, namentlich der Kammerei, stets sehr wenig Neigung fanden, Convoy auf England zu bewilligen<sup>2)</sup>. Im März 1691 fragten die Kommerzdeputirten beim Rath an, ob nicht einmal der Frage näher getreten werden könne, daß auch die Engländer zu der Convoy beitragen. Der Rath war ebenfalls der Ansicht, „daß man die Engländer anmuthete zu dieser extraord. Convoy zu contribuiren,“ empfahl aber vorläufig Geheimhaltung, bis es mit den Kollegien besprochen sei; unter der Hand könne man wohl mit einigen Engländern sprechen und ihnen vorstellen, „daß sie bey diesen beschwerlichen Kosten contribuirt, daß die Convoy desto ehe facilitirt würde“. Den Engländern fiel es aber gar nicht ein, zu zahlen; sie erklärten, „sie hetten keine order dazu, müßten erst an ihre Principalen darüber schreiben“. Der Rath beklagte dies sehr, im Hinblick auf die beträchtlichen Unkosten des Convoywesens. Die Exemption der Engländer fiel um so schwerer ins Gewicht, als, wie der Rath mittheilte, etwa der 6. Theil der Ladung englisches Gut war, also der Convoykasse nicht zu Gute kam. Noch im März 1693 drückte der Rath sein Bedauern darüber aus, daß der Ehrb. Kaufmann nichts über die Heranziehung der Fremden zu den Convoykosten beschlossen habe, und im Mai liefs er die Kommerzdeputirten wieder erinnern, doch bei den Englischen unter der Hand zu sondiren, ob sie nicht am Convoygeld sich beteiligen wollten. Alles dies hatte aber keinen Erfolg; und da, wie wir an anderer Stelle berichten, gerade von jener Zeit an fast regelmäßig englische Convoysschiffe auf die Elbe kamen, so scheint man in Hamburg in richtiger Würdigung des großen Werths dieser Art von Unterstützung des heimischen Seeverkehrs auf weitere Versuche, die englischen Kaufleute zum Convoygeld heranzuziehen, verzichtet zu haben. —

<sup>1)</sup> Vgl. auch die „Calculirung“ von 1692 im Anhang Nr. 22.

<sup>2)</sup> Die Courtkaufleute waren nämlich nur vom Convoygeld frei für den Verkehr mit England; als im Sommer 1668 der englische Schiffer Mathias Repsehaver, der dem Court angehörte, nach den Kanarischen Inseln geladen hatte und kein Convoygeld entrichten wollte, wurde dekretirt, daß er dies doch thun müsse, „denn die Englische keine andere frei Zeit als auf London, wie ihr Concordaten meldeten, könnte gestattet werden“. (Zollakten des Hamb. Staatsarchivs.)

Für Erhöhungen des gewöhnlichen Convoygeldes unter irgend welchen Formen zeigte sich auch in der Folgezeit bei der Kaufmannschaft sehr geringe Neigung.

Als im September 1694 die Kommerzdeputirten dem Ehrb. Kaufmann den Rath ertheilten, eine besondere Beisteuer behufs Erlangung von Convoy zu bewilligen, erklärte die Kaufmannschaft, dafs auf die Schiffe nach dem Westen nichts gelegt werden könne, „denn es were ja das 1 % da zu zahlen; und würde auch eine übele Consequenz seyn“. Die Kaufmannschaft wurde in ihrer Gesamtheit wie in den einzelnen Zweigen gerade in diesem letzten Decennium des Jahrhunderts finanziell stark in Anspruch genommen; durch Kriegsnoth und schwere Belästigungen namentlich seitens Dänemarks bedrängt, mußten sich zahlreiche Kaufleute zu nicht geringen Opfern verstehen. Das im Einzelnen auszuführen ist hier nicht der Ort. Nur eins muß erwähnt werden. Im Januar 1692 liefs der Rath, aufser anderen, einzelne Erwerbszweige treffenden Kontributionen, dem Ehrb. Kaufmann vorschlagen, einen Zuschlag von  $\frac{1}{4}$  % Zoll auf alle Waaren für die Dauer des Krieges und längstens auf neun Jahre zu legen. Der Ehrb. Kaufmann bewilligte dies; doch wurde nachträglich diese Zulage dahin modificirt, dafs  $\frac{1}{4}$  % auf den Seeverkehr mit Spanien, Portugal und Italien, und  $\frac{1}{8}$  % auf den mit England und Holland gelegt wurde. Als dann aber das Kollegium der Sechziger entschieden gegen diese Zollerhöhung Einspruch erhob, erklärte am 15. Februar der Rath, dafs auch er mit dem Kollegium, das jene Erhöhung als der Stadt sehr schädlich ansehe, einverstanden sei, dafs defshalb die ganze Sache rückgängig gemacht werden solle. Dieser Zollaufschlag ist defshalb nie bezahlt worden. Mit dem Convoywesen hat diese ganze Sache nichts zu thun; ich muß das hier betonen, da von anderer Seite, ohne Zweifel mit Bezugnahme auf jene beantragten, aber nie bezahlten  $\frac{1}{4}$  und  $\frac{1}{8}$  %, sogar eine thatsächlich erfolgte Erhöhung des Convoygeldes um ebensoviele Procente für das Jahr 1692 behauptet worden ist<sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> R. Ehrenberg theilt uns in seiner Schrift: „Wie wurde Hamburg grofs?“ I, 24 mit, dafs das Convoygeld für den Verkehr mit England etc.  $\frac{5}{8}$ , für den Verkehr mit Spanien etc.  $\frac{1}{4}$  betragen habe. Diese falsche Angabe erhält er, indem er (S. 43, Anm. 1) schreibt: „Letzteres [das Convoygeld] wurde dann aber 1692 erhöht.“ Eine Erhöhung des Convoygeldes 1692 hat, wie oben auseinandergesetzt, nicht stattgefunden. Wie kommt denn Ehrenberg aber zu jener Angabe? wird man fragen. Ehrenberg hat auf dem Stadtarchiv ein von ihm auch citirtes Aktenstück von 1714 benutzt; in diesem findet sich, nachdem das Convoygeld von  $\frac{1}{2}$  und 1 % erwähnt ist, folgende Bemerkung: „Wobey denn ferner zu notiren, dafs nebst jenem  $\frac{1}{2}$  % noch  $\frac{1}{8}$  und nebst dem besagten 1 % noch  $\frac{1}{4}$  aus freywilliger des Commercii Be-



Erst zehn Jahre<sup>1)</sup> später, 1702, als wieder ein großer Krieg ausgebrochen war, wurde es mit der Auferlegung einer Steuer, die ähnlichen Ursprungs wie die 1692 nicht zu Stande gekommene, wirklich Ernst. Im Juni dieses Jahres beschloß auf Veranlassung des Rathes der Ehrb. Kaufmann zur Erhaltung der Neutralität und freien Schifffahrt, daß diejenigen, die bisher 1 % Convoygeld, jetzt außerdem noch  $\frac{1}{2}$  %, und die, die bisher  $\frac{1}{2}$  %, jetzt außerdem noch  $\frac{1}{4}$  % bezahlen sollten. Die einzige Verwandtschaft, in der diese Zulage mit dem Convoywesen steht, ist die, daß sich dieselbe in ihrer Veranlagung an das alte Convoygeld anschloß, und daß in Folge dessen aus leicht begreiflichen Gründen sie auch wohl „ausserordentliches Convoygeld“ genannt wurde; denn diese Zulage sollte weder ausschließlic oder gar vornehmlich zu Convoyzwecken dienen, noch wurde sie, was ja, wenn sie eine einfache Erhöhung des Convoygeldes dargestellt hätte, das Natürlichste gewesen wäre, von eben derselben Behörde eingenommen und verwaltet, wie jenes; vielmehr floß diese „freiwillige Zulage“ in eine besondere Kasse, die von den Kommerzdeputirten verwaltet und gebucht wurde. Wie locker der Zusammenhang dieser Zulage mit den Convoyen war, geht auch aus der Art der Aufhebung der ersteren hervor. Im Mai 1704, als aus dem Ertrage der Zulage die Vorschüsse der Admiralität an die Kommerzdeputation zurückgezahlt waren, wurde vom Ehrb. Kaufmann die Zulage wieder aufgehoben; von Convoy ist dabei in keiner Weise die Rede. Dennoch wurde schon damals die Zulage in Verbindung ge-

liebung zum Besten desselben von einer Person aus dessen Mittel eingenommen werde.“ Das las E., und flugs war die „Combination“ fertig; er hatte mal etwas von  $\frac{1}{4}$  und  $\frac{1}{8}$  % im Jahre 1692 gelesen, war aber nur bis zu der Beantragung gekommen, und das negative Resultat derselben war ihm entgangen; deshalb warf er kühn die in dem Aktenstück von 1714 erwähnte freiwillige Zulage zusammen mit der von ihm konstruirten Erhöhung des Convoygeldes von 1692. Die in dem genannten Aktenstück erwähnte Zulage ist aber nicht von 1692, sondern von 1705 und hat, wie oben auseinanderzusetzen ist, eine ganz andere rechtliche Grundlage wie das Convoygeld, darf also überhaupt nicht ohne Weiteres mit diesem zusammengeworfen werden; von der Zulage von 1705 hat E. aber keine Kenntnis.

<sup>1)</sup> Kurz möge hier nur berührt werden, daß auch in den Porto-franco-Verhandlungen jener Zeit einmal die Convoy erwähnt wird. Am 12. November 1694 beschlossen die Kommerzdeputirten, „daß alle Güter von oben und unten kommand, aber was durchginge allein, sie gehörten fremden Bürgern, Einwohnern oder Contractsverwandten zu, müßten porto franco sein, und were es auch von fremden Gütern, so mit Convoy führen, zu verstehen“ etc. Auch Ehrenberg a. a. O. S. 32 führt diesen Beschluß unter Anführungszeichen an; merkwürdiger Weise läßt er aber, ohne irgend einen ersichtlichen Grund, den die Convoygüter betreffenden, oben gesperrt gedruckten Passus weg! Für die Darlegung Ehrenberg's war er nicht überflüssig, ganz abgesehen davon, daß solche willkürliche Auslassungen mindestens sehr bedenklich sind.

bracht mit dem Convoywesen; sie sollte u. A. für die Erhaltung der freien Schifffahrt dienen, und für diesen Zweck waren ja auch die Convoyen vorhanden; es ist defshalb bemerkenswerth, dafs im Juli 1703 die Archangelfahrer bei einem Gesuch um Mannschaft zur Verstärkung von zwei Schiffen erklärten, sie wünschten, wenn ihnen ihr Verlangen nicht werde, „dafs man sie des  $\frac{1}{2}$  und  $\frac{1}{4}$  % erlasse“; auf den Ursprung der Zulage kann aus einer solchen Bezugnahme aber doch nur mit Vorsicht ein Rückschluß gemacht werden.

Schon im Juni 1705 kam es zu einer Erneuerung jener Zulage; zur Sicherung der freien Handlung auf Frankreich und Spanien wurde vom Ehrb. Kaufmann eine Kontribution, diesmal von  $\frac{1}{4}$  und  $\frac{1}{8}$  %, bewilligt, und zwar im Übrigen ganz genau unter denselben Modalitäten, wie 1702, und vorläufig nur auf ein Jahr. Von Convoy ist dabei absolut nicht die Rede. Dafs bei der Bewilligung dieser Zulage, bei der man sich ausdrücklich auf die gleichartige von 1702 bezog, gar nicht an Unterhaltung von Convoyen gedacht worden ist, erhellt am klarsten daraus, dafs es erst eines besonderen Beschlusses bedurfte, als man nun endlich im Jahre 1706 das Bedürfnis empfand, aus dieser Zulage Mittel für Convoyzwecke zu entnehmen. Im Frühjahr 1706 verweigerte die Kämmererei trotz mehrfachen Drängens ihre Einwilligung zu drei Convoyen aus finanziellen Gründen; auch die Admiralität erklärte, nicht im Stande zu sein, die Kosten für drei Convoyen zu bestreiten. Darauf beschlofs am 29. März der Ehrb. Kaufmann die Verlängerung der im Jahre 1705 „zu der freyen franschen Handlung“ („als mit der es“, wie es im Protokoll heifst, „allerdings dem Vermuhten nach nicht so reussiren möchte“) bewilligten „freywillige Zulage des Erb. Kaufmans“ von  $\frac{1}{4}$  und  $\frac{1}{8}$  % bis ultimo December; und zwar erklärte sich der Ehrb. Kaufmann bereit, aus dieser seiner Verwaltung unterstehenden Kasse der Admiralität soviel vorzuschiefsen, wie sie bedürfe, Alles aber „ohne des Ehrb. Kaufmans Praejuditz und Consequenz seines ordinairn Convoy-Geldes“. Hiermit waren denn auch die anderen maßgebenden Faktoren, Kämmererei und Admiralität, einverstanden. Dafs von einer Erhöhung des „Convoygeldes“ also auch hier nicht die Rede sein kann, ist klar und geht hervor schon aus dem ausdrücklich betonten Gegensatz zum „ordinairn Convoygeld“. Es wurde lediglich aus zu anderen Zwecken bestimmten Mitteln temporär eine Bewilligung für Convoyen ausgesprochen. — Lange blieb die Zulage des  $\frac{1}{4}$  und  $\frac{1}{8}$  % nicht unangefochten. Schon im December 1706 wurde sie vom Ehrb. Kaufmann wieder aufgehoben, „massen der Erb. Kaufman wenig dabey profitiret“, und er blieb auch bei diesem Beschlufs trotz mehrfacher Mahnungen des Raths. Mit den Convoyen wird diese Aufhebung nicht in Verbindung gebracht; der Rath

protestirte nur gegen die Aufhebung, weil man in Folge der Friedensaussichten doch bald besonderer Mittel bedürfen würde.

Erst 1708 führte das Verlangen nach Convoy zu einer wirklichen Erhöhung des Convoygeldes. Wieder erklärten sich im März Kämmerer und Admiralität nicht im Stande, Convoy zu geben ohne eine besondere Zulage. Hierauf beschloß am 28. März der Ehrb. Kaufmann, „dafs solche Güter, so an denen Schiffen gebracht; von alle und jede dessen, die nach dem Westen giengen,  $\frac{1}{4}$  Procentum erlegen“; dafür bedang er sich das ganze Jahr Convoy aus. Die Verwaltung sollte, wie bei dem  $\frac{1}{4}$  und  $\frac{1}{8}$   $\%$ , in Händen der Kommerzdeputirten liegen; die Bewilligung geschah nur bis ultimo December, sollte aber, wenn die Convoy wider Verhoffen länger ausbleibe, noch weiter gelten. Im December wurde dies  $\frac{1}{4}$   $\%$  wieder aufgehoben. Schon im April 1709 aber wurde das  $\frac{1}{4}$  und  $\frac{1}{8}$   $\%$ , wie es 1706 aufgehoben war, wiederhergestellt, und zwar diesmal lediglich, um Mittel für Convoyen zu schaffen; dafs dies der ausschließliche Zweck war, ergibt sich daraus, dafs, als die Abgabe am 11. Januar 1710 wieder vom Ehrb. Kaufmann aufgehoben und nun vom Rath darauf hingewiesen wurde, „dafs das commercium würde künftig zu den Tractaten Geld nöthig haben“, die Kommerzdeputirten erklärten, dafs diese Zulage nur für die Convoy bewilligt sei, und „wafs das übrige angieng, würde seiner Zeit beym Kauffman davon zu reden seyn“. Am 30. April bewilligte aber der Ehrb. Kaufmann wieder die  $\frac{1}{4}$  und  $\frac{1}{8}$   $\%$  für die Convoyen; ein Antrag der Kämmerer, statt des  $\frac{1}{8}$   $\%$  auch  $\frac{1}{4}$  zu geben, wurde nicht bewilligt. Nachdem im December 1710 diese Auflage wieder aufgehoben, wurde sie im März 1711 wiederhergestellt, Ende des Jahres wieder aufgehoben. Im Februar 1712 bewilligte der Ehrb. Kaufmann allerdings wieder jene freiwillige Zulage von  $\frac{1}{4}$  und  $\frac{1}{8}$   $\%$ , aber diesmal ausdrücklich „zu den Regalien der Friedenstractaten anzuwenden“. Dagegen wandte die Kämmerer ein, es müßten diese Gelder für Convoyzwecke benutzt werden. Der Ehrb. Kaufmann blieb aber dabei trotz mehrfacher Gegenvorstellungen des Raths, wies auf Bewilligung seitens der Bürgerschaft hin und meinte noch im August, als die Kämmerer wieder auf die Zulage drang, man habe „von 12 Jahren her Convoy-Geld bezahlet und nie-mahlen Convoy genossen“. So wurde denn auch für das Jahr 1713 die Weiterzahlung der  $\frac{1}{4}$  und  $\frac{1}{8}$   $\%$  nur für die Friedensverhandlungen bewilligt, ebenso 1714<sup>1)</sup>. Als dann der Friede geschlossen und 1715 end-

<sup>1)</sup> Aus den im Archiv der Handelskammer befindlichen Rechnungsbüchern über diese Zulage ergibt sich, dafs diese folgende Erträge gebracht hat:

lich einmal wieder Convoy nach dem Westen zu Stande kam, verlangten Admiralität und Kämmererei dafür, auſer dem gewöhnlichen Convoygeld, noch die „freiwillige Zulage“ von  $\frac{1}{4}$  und  $\frac{1}{8}$  %o. Der Ehrb. Kaufmann lehnte dies aber rundweg ab. Im Jahre 1716 trat die Kämmererei mit demselben Verlangen an die Convoy begehrende Kaufmannschaft heran; die Kommerzdeputirten empfahlen die Bewilligung, um wenigstens die Convoy durchzusetzen; aber der Ehrb. Kaufmann blieb bei seiner ablehnenden Haltung. Für Convoyzwecke ist seitdem diese „Zulage“ nie wieder in Vorschlag gekommen; im Jahre 1720—21 wurde sie bewilligt zum Zweck der Unterhaltung eines Quarantänegebäudes.

Während dieser ganzen Zeit wurde das gewöhnliche Convoygeld von 1 %o und  $\frac{1}{2}$  %o ununterbrochen gezahlt; wenn eine Zulage beantragt wurde, so pflegte man der Ablehnung wohl den Hinweis auf die Zahlung des Convoygeldes hinzuzufügen. An eine Aufhebung des alten Convoygeldes wurde, obgleich nach dem Westen Jahre lang keine Convoyen gingen, nicht gedacht.

Erst 1725 wurde von Seiten des Ehrb. Kaufmanns öffentlich aufmerksam gemacht auf den ja allerdings seltsamen Zustand, daß nämlich „der Convoy-Zoll, ohngeachtet man in vielen Jahren sich keiner Convoy bedient, noch nach wie vor eingefordert und entrichtet wird“. Man fügte hinzu, daß „bey denen anhaltenden schlechten Conjunctionen“ diese Zahlung dem Handel unerträglich sei. Der Rath wurde, mit Hinweis darauf, daß diese Abgabe „nur pure und allein zum Behueff der Convoy von denen löbl. Vorfahren angeordnet worden“, ersucht, zu veranlassen, daß sie auf die Hälfte herabgesetzt werde. In seiner Erwiderung betonte der Rath einerseits, „wie höchst nöthig und nützlich ein solches Zoll-Regal zur Stadt-Convoy were“, andererseits und namentlich, wie wir oben gesehen<sup>1)</sup>, die Nothwendigkeit des Convoywesens im Allgemeinen und des damit zusammenhängenden Convoygeldes im Besonderen. Auf-

---

1703:	30 098	℔ 14	β,
1704 (2. Jan. bis 19. Mai):	12 020	℔ 6	β,
1705 (19. Juni bis 28. Dec.):	15 711	℔ 7	β.
1706:	17 798	℔ 1	β,
1708 (12. April bis ult. Dec.):	22 399	℔ 6	β,
1709 (27. April bis 10. Jan. 1710):	14 130	℔ 6	β,
1710 (9. Mai bis ult. Dec.):	11 647	℔ 14	β,
1711 (8. April bis ult. Dec.):	15 350	℔ 2	β,
1712 (2. Jan. bis ult. Dec.):	18 905	℔ 8	β,
1713 (dito):	16 672	℔ 5	β,
1714 (25. April bis ult. Dec.):	14 953	℔ —	β.

<sup>1)</sup> S. 47.

gehoben ist denn auch das Convoygeld nicht, sondern es hat das ganze 18. Jahrhundert und die französische Zeit überlebt.

Über die Höhe des eingegangenen Convoygeldes besitzen wir leider nur sehr wenig Kunde. Für die Hauptperiode des Convoywesens kennen wir nur ein Jahr diesen Betrag; im Jahre 1690 trug das Convoygeld 60300 £<sup>1)</sup> ein. Und im Jahre 1694 brachten 62 Schiffer, die unter den zwei Convoyern Tamm und Marinsen nach dem Westen in See gingen, neben 7666 £ Admiralitätszoll, 7164 £ Baakenzoll und 7606 £ Werkzoll als Convoygeld 22068 £ 9 *ß* ein. Das Convoygeld betrug also in diesem Fall nahezu ebenso viel, wie die drei anderen Zollabgaben zusammen.

Die Kosten des Convoywesens genau zu berechnen, dürfte sehr schwer halten. Allerdings sind eine Reihe von Rechnungsbüchern vorhanden<sup>2)</sup>, aus denen über Kosten und Ausgaben für Rechnung der Convoyen mancherlei Aufschlüsse sich ergeben; aus diesen von verschiedenen Behörden und nach verschiedenen Gesichtspunkten geführten Büchern aber eine genaue Aufstellung über Dasjenige, was die Convoyen im Einzelnen und insgesamt gekostet haben, zu erhalten, dürfte eine höchst mühsame Aufgabe, vielleicht sogar ganz unmöglich sein. Wir beschränken uns somit hier auf einige Einzelangaben über die Kosten. Im Jahre 1699 äußerte der Rath, ein Convoyeschiff koste pro Tag 100 Thaler, und aus einer Aufstellung von etwa 1730 ergibt sich, daß allein die Gehälter der gesammten Besatzung täglich etwa 180 Thaler und im Jahre rund 66400 Thaler betragen.

Im Folgenden geben wir eine Zusammenstellung der Summen, die von der Kämmererei von 1662—1748 für Convoyachen ausgegeben sind<sup>3)</sup>. Die Hauptsummen, abzüglich der in Klammern beigefügten, sind meistens für Lohnzahlungen, Assekuranzen u. s. w. ausgegeben. Die in Klammern stehenden Beträge gingen an die Convoydeputirten, die ebendieselbe Summe auch noch von der Admiralität erhielten. Über die Verwendung dieser an sie abgehenden Summen, die in die sog. „kleine Convoy-Cassa“ flossen, führten die Convoydeputirten Buch.

<sup>1)</sup> Vgl. im Anhang Nr. 22.

<sup>2)</sup> In Betracht kämen die Rechnungsbücher der Kämmererei, der Admiralität und des Convoykollegs, sowie über die „freiwillige Zulage“. Die Rechnungsbücher des Convoykollegs fehlen von 1688—1748; die Kassabücher der Admiralität sind erst von 1728 an vorhanden, also von einer Zeit an, wo sie für das Convoywesen kaum noch von Werth sind.

<sup>3)</sup> Nach den Kassabüchern der Kämmererei (auf der Finanzdeputation aufbewahrt).

Die Einnahmen, die die Kämmerei aus Convoysachen zog, und die oben besprochen worden sind, buchte sie natürlich auch. Zu diesen größeren Einnahmen (Grönland-Fischgeld, Extrazulage der Rufsfahrer u. s. w.) kamen dann noch die Einnahmen aus den verkauften Convoysschiffen und Materialien.

Wenn wir die Summen, die die Kämmerei von 1662—1748 für Convoy ausgab (einschließlich der an die Convoydeputirten gehenden Beträge) zusammenzählen, so erhalten wir ein Kapital von rund 4 705 000 £. Rechnen wir hierzu, daß auch die Admiralität in dem genannten Zeitraum rund 2 Millionen für Convoysachen ausgegeben hat, so kommt als Resultat, daß das Convoywesen, soweit es aus öffentlichen Geldern bestritten wurde, 6—7 Millionen £ gekostet hat, d. h. eine für damalige Zeiten sehr beträchtliche Summe.

Die Kämmerei gab für Convoysachen aus:

Jahr				
1662 bis 14. Febr. 1663	—	30 351	£ 12 β 9 $\frac{1}{2}$ ,	
1663	—	23 732	£ 4 β — $\frac{1}{2}$	(aufser für Tonnenbojer),
1664	—	25 589	„ 6 „ — „	(dito),
1665	—	21 490	„ 12 „ — „	(dito),
1666	—	29 977	„ 15 „ — „	(dito),
1667	—	64 979	„ 10 „ 6 „	(hiervon 41 116 £ 5 β 6 $\frac{1}{2}$ für den Bau der Schiffe),
1668	—	104 347	„ 1 „ 6 „	(dito 63 122 £ 2 β 6 $\frac{1}{2}$ ),
1669	—	104 438	„ 9 „ — „	(dito 50 301 £ 15 β),
1670	—	49 414	„ 8 „ 6 „	(hiervon für Ausrüstung und Unterhaltung der Convoyen 18 700 £),
1671	—	40 757	„ 3 „ — „	(hiervon 15 000 £ für Unterhaltung der Convoyen an die Convoydep. bezahlt),
1672	—	25 157	„ — „ — „	(dito 14 800 £),
1673	—	70 876	„ 11 „ — „	(dito 18 100 £),
1674	—	58 333	„ 14 „ — „	(dito 15 800 £),
1675	—	60 317	„ 6 „ — „	(dito 20 250 £),
1676	—	39 462	„ 12 „ — „	(dito 17 960 £ 14 β),
1677	—	74 848	„ — „ — „	(dito 23 048 £ 1 β),
1678	—	58 250	„ 8 „ 6 „	(dito 20 319 £ 15 β 6 $\frac{1}{2}$ ),
1679	—	72 986	„ 15 „ — „	(dito 13 600 £),
1680	—	75 599	„ 14 „ — „ <sup>1)</sup>	(dito 21 310 £),

<sup>1)</sup> Hierin enthalten auch 5952 £ 15 β 6  $\frac{1}{2}$ , die die Kämmerei an die Admiralität zur Ausgleichung der beiden Convoykonten zahlte.

Jahr					
1681	—	69 898	℔ 10	β —	Ⓢ (hiervon 18 900 ℔ für Unterhaltung der Convoyen an die Convoydep. bezahlt),
1682	—	38 111	„ 12	„ 6	„ (dito 10 000 ℔).
1683	—	47 104	„ 1	„ —	„ (dito 21 179 ℔ 12 β),
1684	—	28 647	„ 12	„ —	„ (dito 11 500 ℔),
1685	—	43 654	„ 15	„ —	„ (dito 7 200 ℔),
1686	—	41 727	„ 15	„ 6	„ (dito 7 872 ℔ 8 β),
1687	—	63 373	„ 2	„ —	„ <sup>1)</sup> (dito 22 835 ℔),
1688	—	61 869	„ 5	„ —	„ (dito 28 154 ℔ 9 β 6 Ⓢ),
1689	—	78 618	„ 1	„ —	„ (dito 23 261 ℔ 9 β),
1690	—	88 469	„ 14	„ 3	„ <sup>2)</sup> (dito 22 854 ℔ 13 β 6 Ⓢ),
1691	—	122 060	„ 15	„ 6	„ (dito 26 100 ℔ 5 β),
1692	—	103 662	„ 2	„ 6	„ <sup>3)</sup> (dito 27 635 ℔ 3 β),
1693	—	100 632	„ 5	„ —	„ <sup>4)</sup> (dito 12 845 ℔ 11 β),
1694	—	75 525	„ 6	„ —	„ (dito 23 440 ℔ 12 β),
1695	—	110 352	„ 2	„ 3	„ (dito 15 203 ℔ 2 β 3 Ⓢ),
1696	—	69 506	„ 2	„ —	„ (dito 23 513 ℔),
1697	—	99 127	„ 1	„ 6	„ (dito 20 422 ℔ — β 6 Ⓢ),
1698	—	37 676	„ 13	„ 9	„ (dito 14 053 ℔ 2 β 9 Ⓢ),
1699	—	42 380	„ 8	„ —	„ (dito 16 145 ℔ 2 β 6 Ⓢ),
1700	—	48 295	„ 15	„ 6	„ (dito 24 806 ℔ 2 β),
1701	—	62 495	„ 11	„ —	„ (dito 30 387 ℔ 2 β 6 Ⓢ),
1702	—	89 008	„ 1	„ 6	„ (dito 35 378 ℔ 10 β),
1703	—	74 487	„ 14	„ 6	„ (dito 33 060 ℔ 3 β),
1704	—	98 467	„ 5	„ —	„ (dito 40 530 ℔ 3 β),
1705	—	101 014	„ 5	„ —	„ (dito 30 891 ℔ 12 β),
1706	—	76 867	„ 7	„ —	„ (dito 39 392 ℔ 9 β),
1707	—	82 380	„ 2	„ 6	„ (dito 27 062 ℔ 3 β),
1708	—	81 227	„ 14	„ —	„ (dito 30 576 ℔ 2 β),
1709	—	85 715	„ 7	„ 6	„ (dito 27 436 ℔ 7 β),
1710	—	90 021	„ 15	„ 9	„ (dito 41 865 ℔ 3 β 9 Ⓢ),
1711	—	114 705	„ 15	„ 6	„ (dito 24 629 ℔ 13 β),

<sup>1)</sup> Enthält 5004 ℔ 2 β als Zahlung an die Admiralität für das neue Convoy-schiff; auch 725 ℔ „ an Johan Thomas wegen der Engl. Kitze, welche die von Moscovien und Grönland kommende Schiffe, wegen der Türken wahrschauhen sollen, zu der Cämerey theil<sup>2)</sup>, vgl. oben S. 25.

<sup>2)</sup> Darin enthalten 6000 ℔ für die neue Convoy.

<sup>3)</sup> Für denselben Zweck hierin enthalten 14 521 ℔ 8 β.

<sup>4)</sup> Ebenso 2485 ℔ 15 β 6 Ⓢ.

Jahr					
1712	—	103 015	£ 4	ß —	℔ <sup>1)</sup> ,
1713	—	53 016	"	9 "	" "
1714	—	20 193	"	3 "	" "
1715	—	47 787	"	14 "	" "
1716	—	51 563	"	15 "	" "
					(hiervon 24 629 £ 13 ß für Unterh. der Convoyen an die Convoydep. bezahlt),
1717	—	76 153	"	— "	" "
					(dito 32 494 £ 3 ß),
1718	—	49 665	"	1 "	" "
					(dito 30 620 £ 13 ß),
1719	—	30 711	"	8 "	" "
					(dito 25 673 £ 2 ß),
1720	—	42 698	"	3 "	" "
					(dito 42 698 £ 3 ß),
1721	—	42 906	"	7 "	" "
					(dito 42 906 £ 7 ß),
1722	—	31 032	"	5 "	" "
					(dito 31 032 £ 5 ß),
1723	—	17 918	"	4 "	" "
					(dito 17 918 £ 4 ß),
1724	—	50 063	"	5 "	" "
					(dito 38 810 £ 5 ß),
1725	—	22 913	"	2 "	" "
					(dito 22 725 £ 10 ß),
1726	—	17 943	"	13 "	" "
					(dito 17 843 £ 13 ß),
1727	—	92 622	"	5 "	" "
					(dito 71 800 £),
1728	—	68 196	"	— "	6 "
					(dito 24 782 £ 8 ß),
1729	—	42 084	"	8 "	" "
					(dito 16 417 £ 11 ß),
1730	—	16 063	"	6 "	" "
					(dito 16 063 £ 6 ß),
1731	—	12 825	"	3 "	" "
					(dito 12 825 £ 3 ß),
1732	—	15 040	"	15 "	" "
					(dito 15 040 £ 15 ß),
1733	—	43 734	"	7 "	" "
					<sup>2)</sup> (dito 13 734 £ 7 ß),
1734	—	29 234	"	12 "	" "
					(dito 29 314 £ 8 ß),
1735	—	19 384	"	6 "	6 "
					<sup>3)</sup> ,
1736	—	13 944	"	3 "	" "
1737	—	20 923	"	1 "	6 "
1738	—	49 264	"	5 "	6 "
1739	—	43 110	"	6 "	9 "
					(dito 41 310 £ 6 ß 9 ℔),
1740	—	16 817	"	12 "	" "
1741	—	15 397	"	15 "	6 "
1742	—	16 388	"	3 "	" "
1743	—	41 453	"	— "	6 "
					(dito 40 140 £ 8 ß 6 ℔),

<sup>1)</sup> Für die Jahre 1712—15 fehlen Einzelbücher, die die Zahlungen an die Convoydeputirten enthalten.

<sup>2)</sup> Hierin enthalten 30000 £, die die Kammerei der Admiralität noch für die Convoy von 1727 schuldet.

<sup>3)</sup> Von hier ab sind, wie einzeln ja auch schon früher, die Zahlungen der Kammerei an die Convoydeputirten gleich hoch wie die ganzen Ausgaben der ersten für Convoyen; nur 1739, 1743, 1746 nicht.



Jahr

1744 — 23 244  $\text{Z}$  10  $\text{fl}$  —  $\text{S}$ ,

1745 — 14 850 " 9 " — "

1746 — 35 113 " 11 " 6 " (hiervon 19 713  $\text{Z}$  11  $\text{fl}$  6  $\text{S}$  für Unterhaltung der Convoyen an die Convoydep. bezahlt),

1747 — 10 531 " 9 " — "

1748 — 18 815 " 5 " — " <sup>1)</sup>).

---

<sup>1)</sup> Das Convoykonto in den Kammereikassabüchern geht natürlich noch weiter; nur bis hierher haben diese Zahlen aber Interesse für uns.

## VI.

# Besondere Abgaben für die grönländischen und russischen Convoyen.

### A. Die grönländischen Convoyen und ihre finanziellen Verhältnisse.

Eine eigenartige Stellung dem Convoywesen gegenüber nahmen die Grönlandfahrer ein, namentlich in finanzieller Beziehung. Als im Jahre 1662 die Grundlage zum hamburgischen Convoywesen gelegt wurde, war von der Grönlandfahrt nicht die Rede; sie durch Convoyen zu schützen kam nicht in Erwägung. Dementsprechend konnte auch eine finanzielle Belastung der Grönlandfahrt auf Grund des Convoywesens nicht in Betracht kommen.

Zuerst im Jahre 1676 treten auch die Grönlandfahrer mit dem Wunsch, an den Wohlthaten des Convoywesens theilzunehmen, hervor; sie begehrten den Schutz ihrer Fahrt durch Stadtconvoyer „aus der gemeinen Cassa“. Die Convoy wurde ihnen bewilligt. Das war eine wichtige Neuerung im Convoywesen; sie war es um so mehr, als auch die Heranziehung der Interessenten der Grönlandfahrt zu den Convoykosten etwas Neues war. Das Verfahren, wie es bei den Spanien-, Portugal- und Englandfahrern befolgt wurde, nämlich von der Ladung einen gewissen Procentsatz des Werths als Beitrag zu berechnen, konnte den Grönlandfahrern gegenüber nicht gut angewandt werden. Ihre Fahrt nahm im Schiffahrts- und Handelsgewerbe Hamburgs eine gewisse Ausnahmestellung ein; sie hatte gegenüber der scharfen Konkurrenz nicht nur Hollands, sondern auch deutscher Seeplätze, zu denen Nachbarorte, wie Altona und Harburg, zählten, einen schweren Stand; sie hatte überdies nicht auf sichere Erträgnisse zu hoffen, sondern diese hingen — mehr, wie es bei anderen Zweigen der Schiffahrt der Fall war — von

elementaren Faktoren ab. Andererseits brachte die Grönlandfahrt verhältnismäßig vielen, namentlich auch kleineren Leuten direkt und indirekt einen Verdienst. An den maßgebenden Stellen in Hamburg bestand deshalb das Bestreben, diesen Erwerbszweig möglichst zu schonen und in der Entwicklung nicht durch äußere Einflüsse zu hemmen. So gingen die Erträgnisse dieser Fahrt in Hamburg zollfrei ein; und man gewährte ihnen Erleichterungen in der Accise<sup>1)</sup>. Im Juli 1669 regte aber die Kämmerei beim Rathe an, „ob nicht rahtsam, das die Kauffleute, welche auf den Walfischfangst Schiffe aufrüsten und guhte Handlung thun, etwas geben müssen“. Eine vom Rath hierauf veranlaßte Untersuchung darüber, wie es in Holland damit gehalten würde, ergab, das dort eine Abgabe auf Thran und Barden bestand. Es wurde nun, wenn auch nicht ohne Widerspruch sowohl innerhalb des Rathes selbst wie auch seitens der Grönlandfahrer, beschlossen, auch in Hamburg die Erträgnisse dieser Fahrt einer Abgabe zu unterwerfen, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob in jedem Einzelfalle ein Gewinn oder Verlust bei der Fahrt erzielt war. Bis es zu einem Definitivum kam, dauerte es doch noch einige Jahre. Im Oktober 1673 mahnte die Kämmerei wieder daran, das die Grönlandfahrer Zoll geben möchten. Der Rath verhandelte mit letzteren durch die Zollherren, und im Jahre 1674 einigte man sich schließlic, das die Grönlandfahrer von jedem Fisch vier Thaler zahlen sollten.

Es war nothwendig, die Entstehung dieses sogenannten Fischgeldes, die vor 170 Jahren den Behörden wegen des darüber schwebenden Dunkels viel zu schaffen machte, hier etwas eingehender zu schildern, da nur dann die Art des Beitrages der Grönlandfahrer zu den Convoykosten uns verständlich wird.

Als im Frühjahr 1676 an die Kämmerei die Frage herantrat, zu der Convoy für die Grönlandfahrer ihre Zustimmung zu geben, knüpfte sie an letztere die Forderung eines besonderen Beitrags, und dieser schloß sich an die bisherige einzige Abgabe, der die Grönlandfahrt unterworfen war, an; diese Abgabe war allerdings ein Zoll, hatte also einen ganz anderen, wirtschaftlichen Charakter, aber sie war, wie wir sahen, fixirt und vom Werth des Objekts unabhängig; an sie die Convoyabgabe anzuschließen war somit nicht nur leicht erklärlich, sondern auch praktisch. Man vereinbarte, das die Grönlandfahrer für die ihnen zugestandene Convoy dies Jahr nicht vier, sondern acht Thaler pro Fisch geben sollten. Im Jahre 1677 gelang es ihnen, die Herabsetzung dieses Beitrags auf sechs Thaler zu erreichen; dafür bekamen sie Convoy. Auch

<sup>1)</sup> Langenbeck S. 499; Blanck, Mandatensammlung II, 1030. Vgl. auch Klefeker, Sammlung der hamb. Gesetze etc. VII, 52 ff.

1678 wurde den Grönlandfahrern zwar wieder Convoy bewilligt, der Rath brachte aber nun eine ganz neue Art des Beitrages in Vorschlag, nach welchem „das Negotium auff Grönland“, Kämmerei und Admiralität je ein Drittel zu den Unkosten hergeben sollten. Darauf wollten sich die Grönlandfahrer aber nicht einlassen; sie bestanden darauf, daß die Höhe ihres Beitrages abhängig bleibe von dem Ertrage ihrer Fahrt, und wollten sechs Thaler Fischgeld geben, während der Rath nun zwölf Thaler verlangte; zuletzt einigte man sich auf acht Thaler. In dem darüber ausgestellten Revers <sup>1)</sup> werden ausdrücklich diese acht Thaler als „Zoll und Convoy-Geld“ bezeichnet und betont, daß diese Auflage künftig, wenn sie keine Convoy genossen, „zu keine ferner Consequence oder Nachfolge gereichen soll“.

Bei den Verhandlungen dieses Jahres über die Convoy für die Grönlandfahrt kam übrigens, was hier nicht übergangen werden darf, zum ersten Mal die Ansicht zum Ausdruck, daß die Convoyen nicht für die Grönlandfahrt da seien. Im Rathe fiel am 8. Januar das Wort, es seien „unsere Convoye-Schiffe nicht dazu gebauet, daß sie nacher Norden, sondern nacher Westen gehen sollen“; und die Grönlandfahrer mußten sich in einer Supplik, datirt vom 18. Januar, gegen den gleichen, ihnen von den Spanienhändlern entgegengehaltenen Einwand vertheidigen; und sie thaten das, indem sie u. a. äußerten, daß „die Convoysschiffe zur Stadt Besten gebauet“ wären. Es ist nicht so sehr merkwürdig, daß dieser Einwand überhaupt erhoben worden ist; denn thatsächlich sind die Convoyen nur für die nach Westen gerichteten Fahrten gebaut worden; sonderbar ist es aber, daß dieser Einwand erst erhoben wurde, nachdem die Grönlandfahrer schon zwei Jahre Stadtconvoyen genossen und dafür Geld entrichtet hatten. Nachdem man den Grönlandfahrern einmal Geld abgenommen und dafür Convoy gegeben hatte, mußte man ihnen gegen Geldzahlung Convoy stets bewilligen, natürlich nur, wenn dies überhaupt möglich war; die Geldzahlung bildete nun die Voraussetzung und Bedingung der Convoy, nicht die historische Bestimmung der letzteren. Wir mußten hierauf deshalb auch an dieser Stelle, wo von der finanziellen Seite der grönländischen Convoy die Rede ist, eingehen.

Es blieb auch nicht bei diesem einzigen Mal, daß den Grönlandfahrern nahegelegt wurde, daß sie eigentlich keinen Anspruch auf die

<sup>1)</sup> „Nachdehme E. Hochw. Raht sich belieben lassen, Convoy nacher Grönland zu verwilligen, so versprechen wir Endesunterschriebene Directores vor uns und unsere Mit-Interessenten vor dieses Jahr von jeden Wallfisch, so vorgemelte Schiffe nechst Gott anhero bringen werden, an Zoll und Convoy-Geld unweegerlich zu bezahlen acht Reichsthaler, jedoch daß diese Uflage uns inskünftig, da wir keiner Convoy geniessen, zu keine ferner Consequence oder Nachfolge gereichen soll“ etc.

Convoy hätten; schon im nächsten Jahre, 1679, meinte der Rath, als jene wieder um Convoy nachsuchten, das Convoysschiff sei eigentlich für die Fahrt nach dem Westen erbaut, und er fügte dann hinzu, die Grönlandfahrer trügen auch zu wenig dazu bei; er verlangte, daß sie die Convoy nicht allein versichern lassen und die Assekuranzprämie bezahlen, sondern auch alle anderen Unkosten bestreiten und dazu auch in Zukunft beitragen müßten. Es blieb aber bei den acht Thalern Fischgeld.

Mehrere Jahre vergingen, ohne daß die Grönlandfahrer Convoy benutzten. Sie bezahlten die vier Thaler Fischgeld natürlich auch in diesen Jahren; es scheint aber, als ob während dieser Zeit sich in der Anschauung über den Rechtsgrund dieses Fischgeldes ein Wandel vollzog. Wir hören nämlich 1687, daß diese vier Thaler, die ja eigentlich eine Zollabgabe darstellten, in die Convoykasse flossen. Als 1687 die Grönlandfahrer Convoy begehrten, erklärte der Rath, daß sie dann außer den vier Thalern, die in die Convoykasse kämen, noch weitere vier Thaler zahlen müßten; schließlicb zahlten sie sechs Thaler und erhielten Convoy, ebenso 1691, wo sie dafür acht Thaler zahlten.

Hier ist ein Abschnitt in der finanziellen Behandlung der Grönlandfahrt und des Schutzes, der ihr durch Convoyen zu Theil wurde. Durch das Verbot, wodurch im Frühjahr 1691 der König von Dänemark allen Nichtdänen den Walfischfang an der grönländischen Küste untersagte, ist, namentlich da es nicht aufrecht erhalten werden konnte, die Grönlandfahrt Hamburgs wesentlich nicht beeinträchtigt worden. Aber dies Verbot ist von Einfluß gewesen auf die finanzielle Behandlung der Hamburg-grönländischen Convoyen. Durch Verhandlungen mit Dänemark erreichte Hamburg die freie Grönlandfahrt, mußte aber als Gegenleistung für diese und anderes sich zur Zahlung von 400 000  $\text{R}$  innerhalb neun Jahren verpflichten. Daß die hamburgischen Grönlandfahrer zu dieser Summe ihren Beitrag leisteten, war natürlich; merkwürdig ist hierbei nur wieder die Verquickung dieses Beitrags mit der Convoyssache. Im November 1691 erklärten die Direktoren der Grönlandfahrt, sie wollten, wenn die Fahrt ganz frei würde, 4—5000 Thaler bezahlen, oder wenn sie mit dänischen Pässen fahren könnten, jährlich einen Betrag; hierzu seien sie aber auch bereit, wenn sie, wie Andre, mit hamburgischer Convoy fahren könnten und die dänischen Pässe vermieden; und im Februar 1692 erklärten sie schriftlich, daß sie 6000 Thaler in sechs Jahren bezahlen wollten, „sie hingegen mit dänischen Pässen oder Convoy versehen werden könnten“. Endlich verpflichteten sie sich zu 9000 Thalern, aber unter der ausdrücklichen Bedingung, entweder Convoy oder dänische Pässe zu erhalten. Als sich die Erlangung der letzteren schwierig zeigte, und auch der Rath officiell nichts dafür thun mochte, erklärten die Grönlandfahrer

im März 1693: sie wollten, wenn sie Convoy erhielten, noch außer den 2000 Thalern, an deren Zahlung sie nach jener Verpflichtung gebunden waren, weitere 1—2000 Thaler geben; erhielten sie die Convoy nicht, so seien sie zu gar keiner Zahlung verpflichtet. Sie erhielten aber dänische Pässe und bezahlten die 2000 Thaler. Da die Pässe aber nicht volle Sicherheit gewährten, wünschten sie auch noch Convoy; diese erhielten sie auch, aber nur gegen Zahlung von sechs Thalern pro Fisch. So hatten die Grönlandfahrer also in diesem Jahre nicht nur für die Pässe, die sie doch als Äquivalent für Convoy hingestellt hatten, Zahlung leisten, sondern auch für die Convoy, wie früher, ihren Beitrag geben müssen.

Für die Folge blieb es nun dabei, daß die Grönlandfahrer für die Convoy einen Gesamtbetrag zahlten. Im Frühjahr 1694 einigte sich der Rath mit ihnen, daß sie gegen die Zusicherung einer Convoy insgesamt 5000 Thaler zahlten. Die Pässe, die der Rath ihnen mitgab, waren, wie er betonte, nichts als Gesundheitsbriefe. Der Rath lehnte es aber ab, die Eintreibung dieser Gelder, die den Grönlandfahrern namentlich der vielen altonaischen Interessenten wegen schwer wurde, zu übernehmen. Von dem bisher für die Gewährung von Convoy zugestandenen Aufschlag auf das alte Fischgeld hören wir in diesem Jahre nichts. Ebenso ging es 1695. Die Grönlandfahrer bewilligten 5000 Thaler<sup>1)</sup>; die Admiralität verlangte auch noch etwas „für die Fische“; außer dem üblichen Vier-Thaler-Fischgeld scheint aber nichts bewilligt zu sein. Auch wurde die Zahlung jener 5000 Thaler nur in Aussicht gestellt, wenn Joh. Beets in Altona, ein Hauptinteressent an dieser Fahrt, „mit interessirte“. Beets erklärte sich dazu bereit, wenn er unter hamburgischer Convoy und Pässen fahren und „deren Protectie genießen könnte“; von dänischen Pässen wollte auch er nichts wissen.

Auch 1696 wurde Convoy gegen 5000 Thaler gewährt, ohne Erhöhung des Fischgeldes. Im Jahre 1697 waren die Grönlandfahrer bereit, für eine Convoy wieder 5000 Thaler zu zahlen. Als sie dann noch eine zweite wünschten, meinte der Rath, die Interessenten sollten diese selbst ausrüsten und erhalten. Das wiesen diese aber zurück. Man einigte sich dann, daß die Grönlandfahrer für beide Convoyen zusammen 17000 Thaler zahlten. Daß eine so beträchtliche Summe hierfür entrichtet wurde, kann wohl als ein Zeichen von der Blüthe der damaligen Grönlandfahrt Hamburgs angesehen werden. Die Interessenten machten aber bei der Verhandlung den Rath darauf aufmerksam, daß dies Kapital

<sup>1)</sup> Einige Kommerzdeputirten verpflichteten sich sogar solidarisch, diese Summe bis Ende April herbeizuschaffen.

für sie „ein großes were“; und die Kommerzdeputirten, die meist eifrig für die Grönlandfahrer eintraten, wiesen den Rath darauf hin, daß er ihnen früher Pässe und Convoy versprochen habe.

Erst im Mai 1702 ist wieder von einer Erhöhung des Fischgeldes als Äquivalent für die Gewährung von Convoy die Rede. Die Grönlandfahrer erboten sich „vor diesmal nach einhalt des von E. Hochw. Raht in A<sup>o</sup> 1678 den 20. Febr. abgegebenen Decreti die 4  $\text{r}$  der Admiralität und die 4  $\text{r}$  der Cämerey per Fisch zu zahlen“, und darauf kam die Convoy zu Stande. Mit dieser Art des Beitrags, dessen Höhe von dem Ergebnis des Fanges abhing, also schwankend war, war aber die Kämmerei wenig einverstanden. Im März 1703 erklärte sie, „es hette wenig vorig Jahr per Fisch eingebracht“; deshalb verlangte sie nun wieder einen festen Beitrag von 200 Thalern per Schiff; und als die Grönlandfahrer dann ein Fischgeld von acht Thalern boten, verlangte jene zwölf Thaler; und die Grönlandfahrer scheinen darauf eingegangen zu sein. Diesen Satz von zwölf Thalern, von denen acht an die Admiralität und vier an die Kämmerei fielen, waren die Grönlandfahrer auch 1705 zu geben bereit. Aber nun deuteten die Kommerzdeputirten ihnen an, daß dies nicht ausreichend sei, und sie „ein Gewisses auf jedes Schiff geben müsten“. Schliesslich erhielten die Grönlandfahrer eine Privateconvoy und zahlten für jedes ihrer Schiffe 300 Mark an die Admiralität und 100  $\text{r}$  an die Kämmerei.

Im Jahre 1706 trat die Bürgerschaft, was nicht oft vorkam und schwer zu erreichen war, für die Grönlandfahrer ein und bewilligte am 22. April für eine Convoy ein einfaches Grabengeld. Letztere brauchten deshalb nur acht Thaler Fischgeld zu geben. Auch 1707 schlug der Rath und zwar mit eingehender Begründung und unter Vorlegung einer Supplik der Grönlandfahrer der Bürgerschaft die Bewilligung eines einfachen Grabengeldes für eine grönländische Convoy vor. Zur Ausrüstung derselben seien noch „über das Ordinarium“ 5000 Thaler erforderlich und die Grönlandfahrer nicht im Stande, diese aufzubringen. Die letzteren stellten auch vor, daß ihr „Negotium und Schiffahrt“ früher frei gewesen, „hernach mit 4  $\text{r}$  von jedem Fische, so gefangen, Zoll belegt“, und dann sei 1678 hinzugekommen, daß sie auf jeden Fisch vier Thaler Convoygeld hätten zahlen müssen. Die Bürgerschaft lehnte aber das Grabengeld ab. Ehe dies geschehen war, hatte die Kämmerei für die Bewilligung einer Convoy 5000 Thaler und „das ordinäre Fischgeld, als 4  $\text{r}$ “ verlangt. Daß die Kämmerei dies „ordinäre Fischgeld“, das doch feststand, sich noch besonders ausbedang, ist bemerkenswerth.

In den Jahren 1709—13 erhielten die Grönlandfahrer die sog. Grönfregatt als Convoy; unter welchen Bedingungen, ist nicht immer er-

sichtlich. Wahrscheinlich zahlten sie stets acht Thaler Fischgeld, wie es für 1710 feststeht. Im Jahre 1711 machten sie den ersten Versuch, das Fischgeld, „so sie jährlich auf dem Zoll abtragen“, herabzusetzen. Das Convoykolleg, an das sie sich mit diesem Gesuch wandten, wunderte sich aber sehr über dies „Anmuhten“, da die Abgabe „einige Jahre her“ wenig eingebracht habe; wenn der Fang gut sei, könne sie eher herabgesetzt werden. — Nach dem Jahre 1713 ist von den Grönlandfahrern keine Convoy mehr verlangt und ihnen auch keine gegeben. Plötzlich, im Juni 1723, traten die Grönlandfahrer mit der Beschwerde auf, „dafs die vormahls zur Erleichterung der Convoy willig übernommene Bezahlung der 4  $\text{R}$  von jedem fangenden Fisch annoch daure, da doch keine Convoy dahin gehet“; sie setzten hinzu, dafs der Ertrag aus dieser Abgabe das Doppelte einbrächte von demjenigen, was Fremde in Hamburg an Zoll für Thran bezahlten. Es wurde nun vom Rath eine Untersuchung über den Ursprung des Fischgeldes veranlaßt; am 3. December 1723 ertheilte der Rath den Grönlandfahrern den Bescheid, dafs es beim Alten zu lassen sei, „umb so mehr, da die Grönl. Schiffe kein sonst gewöhnliches Lastgeld bezahlen, sondern nur blofs von dem erhaltenen Seegen contribuiren“. Das Fischgeld von vier Thalern sei von jeher erlegt und von der Kämmererei zur Bestreitung von Convoykosten verwandt. Die Grönlandfahrer liefsen aber nicht locker; und der Ehrb. Kaufmann, der das von seinem Standpunkt aus begriffliche Streben hatte, für die möglichste Verringerung der auf Handel und Schifffahrt ruhenden Lasten einzutreten, unterstützte sie und meinte: die Grönlandfahrer hätten so lange Jahre keine Convoy gehabt, also auch keine Veranlassung, das Fischgeld zu zahlen. Ja, die Kommerzdeputirten liefsen durch den Licentiaten und Advokaten Bentzen eine Denkschrift ausarbeiten, die von Interesse für die Handelsgeschichte, in der praktischen Hauptsache aber, der Beweisführung, dafs das Fischgeld eine Convoyabgabe sei, unglücklich ist. Bentzen scheint auch selbst nicht viel Vertrauen zu diesem Argument gehabt zu haben; denn er verläßt es bald und geht über zu einer Darlegung von der Nothwendigkeit, die bedrückte und von allen Seiten angegriffene Grönlandfahrt von dieser Abgabe zu befreien. Auf dieses im November 1725 überreichte Schriftstück antwortete der Rath im Januar 1726 ausführlich; er setzte die Entstehung des Fischgeldes auseinander; sie sei im Einzelnen zwar nicht ganz deutlich, aber mit der Convoy habe es jedenfalls nichts zu thun. Abgesehen davon sei aber die Kämmererei zur Zeit nicht in der Lage, auf diese Einnahme verzichten zu können. Der Rath zweifle nicht, dafs die Interessenten „sich dadurch von dieser nunmehr schon über 70 Jahr eingeführten, nicht weniger hieselbst als anderer Ohrten sehr begünstigten Handlung nicht abhalten



lassen würden, als es ohnedem der Billigkeit gemäs, dafs man auch dem Publico von dem Segen, so Gott bescheret, das Seinige mittheile“.

Hierauf muſte Bentzen für die Kommerzdeputirten noch eine und noch längere Schrift abfassen; in dieser wurde behauptet, dafs das Fischgeld erst 1678 und zwar in Veranlassung der damals den Grönlandfahrern zugestandenen Convoy eingerichtet worden sei. Diese Behauptung war, wie wir wissen, irrig; doch traf der Verfasser allerdings einen wunden Punkt in der gegnerischen Position, wenn er sich berief auf den oben erwähnten Revers von 1678, in dem es ausdrücklich heifst, dafs die 8 Thaler Fischgeld nur zum Zweck der Convoy bewilligt seien, und dafs diese Auflage mit dem Aufhören der Convoyen auch aufgehoben werden solle. Der Rath aber antwortete hierauf, der Revers von 1678 betreffe nicht die gewöhnlichen 4, sondern die 8 Thaler, und diese seien insgesamt zur Convoy bewilligt. Mit dieser Antwort des Raths hatte die Sache ein Ende. Dieser gab zum Schluß noch seinem Zweifel daran Ausdruck, dafs Jemand dieser geringen Abgabe wegen heabsichtigen könne, „dieses commercium anderwärts hinzuziehen, als welches unseren in Gott ruhenden Alten nicht einmahl zu Gedanken gestiegen, geschweige aus der Feder geflossen seyn würde“. Thatsächlich hat denn auch die hamburgische Grönlandfahrt weiter bestanden, trotz der 4 Thaler Fischgeld; und dafs dieses ursprünglich mit Convoyen nichts zu thun hat, ist aus obiger Darstellung ersichtlich. —

Dafs die Verproviantirung der Schiffe im Hamburger Hafen nur von Hamburg aus erfolgen durfte, war zwar nicht ausdrücklich festgesetzt, entsprach aber doch den allgemeinen gewerblichen Grundsätzen jener Zeit. Es ist bemerkenswerth, dafs das Convoywesen Veranlassung gegeben hat, diese Regel gesetzlich festzustellen. Und zwar geschah dies speciell bei der grönländischen Convoy. Den Grönlandfahrern wurde nämlich auſser den in irgend einer Form auferlegten Beiträgen zu den Convoykosten vielfach noch die Bedingung auferlegt, ihren Proviant und ihre Ausrüstung ausschließlic in Hamburg zu besorgen.

Nicht gleich bei den ersten, den Grönlandfahrern bewilligten Convoyen, aber schon bei der dritten, im Jahre 1678, bedang sich der Rath dies aus, und die Grönlandfahrer versprachen schriftlich, „dasjenige, so in dieser Stadt kann gemachet werden, hie zu bestellen und einzukauffen, jedoeh mit der Condition, dafs wir von denjenigen Leuten nicht im Preifs ungebührlich werden übersetzt, mit guter, tüchtiger Wahre versehen werden, damit nicht Ursache haben zu klagen und uns anderwärts versorgen müssen“. Diese Einschränkung muſten sich die Gewerbe gefallen lassen.

Die erste Klage über Nichtbefolgung dieser Bedingung, die von nun an, wenn auch nicht immer ausgesprochen, so doch stillschweigend wohl als anerkannt gedacht wurde, erscholl 1695. Im März dieses Jahres drückte der Rath sein Bedauern aus über „die Providirung derer zu Altona, und dafs es möchte unsern Bürgern gegönnet werden“. Hierauf erboten sich die grönländischen Interessenten, „alles mögliche hier an Brod und Bier etc. proviantiren zu lassen, ausser was einige zu Altona wären“.

Trotzdem überging man auch weiterhin bei der Verproviantirung mehrfach die hamburgischen Lieferanten. Der Rath sah sich demnach veranlaßt, am 17. März 1702 ein Mandat<sup>1)</sup> zu erlassen und in diesem ernstlich zu verbieten, dafs die Verproviantirung und Ausrüstung der Schiffe von anderen Orten aus als Hamburg geschehe, und zwar wird ausdrücklich die Fahrt nach Grönland hervorgehoben. Als trotz dieses, im Februar 1703 erneuerten Mandats sich die Brauer und Bäcker beschwerten, dafs gegen dasselbe verstofsen werde, und sie dadurch stark geschädigt würden, mahnten im März 1703 die Kommerzdeputirten die Grönlandfahrer, doch ja Brod und Bier hier zu kaufen. Der Rath liefs ihnen Dasselbe vorstellen, und Ehrb. Kaufmann meinte, als man ihm die Suppliken der Brauer und Bäcker vorlegte: „Das würde ja Bürger mit Bürger nicht thun, und möchten sie nur anzeigen, wer diejenigen weren.“ Die Praxis durchbrach aber doch oft genug diese Schranken; das erhellt schon aus der mehrfach wiederholten Erneuerung des Mandats<sup>2)</sup>. Wie schon 1678, wurde auch fernerhin von den Grönlandfahrern ganz offen kundgegeben, dafs sie nur bedingungsweise sich dem Mandat fügen könnten; im Januar 1704 erklärten sie, „dafs sie, was zur Virtualisirung der Schiffe nöthig, sich allerdings hier aus der Stadt von ihren Mitbürgern bedienen wolten, falls sie im Preis nicht übersetzt und mit guter, des Geldes würdiger Wahre versehen würden“. Als die Schmiede im Februar 1705 baten, „dafs der Kaufmann doch ihnen die Arbeit sowoll von den Grönl. als andern Schiffen gönnen möchten, denn sie es so wollfeil machen wolten als es anderwärts könte gemacht werden,“ antwortete der Ehrb. Kaufmann, „dafs sie alles wollen hier machen lassen, wenn sie alles machen könten, was nöthig were, sonstn sie es ja anderswo müfsten machen lassen“.

Namentlich die Bürgerschaft machte Bewilligung von Geldmitteln zu Convoyen im Allgemeinen und grönländischen im Besonderen mehrfach von der Verproviantirungsbedingung abhängig. Ganz allgemein

<sup>1)</sup> Abgedruckt im Anhang Nr. 31.

<sup>2)</sup> 28. Febr. 1703; 28. Febr. 1708 u. öfter. Blanck, Sammlung der Mandate, Bd. II; Langenbeck S. 517 ff.

wurde am 18. April 1695 in der Bürgerschaft bemerkt, daß sie sich wohl williger finden würde, Gelder für Convoyen auszuwerfen, wenn man nur in Zukunft alle Lebensmittel und Ausrüstungsgegenstände für Schiffe in Hamburg selbst kaufe, und die Bürgerschaft lehnte das beantragte Grabengeld ab. Im Jahre 1703 machten die Kommerzdeputirten die Grönlandfahrer ausdrücklich darauf aufmerksam, daß sie durch Beobachtung des Mandats die Brauer und Bäcker „künftig besser zur Contributions-Bewilligung kriegen“ könnten. Die Bürgerschaft bewilligte dann mehrere Male Gelder für diese Convoy, aber jedesmal mit Hinzusetzung jener Bedingung, für deren Nichteinhaltung sie die „in unsern Verfassungen enthaltene Straffe“<sup>1)</sup> androhte. Ohne Zweifel hat die Nichtbefolgung der Bedingung die Bürgerschaft, in der die Handwerker eine wichtige Rolle spielten, mehrfach bestimmt, die beantragte Bewilligung zur grönländischen Convoy abzulehnen.

## B. Die Rufsfahrt und ihre finanziellen Verhältnisse.

Die Rufsfahrt gehörte zu den Zweigen der hamburgischen Schifffahrt, um deren willen man im Jahre 1662 die Einrichtung von Convoyen beschloß; sie wurde deshalb auch zu den Kosten für die Erhaltung der letzteren herangezogen. Warum auch diese Fahrt, die, wie auf den ersten Blick scheinen dürfte, mit der Türkengefahr doch nichts zu thun hatte, an den Kosten für den Schutz gegen letztere theilhaftig wurde, darüber kann man ja bei genauerer Erwägung nicht im Unklaren sein. Die Rufsfahrt war nur eine Fortsetzung der Westfahrt; die von ihr nach Rufsfahrt beförderten Güter waren zum nicht geringen Theil Waaren westlicher Herkunft; die Archangelfahrer waren somit im hohen Grade interessirt an der Aufrechterhaltung, dem Schutze der hamburgischen Schifffahrt nach Portugal, Spanien, Italien.

Die Höhe der Beitragspflicht der Rufsfahrt wurde auf  $\frac{1}{2}$  Procent vom Werthe der in dieser Fahrt verkehrenden Waaren festgestellt. Die erste nach Archangel geschickte Convoy fällt ins Jahr 1673; zwar war es eine Privateconvoy, doch ist der Unterschied, Privat- oder Stadtconvoy, hinsichtlich des Convoygeldes ja irrelevant. In den beiden nächsten Jahren ersuchten die Rufsfahrer um Convoy; im Jahre 1675 wiesen sie darauf hin, daß sie nun schon so lange Convoygeld zahlten; sie wollten nun auch etwas davon haben. Darauf erklärte der Rath, er sei nicht berechtigt, Convoy auf Rufsfahrt oder Frankreich ohne speciellen Rath- und Bürgerschlus anzuordnen. Nun ist es klar: Convoy selbst

<sup>1)</sup> Conv. Sen. et Civ. 22. April 1706.

war den Rußlandfahrern 1662 nicht garantirt worden; Convoygeld bezahlten sie offenbar<sup>1)</sup> nicht für Convoy nach Rußland, sondern für die westliche Convoy, die ihnen mittelbar zu Gute kam. Aber es war doch auch nicht ausgesprochen, daß die Rußlandfahrer für ihr Convoygeld keine Convoy haben sollten. Allerdings war man ja der Ansicht, wie sie den Grönlandfahrern gegenüber wiederholt vertreten wurde, daß nämlich die Convoyen nur für die Westfahrt da seien. Den Rußlandfahrern aber hielt man, wenn ihnen die Convoy nicht gewährt werden konnte oder sollte, diesen Grund nie vor; auch verlangten sie selten Stadtconvoy, sondern pflegten in der Regel schon von selbst Ausrüstung von Privatschiffen vorzuschlagen. Im Jahre 1675 erhielten sie nun allerdings Convoy, aber nur nachdem sie sich zu 1 Procent anstatt  $\frac{1}{2}$  Procent verpflichtet hatten, doch, wie sie sich vorbehielten, ohne Präjudiz. Hiermit hatte die Rußlandconvoy in finanzieller Beziehung die Abmachung von 1662 verlassen; die Interessenten bezahlten für Westconvoy das gewöhnliche Convoygeld, für Convoy von Hamburg nach Archangel einen Zuschlag. Aber diesen Zuschlag immer für Archangelconvoy zu bezahlen, konnten sie doch nicht zugeben. Sie erklärten sich zwar 1676 noch zu dem 1 Procent bereit, wenn sie dafür Convoy erhielten. Als sie aber 1677 wieder um Convoy nachsuchten, äußerten sie zugleich den Wunsch, daß es „bey den anfangs aufgebürdeten halb Procentum gelassen werden möge“; allerdings begründeten sie diesen Wunsch nicht etwa rechtlich und historisch, sondern lediglich mit dem Hinweis auf den schlechten Zustand ihrer Handlung. Merkwürdig ist es, daß auch die Kämmerei sich nicht auf eine thatsächliche Begründung der höheren Forderung einließ; eine zu dem genannten Antrage der Rußlandfahrer von der Kämmerei oder Admiralität binzugefügte Anmerkung<sup>2)</sup> macht nur darauf aufmerksam, daß selbst das 1 Procent nicht ausgereicht habe, die Kosten zu decken, auch sei die Convoy-Kasse „fast erschöpft“; es würde also „vor der Hand die Einnahme bey dem Alten bleiben müssen“.

Aber feststehend war das 1 Procent doch noch nicht. Nachdem etliche Jahre die Rußlandfahrt Convoy weder gewünscht noch benützt hatten, empfanden sie im Jahre 1686 wieder das Bedürfnis nach einer solchen. Die Kämmerei war dazu bereit, es zu befriedigen, verlangte aber 1 anstatt des  $\frac{1}{2}$  Procent. Auch im Jahre 1687 wurde vom Rath 1 Procent gefordert, wieder nur mit der Motivirung der Kosten, „angesehen vor diesem auf der Rußlandesfahrer Ersuchen eine Convoy mit

<sup>1)</sup> Ausgesprochen findet sich dies aber nirgends.

<sup>2)</sup> „Anmerkung über die von den Archanglischen Kaufleuten in puncto gesuchter Convoy übergebenes Memorial. Anno 1677“ (Manuskript der Kommerzbibliothek).

großen Kosten von E. Hochw. Raht ausgerüstet worden und hernach, wie es fertig gewesen, sie solche nicht nöthig gehabt; damit es nun abermahl so nicht gehen möchte, müsten sie, da sie vor diesem  $\frac{1}{2}\%$  zur Convoy gegeben, jetzo ein gantzes Procent geben<sup>1)</sup>. Die Rußlandfahrer, die zwar lieber sahen, daß „es möchte bey dem Alten bleiben“, boten hierauf  $\frac{3}{4}$  Procent. Ob dies Gebot angenommen wurde, ist nicht ersichtlich. Jedenfalls galt als feststehender Normalbeitrag noch immer  $\frac{1}{2}\%$ . Das bestätigt auch eine im Februar 1692 aufgestellte „Calculirung über die Zoll- und Convoy-Einnahmen von der löbl. Admiralität<sup>2)</sup>“, in der  $\frac{1}{2}\%$  als Beitrag der Rußlandfahrer angegeben ist. Im Jahre 1693 sehen wir aber, wie sie wieder  $1\%$  zahlten, und zwar floß das außerordentliche  $\frac{1}{2}$  Procent in die sog. kleine Convoykasse.

Nachdem dann eine zehnjährige Pause in den russischen Convoyfahrten verfloßen war, finden wir die Art des Beitrags zu den Kosten völlig umgewandelt. Im Jahre 1704 erklärten sich die Rußlandfahrer, die dringend Convoy bedurften, bereit, dafür extra  $2\%$  Convoygeld zu zahlen; doch müsten die Kontanten und Juwelen von demselben frei sein. Werde das nicht zugestanden, so wollten sie insgesamt 8000 Thaler bezahlen. Man einigte sich dann folgendermaßen: Die Rußlandfahrer sollten Convoy haben; und wenn den Schiffen auf der Hinreise ein Unfall zustofen sollte, derartig, daß sie nicht wieder in der Begleitung der Convoy heimkehrten, so sollten die Rußlandfahrer 5000 Thaler bezahlen. Wenn aber die Convoy glücklich und wohlbehalten in Archangel ankäme und mit den Schiffen von dort wieder abfahre, so wollten die Rußlandfahrer, — die Rückfahrt möge glücklich oder unglücklich sein —, 10000 Thaler bezahlen. Zur Sicherstellung der Admiralität sollten  $2\%$  Extraconvoygeld von den mit den Schiffen der Rußlandfahrer gehenden und kommenden Waaren auf dem Admiralitätszoll vorläufig eingezogen werden; der etwaige Überschuf des Ertrages dieser  $2\%$  über die 5000 bezw. 10000 Thaler sollte den Rußlandfahrern wieder zurückgezahlt werden. Für den Fall, daß die  $2\%$  nicht ausreichten, um die 5000 bezw. 10000 Thaler zu decken, verbürgten sich drei angesehene Rußlandhändler als Selbstschuldner<sup>2)</sup>.

Auf der Grundlage dieses Kontrakts sind auch weiterhin die Beiträge der Rußlandfahrer zu den Convoykosten geregelt. Diese Kontrakte, von denen der von 1705 im Anhang abgedruckt ist, sind deshalb besonders merkwürdig, weil sie die einzigen sind, denen — in aller Form

1) Vgl. im Anhang Nr. 22.

2) Es waren Claes Woldt, Jürgen Greve und Frans von Som; im Jahre 1707 waren es: Frans von Som, Lucas Beckmann, Johan Hinning; im Jahre 1710: die beiden Letztgenannten und Arnold Verpoorten.

zwischen einer Interessentengemeinschaft und einer Behörde abgeschlossen — die Benutzung von Stadtconvoysschiffen zu Grunde liegt. Gegenstand dieser Kontrakte, das ist klar, war die finanzielle Regelung zwischen beiden Kontrahenten; dafs diese so formell geschah, scheint auch neu gewesen zu sein. Wenn nun aber auch diese Kontrakte zu einer Benutzung von Stadtconvoysschiffen die Handhabe bieten sollten, so muß betont werden, dafs von Stadtconvoyen selbst in den Kontrakten nicht die Rede ist; es wird nur von „Convoy“ gesprochen. Hätte die Stadt Kontrakte geschlossen und in ihnen Stadtconvoyen zu geben sich verpflichtet, so wäre dies eine Neuerung gewesen, die uns sehr interessiren würde; davon kann aber, gegenüber dem Wortlaut dieser Rußlandfahrer-Kontrakte, nicht die Rede sein.

Außer den kontraktlich festgesetzten Summen bezahlten die Rußlandfahrer stets das  $\frac{1}{2}\%$  Convoygeld. Im Jahre 1705 war der Beitrag wieder 5000 bezw. 10000 Thaler; 1707: 4000 bezw. 8000 Thaler. Im März 1709<sup>1)</sup> meinte der Ehrb. Kaufmann: die Interessenten an der Rußlandfahrt müßten die Convoy unentgeltlich genießsen; letztere erklärten, sie hätten „nun einige Jahren her die Last getragen mit dem Zuschufs zur Convoy“; nun möchten sie „von der Last bey diesen beschwerlichen Zeiten befreyet“ sein. Davon wollte aber der Rath nichts wissen, sondern forderte sie im Gegentheil auf, „sie möchten sich etwas auslassen, dafs es besser Nachdruck hette“. Es kam nun wieder eine Vereinbarung nach dem Schema von 1704 zu Stande; doch wurden diesmal nur 1% und 2500 bezw. 5000 Thaler bewilligt. Im nächsten Jahre, 1710, erklärte aber die Kämmerei den Convoy nachsuchenden Rußlandfahrern, dafs der Beitrag von 1709 „lange nicht zureichen wolte“; daran sei auch schuld die Thatsache, dafs einige Rußlandfahrer sich der grönländischen Convoy angeschlossen hätten. Es wurde nun der Beitrag auf 6000 bezw. 8000 Thaler mit 1% Extraconvoygeld festgesetzt. Die russischen Convoyen von 1711, 12 und 17 wurden bewilligt gegen einfache Zahlung von 6000 Thalern.

<sup>1)</sup> Le Brun, Voyage par la Moscovie, en Perse etc. (Amsterd. 1718) erzählt vol. II, 432, dafs er im August 1708 eine Flotte von 150 Kauffahrteischiffen in Archangel habe ankommen sehen, „sous l'escorte de 9 vaisseaux de guerre, 5 Anglois, 3 Hollandois et 1 Hambourgeois. Elle était composée de 68 vaisseaux Anglois, 50 Hollandois, 18 Hambourgeois, 3 Danois et d'un Moscovite“. Nach den hamburgischen Convoyakten ist 1708 keine Stadt- oder Privatconvoy nach Archangel gefahren.

## VII.

# Die Convoyschiffe.

---

### A. Bau, Kauf, Verkauf u. s. w. der Convoyschiffe.

Die erste Erwähnung eines Vorschlages, daß man eigene Convoy-schiffe bauen solle, findet sich im Protokoll der Admiralität vom 4. Juni 1663<sup>1)</sup>. Damals proponirte Namens der Kaufleute Dietrich Vasmer, es möchte eine Convoy angeordnet und „einige Schiffe bey der Stadt gebauet oder gekauffet werden, so capable sich wieder den Türcken zu wehren“. Dieser Vorschlag bedeutete einen nicht geringen Fortschritt; an die Stelle der als Convoyen montirten Kauffahrteischiffe sollten Stadtconvoy-schiffe, Kriegsschiffe treten. Bereits am 23. September 1663 schlug der Rath der erbgesessenen Bürgerschaft vor, „daß zu Beförderung der Schiffahrt, Commerciens und Nahrung dieser Stadt 2 Fregatten allhie gezimmert werden“, und verlangte zur Bestreitung der Kosten ein doppeltes Grabengeld. Die Bürgerschaft genehmigte beides und beauftragte Oberalte und Kämmerer, aus jedem Kirchspiel zwei Personen zu erwählen, die den Bau der Fregatten mit befördern sollten.

Leider sind Einzelheiten über den Bau dieser ersten Hamburger Convoyschiffe so gut wie gar nicht auf uns gekommen. Der Bau verzögerte sich sehr. Ende Februar 1665 mahnten zuerst die Kommerzdeputirten daran; fast scheint es, als ob er in Vergessenheit gekommen wäre. Jedenfalls hatte er noch nicht begonnen, als am 27. Juni 1666 die Kommerzdeputirten wieder an den Bau von ein paar Fregatten erinnerten. Darauf schlug am 17. September der Rath der Bürgerschaft „auf Anhalten Eines Erbaren Kaufmanns“ vor, „daß fürs erste 2 gute

---

<sup>1)</sup>Bei Ehrenberg (Schrader, Hamburg vor 200 Jahren) S. 274 irrthümlich: 1662.

Convoy-Schiffe mögen angeschaffet werden“. Wieder bewilligte am 31. Oktober die Bürgerschaft hierfür ein Grabengeld, setzte aber vorsichtig die Bemerkung hinzu, „jedoch nicht eher zu bezahlen, bis das Schiff auf dem Stapel stehet“. Erwähnenswerth ist ferner, daß dieser zustimmende Beschluß der Bürgerschaft nur durch das Loos zu Stande gekommen ist; zwei Kirchspiele waren dafür, zwei dagegen; das Loos entschied schließlich für den Rathsvorschlag.

Im November desselben Jahres mahnten die Kommerzdeputirten wieder an den Bau, der noch immer nicht begonnen war; im Januar 1667 wiederholten sie die Mahnung, worauf der Rath entgegnete, der Betrag sei bei der Kämmerei angeworben. Als dann endlich die Admiralität den Beginn des Baues beschlossen hatte, entstand ein endloser Streit über die finanzielle Behandlung desselben. Während die Admiralität ihn für gemeinschaftliche Rechnung von Kämmerei und Admiralität ausführen wollte, bestand der Ehrb. Kaufmann auf der strengen Beobachtung des Bürgerschlusses vom 17. September 1665, wonach eines der Schiffe „von der Admiralität und Kaufmannschaft und das andere von dem gemeinen Guhte [d. h. der Kämmerei] unterhalten“ werden sollte. Inmitten einer Fülle von hin und her gewechselten Schriftstücken, die für die Geschichte der Kommerzdeputation von Werth sind, uns aber hier wenig interessiren können, machte die Hauptsache, der Bau der Schiffe, keine Fortschritte; die Kommerzdeputirten klagten am 15. Februar 1667 dem Rath, daß sie nun schon drei Jahre lang um Erbauung der Schiffe anhielten, „weilln solches zu dieser Statt und deren Schiffarth undt Commerciën Besten die hohe unumbgängliche Notturft erfordert“. Es war damals noch keines der Schiffe auf den Stapel gesetzt. Denn nun bestritt die Kämmerei gar, daß die Bürgerschaft den gleichzeitigen Bau beider Schiffe bewilligt habe, sondern meinte, es solle zunächst ein Schiff, und zwar auf gemeinsame Kosten, gebaut werden. Der Ehrb. Kaufmann widersprach entschieden und blieb bei seiner Ansicht. Eine von den Kommerzdeputirten vorgeschlagene Konferenz schlug die Kämmerei zuerst aus, ging aber dann doch darauf ein. In dieser Konferenz vom 23. April 1667 wurde beschlossen, „daß zwey Schiffe von der Admiralitet und Cämerey in communi aufgesetzt, gebauwet und bielfertig gemacht werden solten“; inzwischen könne man sich über Ausrüstung u. s. w. einigen, die bis jetzt ausgesetzt worden, namentlich da die Kämmerei die Bürgerschaft um weitere Mittel angehen müsse. Die Freude über diese Einigung dauerte nicht lange; schon nach wenigen Tagen zeigte sich, daß die Kommerzdeputirten den Beschluß so auffaßten, daß der Bau gemeinsam sein, daß aber, wenn die Schiffe bielfertig, die Kämmerei das eine und die Admiralität das andere an sich nehmen, jeder Theil



sein Schiff ausrüsten und erhalten und jeder des andern Risiko tragen sollte. Die Kämmerei aber sah als Inhalt des Beschlusses nicht nur die Gemeinsamkeit des Baues an, sondern auch der Ausrüstung und Erhaltung; und sie erklärte nun, gleichsam plötzlich eingedenk ihrer alten Vergangenheit und der noch nicht erfolgten gesetzlichen Anerkennung der Kommerzdeputation, sie habe überhaupt mit dem Ehrb. Kaufmann nichts zu thun.

Welcher Weg für das Convoywesen selbst, für die Zwecke, die mit ihm verfolgt wurden, vortheilhafter gewesen, läßt sich in Anbetracht der Complicirtheit der hamburgischen Behördenorganisation jener Zeit sehr schwer sagen. Praktischer erscheint der Vorschlag der Kämmerei; bei der Hartnäckigkeit, mit der sie auf ihm bestand, ist allerdings zu vermuthen, daß er für die Stadtkasse von besonderem Werth war.

Über den Bau selbst wissen wir, wie bemerkt, wenig; er wurde geleitet von einem holländischen Schiffsbaumeister<sup>1)</sup>. Im Laufe des Jahres 1667 wurden beide Convoysschiffe bielfertig gemacht<sup>2)</sup>, und zwar jedes einzeln von jeder Partei. Im Februar 1668 wurde in der Kommerzdeputation die gemeinsame Ausrüstung vorgeschlagen, ohne daß wir ersehen können, ob diesem Vorschlag Folge gegeben wurde. Es steht aber fest, daß die eine Convoy nun im Jahre 1668 ganz fertig wurde; der Rath theilte dies am 27. September der Bürgerschaft mit. Doch muß das Schiff schon im April fertig gewesen sein, da die Kommerzdeputirten damals um die Ausrüstung des alten Schiffs von Kapitän Holste, des Tonnenbojers, ersuchten, „weillen das neu gebauwte Convoye-Schiff am Grund lege, wovon schwerlich zu hoffen, daß es diesen Sommer zur Convoye gebraucht werden könnte“. Dies erste hamburgische Stadt-Convoysschiff war der „Leopoldus Primus“<sup>3)</sup>.

<sup>1)</sup> Langenbeck S. 524.

<sup>2)</sup> Nur bielfertig, nicht fertig, wie Langenbeck a. a. O. S. 314 und nach ihm Gaedechens, Mith. d. V. f. hamb. Gesch. VIII, 122, angeben; richtig dagegen Beneke a. a. O. S. 178. Bielfertig ist ein Schiff, wenn es bloß im Holzwerk fertig ist (Röding, Allg. Wörterbuch der Marine I, 303).

<sup>3)</sup> In dem Sammelband „Schriften die Admiralität betreffend“ auf der Kommerzbibliothek findet sich folgendes handschriftliche „Gedicht“ auf diese Convoy:

#### Die hamburgische Fregatte.

Ihr Edle, haltet Rath! wie wollet Ihr benennen  
 Das neuerbaute Schiff? wobey soll man es kennen,  
 Wanns andrer Orthen kombt? Solls der Neptunus sein?  
 Warumb ein Heiden-Gott? Ein heller Sternenschein,  
 Wie Amphora, wär guth, Aquarius von gleichen,  
 Allein die Argo wird ja schwerlich diesem weichen.

Im Jahre darauf ward auch das zweite Convoyschiff fertig und „Das Wapen von Hamburg“ benannt<sup>1)</sup>. Nunmehr besaß die Stadt zwei gute Convoyschiffe, wohl geeignet, der Schiffahrt der Hamburger Nutzen zu bringen. Der alte Tonnenbojer, der von 1663 an unter Führung von Kapitän Holste Convoydienste versehen hatte, ward seiner ursprünglichen Bestimmung zurückgegeben; ihn wieder als Convoyschiff auszurüsten, wie im Jahre 1669 von den Kommerzdeputirten vorgeschlagen wurde, hielt der Rath nicht für dienlich, da das Schiff baufällig und unbequem war, „dafs es in diesen periculösen Zeiten damit nicht mehr zu wagen“; einer Escadre Türken sei es nicht gewachsen.

Das endliche Zustandekommen des Convoywerkes, die Vollendung des Baues war ohne Frage ein großer Fortschritt. Mit berechtigtem Stolze konnten die Kommerzdeputirten, die hauptsächlich auf den Bau gedrungen hatten, zu jener Zeit, als man ihnen die Existenzberechtigung bestritt, erklären<sup>2)</sup>: „Es wehre nicht guth, dafs man ein solch Collegium nicht leiden wollte. Es hette seine große Nutzbarkeit, und wenn es nicht gewesen, man hette gewifs diese Stunde noch keine Convoye-Schiffe gehabt“.

Länger als ein Jahrzehnt bediente sich die hamburgische Schiffahrt dieser beiden ersten Convoyen, bis 1683 das „Wappen von Hamburg“ auf der Reede von Cadiz verbrannte<sup>3)</sup>.

Bald zeigte sich die Nothwendigkeit, für dies Schiff Ersatz zu erhalten<sup>4)</sup>; im September 1685 schlugen die Kommerzdeputirten den Bau

Die führte funfzig vier, so edell allzumahl  
 So rittermessig all. Dis Schiff an gleicher Zahl  
 Führt auch soviel Geschütz, dis müfste man beachten,  
 Dis hat so etwas Grund, doch kan man weiter trachten,  
 Zu finden einen Nahmen, der herrlich allen sey,  
 Der aller Völker Furcht, der dan difs Schiff befrey  
 Von Unlust, von Verdrufs, so wirts dann heißen müssen,  
 Der Kayser Leopoldus, dem ich mich leg zum Füßen.

J. V. S.

Philologus.

<sup>1)</sup> Irrig bei Langenbeck a. a. O.; eine Convoy „Hamburg“ neben dem „Wapen von Hamburg“ hat es nicht gegeben; wie Langenbeck auch Gaedechens a. a. O.

<sup>2)</sup> 18. Februar 1669.

<sup>3)</sup> Auf dies Ereignis brauche ich nicht näher einzugehen, sondern kann auf die eingehende Schilderung Bencke's a. a. O. S. 195 ff. verweisen. Doch ist letzterem ein Beitrag zur Geschichte dieses Brandes unbekannt geblieben; er ist unten im Anhang Nr. 20 abgedruckt.

<sup>4)</sup> Auch der Sohn des Bürgermeisters Schulte machte seinen Vater auf die Nothwendigkeit dieses Baues aufmerksam, und der Bürgermeister beförderte ihn (Briefe des Bürgermeisters Schulte etc. S. 244).

eines neuen, kleineren Convoyschiffs vor, womit der Ehrb. Kaufmann sich einverstanden erklärte. Geplant war der Bau einer Fregatte von 30—40 Stücken. Am 21. September trug der Rath die Sache der Bürgerschaft vor; auf die Bewilligung eines Grabengeldes für den Bau ging diese zwar nicht ein, sondern sie erklärte, die Admiralität möge sich mit der Kämmerei über die Kosten einigen. Die Nothwendigkeit des Baues selbst wurde aber nicht bestritten, und der Bau gelangte zur Ausführung.

Über die Einzelheiten dieses Baues sind wir besser unterrichtet, als bei den beiden ersten Convoyschiffen. Er wurde dem Meister Gerd Gerdes übertragen; die Aufsicht führten die beiden im Admiraltätskolleg sitzenden Schifferalten<sup>1)</sup>. Da die Brooksbrücke so eng war, daß ein solches Schiff schwerlich durch sie geholt werden konnte, mußte der Bau auf dem Theerhof vorgenommen werden. Der Zärter, d. h. der Baukontrakt, wurde den Kommerzdeputirten zur Begutachtung vorgelegt; es schien ihnen, als ob das Schiff zu schwer werden möchte, während es der Kaufmannschaft auf eine leichte Fregatte ankam. Der Ehrb. Kaufmann beschloß hierauf, die Fregatte solle 140 Fufs Länge und 36 Fufs Breite haben. Trotzdem das Convoykolleg widersprach und meinte, „daß von dieser Statt so schlechte und unbewerte Schiffe führen“, also eine stärkere Convoy erforderlich sei, drang der sehr entschieden geäußerte Wunsch des Ehrb. Kaufmanns durch; der Zärter ward demgemäÙ umgearbeitet<sup>2)</sup>.

Im Juli 1686 wurde das Schiff fertig und erhielt vom Rath, der die Benennung der Stadtconvoyen stets selbst vorzunehmen pflegte, den Namen „Das Wapen von Hamburg“.

Schon zwei Jahre später wurde dem Wunsche Ausdruck gegeben, ein drittes Convoyschiff zu besitzen. Kaufleute, die auf England, Frankreich, Spanien und Portugal handelten, äußerten im September 1688 den Kommerzdeputirten den Wunsch, es möchte eine leichte Fregatte von etwa 30 Stücken erbaut werden. Der Ehrb. Kaufmann ging sogleich darauf ein und beschloß, daß beim Rath darum angehalten werden möge, d. h. „wenn das Commercium ferner kein Beschwerde davon hette“; je eher, je lieber müßte das Werk in Angriff genommen werden. Offenbar hatte man große Eile; einige Kaufleute meinten sogar, es sei besser,

<sup>1)</sup> Die Bildhauerarbeiten bekam Christian Precht zuertheilt, der auch schon an den beiden ersten Convoyschiffen gearbeitet hatte. — Gerdes erhielt für den Bau 30 000  $\mathcal{R}$ .

<sup>2)</sup> Vgl. den Zärter über diesen Bau im Anhang Nr. 21. Eine Beschreibung des Schiffes findet sich bei Happel, Grösste Denkwürdigkeiten der Welt, S. 627 ff.; seitdem wieder gedruckt von Walther in den Mitth. d. V. f. hamb. Geschichte 1883, S. 116 ff. und nochmals bei Ehrenberg a. a. O. S. 277 ff.

eine solche Fregatte zu kaufen, „weil es mit der Erbauung was lange wehren würde“. Der Rath wollte aber überhaupt von dem Bau nichts wissen und verweigerte seine Zustimmung kurzweg mit den Worten: „weil bey dieser Zeit die Cämerey und Admiralitet sonsten große Kosten hette“. Das Bedürfnis nach einer dritten Convoy war aber wirklich dringend in Anbetracht der zunehmenden Kapereien; es war um so dringender, als der Rath grade in jener Zeit, wo Hamburg von Dänemark mehrfach ernstlich bedroht wurde, es für sehr wünschenswerth erachtete, daß ein Convoysschiff immer zu Hause wäre, um eventuell für die Vertheidigung der Stadt verwandt zu werden<sup>1)</sup>; im August 1686 hatte das Convoysschiff „Leopoldus“ unter Tamm's Leitung der Vertheidigung Hamburgs nicht unwichtige Dienste geleistet<sup>2)</sup>. So mahnten denn im Januar 1689 die Archangelfahrer, denen der Ehrb. Kaufmann eine Convoy abgeschlagen hatte, wieder an den Bau einer leichten Fregatte, die der Fahrt nach Rußland dienen sollte. Im Mai wiederholte der Ehrb. Kaufmann seinen Wunsch vom vorigen Jahre, erhielt aber vom Rath die Antwort, dazu gehöre viel Geld; und als der Ehrb. Kaufmann nun auf die vielfache Benutzung fremder Convoyen durch die Hamburger hinwies und zugleich meinte, der Verkauf des Dienstes eines Kapitäns werde fast die Kosten des Baues wieder einbringen, entgegnete der Rath: die Kämmererei sei erschöpft. Die politischen und wirthschaftlichen Gründe, die der Rath gegen den Convoybau hatte, haben wir schon oben (S. 26) auseinandergesetzt.

Endlich, im Frühjahr 1690, erlaubte der Rath den Bau; das neue Schiff sollte zur Fahrt nach London und Portugal dienen. Bis zur Fertigstellung des Schiffes sollte ein anderes Fahrzeug gemiethet werden. Aber der Bau verzögerte sich; noch im Juli war er nicht vergeben, geschweige denn in Angriff genommen. Der Rath hatte wieder Bedenken und meinte, die obwaltenden Konjunkturen gestatteten den Bau nicht. Endlich im August begann das Convoykolleg die Verhandlungen mit dem schon erwähnten Meister Gerdes<sup>3)</sup>, dem der Bau wieder zugestanden wurde; Admiralität und Kämmererei willigten nun auch ein. Im März 1691 lief das neue Schiff vom Stapel; es erhielt den Namen „Die Admiralität

<sup>1)</sup> Der Rath an Kapt. Schröder nach Cadix, 14. September 1688.

<sup>2)</sup> Vgl. Fleischfresser in Zeitschrift d. V. f. hamb. Gesch. VIII, 98, 104. — Im September 1687 beschloß das Convoykolleg auf Veranlassung des Rathes, daß der „Leopoldus“, „an dem ohrte gelegen sey, wo es der Herr General-Major zur defension für guth befunde und also nicht in den Haffen geholet werden könnte“.

<sup>3)</sup> Er erhielt für den Bau 25000  $\mathcal{L}$ ; ferner 300  $\mathcal{L}$  für seinen Sohn und „das gewöhnliche Recompentz für seine Frau“, das meist in 2 Portugälsern bestand (1 Portugälsener war 1697: 68  $\mathcal{L}$  12  $\beta$  werth).

von Hamburg<sup>1)</sup>). Diese Convoy war zwar kleiner und schwächer, als die beiden anderen<sup>2)</sup>, aber sie war, namentlich für den Verkehr nach England, vollständig genügend.

Nun besaß Hamburg drei Kriegs- und Convoyschiffe. Man bedurfte aber für die Fahrt zwischen Hamburg und England, die in den 90er Jahren des 17. Jahrhunderts fast ausschließlich auf den Schutz gutmontirter Fahrzeuge angewiesen war, wie auch zum Kreuzen vor der Elbe noch eines kleineren Schiffes. Schon im Mai 1692 äußerte sich ein Rathsmitglied gesprächsweise den Kommerzdeputirten gegenüber, für eine stete Convoy in der Hamburg-Englandfahrt sei vielleicht der Bau eines kleineren Schiffes nothwendig. Mehrere Jahre hörte man hiervon nichts mehr. Im Februar 1697 endlich fragte die Admiralität bei den Kommerzdeputirten an, ob sie mit dem Ankauf eines Schiffes einverstanden seien, das auf der Elbe gegen Kaper kreuzen sollte. Die Kommerzdeputirten hielten allerdings Kauf für besser als Miethe, empfahlen im Übrigen strengste Geheimhaltung; dem Ehrb. Kaufmann wurde nichts davon mitgetheilt. Das Convoykolleg schrieb nach Holland und schickte den Schifferalten Willem Antonissen nach Amsterdam. Dieser kaufte das schon in Aussicht genommene Schiff „Die Hoffnung“ oder „Esperanza“, für 14 000 Gulden<sup>3)</sup>. Es wurde in Holland ausgerüstet und nach der Elbe geführt.

In Folge des bald darauf erfolgenden allgemeinen Friedenschlusses hielt man das Schiff dann für entbehrlich und dachte es zu verkaufen. Der Ehrb. Kaufmann, den der Rath im September 1698 befragte, ob er mit dem Verkauf einverstanden, „remittirte“ die Fregatte denen, die sie eingekauft, d. h. der Kämmerei und Admiralität. Auch ging es mit der Veräußerung nicht so schnell; trotz mehrmaligen Anschlags, und obgleich sie „zum Verkauf bey brennender Kertze gewesen“<sup>4)</sup>, fanden sich keine Liebhaber. Nachdem sie bis 1701 unverkauft geblieben, waren dann im August dieses Jahres Rath und Admiralität sich einig, das „die Ver-

<sup>1)</sup> Einzelheiten über das Schiff sind wenig bekannt. In der Kajüte befanden sich, wie aus einer Notiz in Berenberg's Sammlung hervorgeht, folgende „Sinnbilder und Devisen“: *Amicitiae trutina. — Nil ego contulerim jucundo sanus amico. — Tempora de tempore. — Tempora mutantur et nos mutamur in illis. — Innocentia ubique tuta. — Mediis tranquillus in undis. — Potestas potestati subjecta. — Ne quid ultra vires coneris. — Justitia est regina omnium virtutum. — Famam invenies in sepulchro.*

<sup>2)</sup> Der „Leopoldus“ wird 1697 „ein Schiff von mehrer Defension als Mariensen“ (d. h. des Marinsens Convoy:Wapen der Admiralität) genannt.

<sup>3)</sup> Aus der Instruktion, die Antonissen erhielt, ist zu bemerken, daß er beauftragt wurde, sich in Amsterdam an Balthasar von Walbecq zu wenden.

<sup>4)</sup> Über diesen Brauch vgl. Grimm, Deutsche Rechtsalterthümer. 2. Aufl. S. 611.

kauffung bey jetzigen Conjunctionen nicht dienlich“ sei. Das Schiff wurde zu den verschiedensten Fahrten benutzt; einige Male unterstützte sie die holländischen Convoyen, und auch zur Verstärkung der Flotten nach Grönland, Archangel und England wurde sie benutzt<sup>1)</sup>. Aber genügend ausgenutzt wurde die Fregatte wohl nicht<sup>2)</sup>. Deshalb suchte das Convoykolleg sie, um sie nicht an den Pfählen im süßen Wasser verrotten zu lassen, zu vermieten; eine Verhandlung mit dem bekannten Kaufmann Jan Marten Ployart, der das Schiff für eine Reise nach den Kanarischen Inseln chartern wollte, zerschlug sich wegen der Assekuranzbedingungen<sup>3)</sup>. Im Jahre 1706 wollte das Convoykolleg das Schiff verkaufen, es kam aber nicht dazu. Der Kommandeur Jasper Jacobs meinte im Herbst 1709, es sei „träg und faul und gantz nicht fort wolte“. Im April 1716 waren endlich alle maßgebenden Faktoren einig, das Schiff zu verkaufen; im Oktober ward es schließlichs bis auf 6000  $\text{R}$  herabgesetzt und wohl auch verkauft.

Der „Leopoldus Primus“, das älteste der Convoyschiffe, wurde auch zuerst seeuntüchtig. Beinahe wäre es aber vor der Zeit seinem Element dauernd entzogen worden. Im Januar 1702 mußte Kapitän Schröder, auf der Reise nach dem Westen begriffen, durch schweren Sturm und starke Beschädigung des Schiffes gezwungen, umkehren und Falmouth anlaufen. Hier wurde das Schiff besichtigt; die Zimmerleute hielten es der Reparatur nicht für werth; denn, wie es im Journal heißt, „man die Krucke so lange liesse zu Wasser gehen, dafs sie einmahl sinken müste“. Der Kapitän berichtete nach Hamburg, schilderte den Zustand des Schiffes und sandte die Gutachten seiner Officiere ein; nach diesen schien die Convoy allerdings nicht mehr viel werth zu sein. Der Erb. Kaufmann stellte deshalb dem Rath und der Admiralität den Verkauf des Schiffes anheim, „weil es sich dort schwerlich repariren liesse, sondern es viel kosten und doch ein altes Schiff bleiben würde“.

Als dann der „Leopoldus“ nach Hamburg geholt und hier einer gründlichen Untersuchung durch Sachverständige unterzogen wurde, ging die Ansicht dieser dahin, dafs die Convoy wohl noch reparaturfähig sei „und etzliche Jahren noch kan zur Convoyrung der Schiffe gebraucht werden“; ja, von einer Seite wurde diese Zeit auf noch etwa 10 Jahre

<sup>1)</sup> Als sie im Sommer 1710 nach England fuhr, kreuzte die Schnau „Der fliegende Mercurius“ an ihrer Stelle vor der Elbe.

<sup>2)</sup> Mit der Fregatte besafs Hamburg damals 4 Kriegsschiffe; später, 1734, wurde aber angegeben, es habe in „vorigem Krieg fünf von 30 bis 52 und 56 Canonen gehabt“. Allerunterthän. Vorstellungs-Schreiben an Ihre Römische Kais. Majestät von Bürgermeistern u. Rächten — von Lübeck, Bremen u. Hamburg. 15. März 1734. Besonders gedruckt (vgl. auch oben S. 27).

<sup>3)</sup> Ployart hatte 4500  $\text{R}$  geboten und wollte auch Ausrüstung und Volkssteuer auf sich nehmen, die Assekuranz aber, wie der Rath verlangte, nicht bezahlen.

geschätzt. Darauf ward dem Meister Gerdes für 3150  $\text{R}$  die Reparatur aufgetragen. Der Rath aber äußerte höchlich sein Mißfallen darüber „wie schändlich die Officialen — den schlechten Zustand des Schiffes berichtet, so sich hernach ganz anders befunden“, und legte der Admiralität nahe, die Sache zu untersuchen und die Schuldigen entweder an Geld oder fiskalisch zu bestrafen.

Daraus ist aber dann doch nichts geworden. Im Jahre 1703 machte der „Leopoldus“ noch eine Fahrt nach Grönland. Bevor er nach seiner Rückkehr wieder in Dienst gestellt wurde, holte im März 1705 das Convoykolleg bei den Officieren und einem Matrosen Auskunft ein darüber, wie sich die Convoy auf der Reise gehalten habe. Ein Blick in die Aussagen ist interessant. Am ungünstigsten äußerte sich der Oberzimmermann: bei etwas stärkerem Wetter sei das Schiff nicht mehr gut genug. Auch der Matrose meinte: „Das Schiff sey bei stillem Wetter gut, bey schlechem Wetter verlangte er damit nicht zu fahren“. Im Allgemeinen gingen die Aussagen dahin, „dafs sie mit dem Convoy-Schiff Leopoldus Primus begehren zu fahren“. Von einigen Sachverständigen wurde dem Schiff zwar die Fähigkeit zu noch 2—3 Reisen nach England zugesprochen; andere Zimmermeister meinten dagegen, „dafs sie das Schiff vor ein Convoy-Schiff auszugeben nicht capabel achteten“. Darauf beschlofs das Convoykolleg, namentlich auch wohl in Anbetracht der unverhältnismäfsig großen Kosten, die eine Reparatur erfordern würde, im Einverständnis mit dem Rath, den „Leopoldus“ nicht mehr in See gehen zu lassen. Hiermit schließt die Laufbahn des ersten hamburgischen Stadtconvoysschiffs, das etwa 36 Jahre im Dienst gestanden und zahlreiche Reisen für die Stadt zurückgelegt hatte. Das Schiff scheint im Hafen abgebrochen zu sein; man hört nie wieder von ihm<sup>1)</sup>.

Fast ebenso lange blieb die 1686 erbaute Convoy „Das Wapen von Hamburg“ in Dienst. Im Jahre 1719 fand man, dafs eine Reparatur des Schiffes, die sehr nothwendig war, über 14000  $\text{R}$  erfordern würde; da dasselbe auch sehr veraltet war und durch das in Folge der Reparatur an ihm verbrauchte neue Holz einen viel größeren Tiefgang als bisher erhalten würde, was seinen Transport über den bösen Altonaer Sand sehr erschwert hätte, so beschlofs die Admiralität den Bau einer neuen Convoy; hierzu bewilligte die Bürgerschaft am 26. Oktober ein Grabengeld<sup>2)</sup>.

1) Die Vermuthung Gaedeckens' (a. a. O. S. 124), dafs unter der 1715 verkauften „Fregatte“ der „Leopoldus“ zu verstehen sei, ist irrig.

2) Dafs aber auch, wie Gaedeckens a. a. O. angiebt, an diesem Tage, d. h. doch wohl von der Bürgerschaft, der Verkauf der alten Convoy beschlossen wurde, davon findet sich in den Rath- und Bürgerschaftsverhandlungen nichts. Über die

Noch einen Blick auf die alte Convoy, ehe wir zu der neuen übergehen. Bevor, wie im Jahre 1721 vorgeschlagen wurde, die alte Convoy der Schleifung anheimfiel, wurde sie dem Gesundheitskollegium auf dessen Wunsch zu Quarantänezwecken zeitweise geliehen und lag zu diesem Behuf im Köhlbrand; dann wurde sie wieder in den Hafen gelegt, und man suchte einen Käufer. Im Oktober 1722 hieß es, die Altonaer wollten den alten Kasten kaufen, „um solches vor Altona in der Elbe zu sencken“, und in der Admiralität äußerte man die Besorgnis, daß dadurch „die Fahrt nach Hamburg leicht könnte gehemmet werden“. Der Rath empfahl dann, die Convoy vorläufig überhaupt nicht zu verkaufen, „aus Beysorge, daß solche in fremde Hände kommen und zum Schaden der Stadt employret werden möchte“<sup>1)</sup>. Die Admiralität schlug dann vor, das ihr lästige Schiff nur an einen Hamburger Bürger, der sich auch zur sofortigen Schleifung verpflichten müsse, zu verkaufen. Damit war der Rath einverstanden, und im April 1723 wurde die Convoy zum Verkauf angeschlagen. Weiteres ist nicht bekannt.

Unterdessen hatte man die neue Convoy gebaut. Sie erhielt wieder den Namen „Wapen von Hamburg“, ist also die dritte Convoy, die diesen Namen führte. Der Ehrb. Kaufmann hatte den Wunsch ausgesprochen, daß das Schiff, „da die Elbe stets untieffer würde“, nicht tiefer als 9—10 Fufs gehen möchte. Unter drei Projekten<sup>2)</sup> wurde dasjenige des Schiffszimmermeisters Jacob Menke<sup>3)</sup> zur Ausführung angenommen. Das Schiff wurde im Jahre 1720 fertiggestellt. Aber schon am 17. Juli 1722 wurde in der Admiralität der Beschlufs gefaßt, die neugebaute Convoy zu verkaufen, und zwar, wenn möglich, mit 10 Procent Gewinn. Den Grund dieses auffallenden Beschlusses, wonach man sich eines Schiffes, das erst 2 Jahre alt war und noch in keiner Seereise seinem Zweck gedient hatte, so schnell wieder entäußern wollte, haben wir bereits oben dargelegt<sup>4)</sup>. Da nun das neue, kostbare Schiff in Gefahr war, durch das Liegen im süßen Wasser in seinem Werth herabgesetzt zu werden, war der Wunsch, es zu verkaufen, naheliegend. Für irgendwie mangelhaft gebaut und deshalb unbrauchbar hielt man das Schiff aber damals nicht. Der Verkauf in Hamburg wurde dann jedoch für

Fregatten Prinz Carl Friedrich und Carl XII., die Gaedechens erwähnt, habe ich nichts finden können; zu Convoyzwecken sind sie offenbar nie verwandt.

<sup>1)</sup> 900 Thaler waren damals schon von Hamburger Bürgern geboten; man hoffte aber 1000 zu erhalten.

<sup>2)</sup> Je eins von den beiden Schiffszimmermeistern Gerd Gerdson jun. und Jacob Menke; das dritte war mit Zuziehung der Schifferalten vom Convoykolleg entworfen (Admir.-Prot. 14. November 1719).

<sup>3)</sup> Mit ihm wurde accordirt zu 41000  $\mathcal{L}$ .

<sup>4)</sup> Vgl. oben S. 46 f.



unthunlich erachtet<sup>1)</sup>, dagegen im Frühjahr 1724 vom Convoykolleg in Vorschlag gebracht, die Convoy als ein Kauffahrteischiff ausgehen zu lassen und etwa in Spanien oder Portugal, wo gerade Nachfrage nach großen Schiffen herrschte, zu verkaufen.

Aus dem Verkauf in Spanien wurde nun allerdings nichts, da, das Schiff an der holländischen Küste vom Sturm schwer beschädigt und gezwungen wurde, nach Hamburg zurückzukehren. Vielleicht ist dies Mißgeschick nicht zu sehr zu beklagen; ob das Schiff in Spanien hätte verkauft werden können, ist mindestens fraglich. Kapitän Tamm wies vorher auf die geringe Aussicht eines solchen Verkaufs hin<sup>2)</sup>. Doch wurde der letztere stets im Auge behalten, und der Preis in den Jahren 1725 und 1730 auf 100000 £ Cour. festgesetzt. Im April 1731 aber legte die Admiralität dem Rathe schriftlich die „Ursachen, warum der Verkauf des neuen Convoie Schiffes gar zu bedenklich sey“, vor. Das erste dieser Bedenken bestand in dem niedrigen Preise, der für das Schiff geboten, nämlich 70000 £, worin auch der Preis für das Inventar enthalten, welch' letzteres doch mindestens 30000 £ werth sei. Es sei unerhört, ein noch so neues Stadtschiff mit so entsetzlichem Verlust zu verkaufen. Obgleich nämlich nicht geleugnet werden könne, „dafs dieses Schiff sich vor unser Fahrwasser in etwas unbequem sey“, und man „bey dessen Erbauung behutsamer hätte verfahren mögen“, so sei es doch auch nicht „platterdings vor diesem orte unbrauchbar“, da die beiden von dem Schiff zurückgelegten Reisen das Gegentheil bewiesen. Ferner müsse jedenfalls vor dem Verkauf der Bau eines neuen Convoysschiffes unumstößlich sicher gestellt sein. Denn wenn auch die alte, 1691 erbaute Convoy „Wapen der Admiralität“ noch im brauchbaren Zustande sei, so werde doch, wenn man nach dem Verkauf des „Wapen von Hamburg“ nicht sofort ein neues baue, vom Ehrb. Kaufmann gewiß sogleich die Aufhebung, wenn nicht des ganzen, so doch des halben

<sup>1)</sup> Auch in Ostende hatte man versucht, es zu verkaufen; die Ostender wollten aber, „weil der dortigen Handlung wegen, in specie von den Holländern so viele Difficulteten gemacht wurden“, vorläufig keine Schiffe mehr kaufen (vgl. Blankenhejm, Geschiedenis van de Comp. v. Ostende).

<sup>2)</sup> „Dafs das Schiff in Spanien sollte oder könnte verkauft werden. dazu machte er sich wenig Hoffnung, denn, ehe das Schiff dahin kähme, würden die Spanier schon davon Nachricht haben, und könnte leicht geschehen, dafs sie sich zum Kauffen so bald nicht resolvirten, und wüste er Exempel, dafs Schiffe 1, 2 bis ins 3<sup>te</sup> Jahr daselbst gelegen und nicht ohne großen Schaden müssen losgeschlagen werden. Er gebe zu bedenken anheim, was es der Stadt kosten würde, wenn das Schiff daselbst zum Verkauf sollte liegen bleiben, und was für disrenome es würde für die Stadt seyn, dafs sie ein Schiff zimmern lassen, so nicht nach willen könte benutzt werden“ (Rathsprot. 27. März 1724).

Convoygeldes „aufs stärkste urgiret werden“, wozu er das Recht habe nach den Bestimmungen, die 1662 und 1667 bei Einrichtung dieses Zolls getroffen worden seien; noch 1726 sei die Abschaffung des halben Convoygeldes nur verhindert worden durch den Rath- und Bürgerschluss, wonach 2 Convoyen von diesem Gelde gehalten werden sollten. Besser sei es deshalb, den Verkauf vorläufig ganz zu unterlassen, um so mehr, als der „gänzliche Verfall“, d. h. der Finanzen der Admiralität dadurch nur beschleunigt werden könne. Auch auf die Schwierigkeiten, die bei einem Verkauf die Kontrakte mit den Kapitänen und die im August 1715 beschlossene Vertheilung der beiden Convoyen unter letztere bieten würden, ward hingewiesen.

Darauf wurde der Verkauf wieder ausgesetzt, obwohl mehrfach Anfragen von Liebhabern kamen. Beide Schiffe wurden fortdauernd durch Reparaturen erhalten. Die alte Convoy „Wapen der Admiralität“ war von einer Seite 1728 schon für nicht mehr seetüchtig erklärt; Kapitän Schröder hatte aber das Gegentheil behauptet, und sie hatte in diesem Jahre noch eine Reise gemacht. Als im Frühjahr 1734 von Dänemark Gefahr drohte, wurde zunächst der Ankauf eines Schiffes, des „Apollo“, das zum Schutz der Stadt dienen sollte, angeregt, vom Rath und der Kämmererei aber abgelehnt. Dagegen wurden nun auf Vorschlag des Kommandanten Generallieutenant v. Albedyll beide Convoyen „an die Rammung“ gelegt, die eine, um im Nothfall beim Neptunus die Elbe bestreichen zu können, die andere, um dasselbe vom Johannis-Bollwerk zu besorgen. Endlich, im August 1736, erklärte sich die Admiralität bereit zum Verkauf der sog. neuen Convoy; sie wurde nun bezeichnet als „eine große unbrauchbare meuble à charge“. Für 71 000  $\text{R}$  erwarben im Juli 1737<sup>1)</sup> Simon Tamm & Söhne das Schiff, wie es scheint, für spanische Rechnung<sup>2)</sup>.

Schon während der Verhandlungen mit Simon Tamm über den Verkauf hatte das Convoykolleg gemahnt, es sei „vorhero festzusetzen, das

<sup>1)</sup> Nicht 1736, wie Gaedeckens a. a. O. S. 124 angiebt. Das auf dem Admiralitäts-Portugalöser von 1736 abgebildete Convoysschiff kann nicht das neue, letzte Convoysschiff, sondern wird das 1737 verkaufte gewesen sein. Nach dem Protokoll des Convoykollegs vom 20. December 1736 wurden dem Maler Wagener, „der die künstliche Abzeichnung des Convoy-Schiffs, so auf den neuen Stempel des Admiralität-Portugalösers graviret werden sollte“, 12 Thaler gezahlt. Der Entwurf dieses Portugalösers stammte von Professor Richey, die Gravirung vom Medailleur Hessling, der Schlag vom Münzmeister Joh. Hinr. Löwe.

<sup>2)</sup> Der Kaufkontrakt vom 29. Juli 1737 im Hamb. Staatsarchiv. — Die Übergabe des Schiffs an Tamm fand statt in Anwesenheit des spanischen Kapitän Don Geronimo. Vorher sollte, nach der Vereinbarung, der Kiel bloßgelegt werden, was aber nicht gelang. Tamm übernahm das Schiff, nachdem der Schiffsboden für gut befunden war.

soworth ein anders und bequämeres Convoy-Schiff an dessen Stelle gebauet werden solte“. Das entsprach auch den in dem oben erwähnten Pro-memoria vom April 1731 entwickelten Ansichten von der Nothwendigkeit einer Continuität in dem Bestand der Convoysschiffe. Gleich nach dem Verkauf veranlafte auch der Rath den Beginn eines Neubaues. Dieser verzögerte sich lediglich in Folge allerlei finanzieller und bautechnischer Verhandlungen. Von den drei vorgeschlagenen Zimmermeistern Mencke, Joen und Vick wurde der Erstere ausgeschieden, weil er „bey dem Bau des verkauften Schiffs Das Wapen von Hamburg nicht die nöthige Vorsichtigkeit gebraucht“, und schliefslich Joen der Bau übertragen. Im April 1738 begann derselbe; am 25. Oktober lief das Schiff auf dem Grasbrook vom Stapel. Ganz fertig wurde es erst im Herbst 1740. Es erhielt wieder den Namen „Das Wapen von Hamburg“.

Inzwischen hatte man im Herbst 1738 beschlossen, die alte Convoy „Wapen der Admiralität“, die seit 1735 „mit Stengen und Wand“ an der Stadt lag, abzutakeln; sie ist nie wieder aufgetakelt worden.

Die neugebaute Convoy lag nun still im Hafen. Es sollten mehrere Jahre vergehen, ehe sie ihrem Zwecke dienstbar gemacht wurde. Für die etwaige Vertheidigung der Stadt wurde sie schon im Frühjahr 1741 auf Anordnung des Raths eingerichtet, ebenso wie die alte Convoy. Auch vom Verkauf war schon im Sommer 1744 die Rede, doch beantwortete die Admiralität eine dahingehende Anfrage mit den Worten: „bey gegenwärtigen Umständen auf keinerley Weise“.

Im Jahre 1743 wurde die neue Convoy auf einige Monate nach Cuxhaven geschafft, um dort im Salzwasser vor dem drohenden Verderb geschützt zu werden. Nachdem sie dann 1746—47 ihre einzige und überhaupt letzte hamburgische Convoyfahrt zurückgelegt, wurde sie an die Pfähle gelegt. Es darf hier aber nicht übergangen werden, dafs noch nach dieser Convoyreise in Hamburg von mehreren Seiten an einen Neubau von Convoyen gedacht wurde. Schon Brockes hatte ja von seiner Reise aus den Bau von Fregatten empfohlen, und der Ehrb. Kaufmann hatte diesem Vorschlag sich angeschlossen und mehrfach auf seine Ausführung gedrungen. Die Admiralität erkundigte sich in London nach dem Preise solcher Schiffe; eine Fregatte mit Riemen und 500 Tonnen, 24 Kanonen führend, sollte etwa 5000 Pfund Sterling kosten. Im December 1747 drängten die Kommerzdeputirten wiederum auf den Bau von zwei Fregatten von etwa 30 Kanonen; leider war ihr Vertrauen auf die hamburgische Schiffsbaukunst nur gering. Es ist dann später aber nicht wieder ernsthaft von einem solchen Bau die Rede gewesen<sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> Vgl. auch oben S. 63, Anm. 2.

Die Convoy<sup>1)</sup> hat nun noch 30 Jahre lang als Wachtschiff im Hafen gedient, als einziges übrig gebliebenes Convoyschiff; denn „das Wapen der Admiralität“ wurde im Jahre 1748 für 4550 Mark auf Abbruch<sup>2)</sup> verkauft. Jene neue Convoy wurde noch mehrfach reparirt; im Jahre 1764 war sie in Gefahr zu verbrennen, und die Convoyleute wurden deshalb wegen arger Fahrlässigkeit bestraft. Das Schiff bildete, trotzdem es immer mehr verfiel und verfaulte, noch 1770 eine Sehenswürdigkeit, die von vornehmen Fremden in Augenschein genommen wurde. Endlich, im Jahre 1774, schien für das Schiff die letzte Stunde geschlagen zu haben. Der Kampagnemeister hatte das Schiff als in so schlechtem Zustande befindlich erklärt, dafs es zum Gottesdienst nicht mehr brauchbar sei ohne vorherige grofse Reparatur. Da die Convoy aber doch kaum noch lange zu halten war, so beauftragte das Convoymkolleg im März des genannten Jahres ihr Mitglied Franz Klefeker, sich in Lissabon oder anderswo nach einem ähnlichen Schiffe umzusehen. Dafs ein solches Schiff nothwendig sei, darüber war man einig, „sowohl in Betracht der Gerechtsamen, als auch einer höchstnöthigen Wacht und besonders zum Gottesdienst der Seefahrenden“<sup>3)</sup>. Klefeker kam mit seinem Auftrag nicht recht weiter. Zugleich hatte aber der Admiralitätsbürger Matsen in England sich erkundigt; und der allzeit rührige dortige Agent und Stahlhofsmeister Paul Amsinck lenkte nun die Aufmerksamkeit des Kollegs auf den Ankauf eines Schiffes der Ostindischen Kompagnie. Dieser Vorschlag fand manche Freunde, namentlich Klefeker begeisterte sich für ihn. Doch leistete der Kämmererbürger Garlieb Amsinck, der im Convoymkolleg safs, eifrigen Widerstand; er war der Einzige, der der Ansicht war, an Stelle der alten Convoy ein kleines Wachtschiff anzulegen und den Gottesdienst aufhören zu lassen. Die Kämmererei behauptete sogar, die Convoy könne noch wohl zehu Jahre dienen, obwohl zwei Sachverständige erklärt hatten, dafs das Schiff „in so erbärmlichen Zustande, dafs es mehr einem Schwamme als dem Holtz ähnlich sähe“. Der Senat, der um seine Entscheidung angegangen wurde, entschied sich nun gegen den Ankauf des Ostindienfahrers, und „die Convoye noch so lange liegen zu lassen als sie liegen kann“. So geschah es denn. Aber schon am 2. Oktober 1777 wurde die Convoy so schlecht befunden, dafs sie „ohne grofse Gefahr nicht länger liegen könnte“. Nun wurde am 19. November der Rumpf öffentlich ver-

---

<sup>1)</sup> Kapt. Brockes gab im Sommer 1748 in einem Brief aus Holland den Rath, die Convoy an Spanien oder sonst zu verkaufen, bot auch seine Dienste hierfür an. Man ging aber nicht darauf ein.

<sup>2)</sup> Käufer waren Peter Jonas & Co.

<sup>3)</sup> Über den Convoy-Gottesdienst vgl. unten.

steigert und mit 3450 Mark an Peter Jentz verkauft<sup>1)</sup>). Das Ende der Convoy verlief nicht ohne tragikomischen Zufall. Als im Frühjahr 1778 der Rumpf des Schiffes von den Convoyleuten weggeschafft werden sollte, weigerten sich diese, „obgleich ihnen noch ein »Douceur« von 1 Mark für jeden Mann war versprochen worden“. Erst einige Tage Aufenthalt in der Roggenkiste bei Wasser und Brot machte die Leute gefügig.

Das ist das Ende des letzten hamburgischen Convoyschiffs.

---

Ein richtiges Docken eines Convoyschiffes im Auslande fand nur einmal statt. Im Juli 1728 wurde Tamm's Convoy „Wapen von Hamburg“, die von Spanien kam, in Portsmouth im königlichen Dock gedockt und ein neuer Kiel untergelegt. Die Erlaubnis hierfür wurde auf Befehl des Raths durch Vermittlung des Herrn Hermann Luis in London ausgewirkt.

---

Von schweren Havarien auf See sind die Convoyen natürlich nicht verschont geblieben. Sehen wir von dem Brand der Convoy bei Cadiz 1683, dem einzigen Totalverlust in der hamburgischen Convoygeschichte, ab, so traf die erste gröfsere Havarie den „Leopoldus“ auf seiner Reise 1685—86 nach dem Westen. Am 18. August 1685 war Holste mit der Flotte von Cuxhaven in See gegangen. Auf der Rückfahrt von Cadiz wurde am 9. November ein Leck im Convoyschiff bemerkt; nothdürftig gedichtet, beeinträchtigte es die Schnelligkeit der Fahrt sehr; man mußte unablässig pumpen. Als dann das Wetter sich noch verschlechterte, beschloß der Kapitän, nach Berathung mit den Officieren, Coruña anzulaufen. Längs der Küste hinfahrend, konnte die Convoy, trotz vielen Schiefsens, lange keinen Lootsen erhalten; sie ging mehrfach vor Anker, hatte aber dabei das Unglück, einen solchen zu verlieren. Am 17. November kam die Convoy endlich im Hafen von Coruña an. Das Leck wurde so schlimm befunden, dafs die Convoy nicht mehr lange hätte die See halten können. Nachdem das Schiff oberflächlich reparirt war, gieng es wieder in See. Das Leck machte sich bald wieder bemerkbar. Doch erreichte die Convoy am 12. December glücklich Plymouth; Kauffahrtschiffe hatte sie nicht mehr bei sich. In Plymouth wurde das gesammte Geschütz der Convoy in Barken geladen. Dann versuchte man, das Schiff „op toe winnen“, d. h. den Kiel freizulegen. Der Schaden wurde viel gröfser befunden, als man erwartet hatte; es wurden in den Eichenplanken mehrere Lecke entdeckt. Über zwanzig Zimmerleute von der Convoy, von hamburgischen und lübischen, wie auch englischen Schiffen

---

<sup>1)</sup> An Stelle der Convoy wurde die Artillerie-Jacht als Wachtschiff gelegt.

machten sich daran. Am 2. Januar war die Arbeit fertig, und das Schiff wurde wieder abgewunden.

Bedeutend war auch die Havarie, die auf der Reise desselben Schiffes im Januar 1702 vorkam. Das Schiff, geführt von Kapitän Michel Schröder, wurde auf etwa 47 Grad Breite von einem fürchterlichen Sturm überfallen; der Großmast mit seiner Takelage ging über Bord; außerdem machte das Schiff viel Wasser, und Pumpen half nicht viel. Schröder wendete deshalb, um Plymouth anzulaufen, konnte aber des ungünstigen Windes wegen diesen Hafen nicht erreichen und lief nun Falmouth an. Hier wurde das Schiff reparirt und im Frühjahr nach Hamburg geführt<sup>1)</sup>.

Am 17. September 1724 ging Kapitän Martin Tamm mit dem neu erbauten Convoyschiff „Wapen v. Hamburg“, das in Spanien verkauft werden sollte, und vier Kauffahrteischiffen in See nach Lissabon und Cadiz. Am 19. wurde die Convoy aber von einem schweren Sturm überfallen, in dem sie den Bugspriet verlor und sonstige Havarie erlitt. Tamm ging zunächst an der holländischen Küste vor Anker und fuhr dann nach der Elbe zurück, während die Kauffahrteischiffe ohne ihn ihre Reise fortsetzten.

## B. Montirung der Convoyschiffe.

Vergleicht man die hamburgischen Convoyschiffe mit fremden Kriegsschiffen jener Zeit, etwa denen Hollands, so können wir erstere nach Größe, Besatzung und Geschützausrüstung als gute Mittel-Kriegsschiffe bezeichnen<sup>2)</sup>. Zu Convoyschiffen wurden meist nicht die stärksten Kriegsschiffe benutzt<sup>3)</sup>, und als Convoyen waren die hamburgischen recht stattlich. Man unterschied damals leichte und schwere Convoyschiffe; namentlich die Holländer bedienten sich vielfach leichter Fregatten zu Convoyzwecken. Vier schwere englische Convoyen hatten, wie Kapitän Schröder im Jahre 1712 aus Archangel berichtete, je 46—56 Kanonen, die leichten holländischen Fregatten aber nur etwa 30. Die hamburgischen Convoyen galten nun als „schwere“<sup>4)</sup>; im Oktober 1692 ersuchten die Kommerzdeputirten, in der Instruktion „an staat importante, schwere Convoy zu setzen, weil die Holländer oft leichte Convoyer haben“. Be-

<sup>1)</sup> Vgl. auch oben S. 141.

<sup>2)</sup> Vgl. de Jonge III, die Bijlagen.

<sup>3)</sup> In einer Liste der französischen Kriegsschiffe zur Zeit Colbert's ist unter den Schiffen 4. Ranges eins aufgeführt „peu fin de voile, propre au Convoy“ und ein 5. Ranges, „n'est propre qu'aux convois“ (Clément, Lettres etc. de Colbert III, 2. S. 701).

<sup>4)</sup> Aus Cadiz wurde im März 1670 berichtet: „A great Hamburg man-of-war and other ships are ready to go“ (Cal. of State Pap., Dom. Ser. vol. 1670. S. 134).

greiflich ist aber das Bestreben der Convoyleitung, die Ausrüstung und Leistungsfähigkeit nach auswärts hin als stärker hinzustellen, als sie war; „dan es ist nichts neues,“ heift es 1690 in einem Brief aus Lübeck, „dafs solche Convoyer Capitaine umb die  $\frac{1}{2}$ te sich stärker rühmen als sie in der that beschaffen.“

Die hamburgischen Stadt-Convoyschiffe besaßen eine gute Geschützmontirung. Sie bildete den wichtigsten Theil der Ausrüstung; „das schwere Geschütz müsse negst Gott im Vorfal das Beste thun“, meinte 1680 das Convoykolleg. Der „Leopoldus“ und das „Wapen von Hamburg“, das 1683 bei Cadiz verbrannte, hatten je 54 Geschütze<sup>1)</sup>. Das 1686 erbaute neue „Wapen von Hamburg“ führte auch 54, das 1690 erbaute „Wapen der Admiralität“ dagegen nur 44 Geschütze; die 1720 gebaute Convoy „Wapen von Hamburg“ führte 56 Geschütze. Das letzte Convoyschiff endlich führte auf seiner einzigen Reise 50 Geschütze. Die Fregatte, die Kapitän Vofs führte, trug im Jahre 1702 24 Geschütze. Die 44 Geschütze des „Wapen der Admiralität“ setzten sich folgendermaßen zusammen:

4	metallene	Achtzehnpfünder,
8	„	Sechspfünder,
2	„	Zwölfpfünder,
14	eiserne	Zwölfpfünder,
10	„	Achtspfünder,
4	„	Dreipfünder,
2	„	Achtspfünder.

Sie hatten insgesamt einen Werth von 45 580  $\text{R}$ .

Die auf dem „Wapen von Hamburg“ im Jahre 1727 befindlichen 56 Geschütze waren:

10	metallene	Achtzehnpfünder,
8	„	Achtspfünder,
16	eiserne	Zwölfpfünder,
18	„	Achtspfünder,
4	„	Dreipfünder.

Die Geschütze für die Convoyen wurden theils in Hamburg selbst gegossen, theils hier oder auswärts gekauft. Im Jahre 1691 bestellte man neue Schiffskanonen in Schweden; aus Zwolle wurden mehrfach, so

<sup>1)</sup> Eine königl. dänische Ordre vom 5. December 1691 befahl, dafs Convoyschiffe („Defensionsskibene“) mindestens 24 Kanonen führen sollten (Garde, Eferrettinger I, 333). — Über die Ausrüstung des sog. Herren-Schiffes mit Geschützen vgl. Gaedechens in Zeitschr. d. V. f. h. Gesch. VIII, 558.

noch 1722, eiserne Convoygeschütze verschrieben. Zum Bau des „Wapen von Hamburg“ liefs man 1686 aus Amsterdam 32 Geschütze („guete fin spanische mit den F an die ohren bezeichnet“) kommen; als sie aber ankamen, befand man, dafs sie schlecht waren, und schickte sie theilweise wieder zurück; ein Artilleriekorporal ward nun nach Holland geschickt und kaufte dort neue Geschütze.

Im Juli 1727 beklagte sich im Absegeln von der Elbe Kapitän Georg Schröder bitter über den Kampagnemeister, dafs er ihm unrechte Laffetten zu seinen Geschützen geliefert habe, ferner dafs die Wischer u. s. w. nicht zu den Kanonen pafsten. „Wie würde es mir ergangen seyn“, fragt er, „im Fall ich zur Aktion gekommen und meine Stücken nicht hätte wieder laden können?“

Kamen die Convoyen auf die Elbe, so wurden, wenn sie vorläufig nicht wieder ausgehen sollten, die Geschütze sofort ausgeladen und an Land ins Convoyarsenal gebracht; hier blieben sie bis zu weiterer Benutzung für eine Convoyfahrt. Als im Jahre 1686 Hamburg von den Dänen belagert und berannt wurde, wurden sogar die Convoygeschütze auf die Wälle geschafft; erst im Mai 1687 ward beschlossen, sie den Convoysschiffen zurückzugeben.

In einzelnen Fällen, so bei der letzten Convoyreise, hatte aber die Admiralität nicht nur eigene Geschütze auf der Reise verwandt, sondern auch solche von der Artillerie entlehnt.

Während der Reise blieben die Geschütze natürlich stets auf den Convoyen, ebenso das Pulver. Nur im December 1685 wurde, als der „Leopoldus“ in Plymouth ausgebessert wurde, das Pulver an Land gebracht und dort in einem Hause von vier Convoyleuten bewacht.

Sonstige Convoybedürfnisse wurden vielfach aus dem Auslande bezogen. Segeltuch, „Cromeney“, Sommertuch und „Karluch“ genannt, wurde 1689 aus Amsterdam verschrieben. Grofse Anker für die letzte Convoy wurden in Makkum und Workum bestellt. Zwei in ersterem Orte 1743 bestellte Anker sollten 3600—4000 Pfund wiegen.

In Hamburg wurden die Convoymaterialien, soweit sie nicht auf den Schiffen waren, im Convoy-Arsenal aufbewahrt; dieses stand unter der Aufsicht des Kampagnemeisters<sup>1)</sup>.

---

<sup>1)</sup> Vor 1686 bekleidete dies Amt Jochim Martens; 1686 kaufte Johan Cordes den Dienst für 7100 Mark; 1690 kaufte ihn Johann v. Holten für 12000 Mark und 1718 Diederich Gerhard Hopner für 6000 Mark. Letzterer starb im Amte 1760, und an seiner Stelle kaufte den Dienst Joh. Peter Behn. Der Kampagnemeister erhielt ein Jahresgehalt von 1000 Mark.



Die Ausrüstung eines Convoyschiffs, das den Winter über theilweise abgetakelt im Hafen gelegen hatte, nahm meist mehrere Wochen, oft über einen Monat in Anspruch. Als im Februar 1679 der Rath meinte, mit der Fertigstellung von Karpfanger's Convoy werde es wohl noch 4—5 Wochen dauern, erwiderte der Ehrb. Kaufmann, das sei zu lange, es fänden sich hierselbst „untern Hauffen Seerfahrne Leute, die wollten es, wenn mans ihnen unter Händen thun wolte, dahin disponiren, dafs es innerhalb zehen Tagen fertig sein und die Dienste thun solte, so begehret würden“. Das bezweifelte aber der Rath wieder und entgegnete, wenn Jemand sich anheischig mache, die Convoy in 10 Tagen fertig zu stellen, so möge er sich doch melden. —

Werfen wir zum Vergleich kurz einen Blick auf die Montirung der Kauffahrteischiffe.

Über die Geschützausrüstung der hamburgischen Kauffahrteischiffe gab die Admiralschaftsordnung von 1623 genaue Bestimmungen; darnach wird in einer Admiralschaft kaum ein ganz unmontirtes Schiff gefahren sein, wenigstens nicht von Hamburg aus. Am 22. Juli 1663 beantragten dann, unter dem Eindruck der Ereignisse von 1662, die Oberalten in der Bürgerschaft: „Dafs kein Schiff in solche Admiralitaetschaft genommen werde, so nicht mit 14 bis 24 Stücke Geschütz gemontirt sey, davon ein gut theil von 4, 6 bis 8 // Eisen schiessen, auch nach Advenant von den Rehdern mit behuefiger Gerähtschaft, Bootsvolck, Ammunition und guten Gewehr wohl versehen sind“. Dieser Vorschlag wurde zwar angenommen, ist aber wenig beachtet worden und hatte, da er nur auf Admiralschaften, nicht aber auf Convoyen sich bezog, damals auch geringe Bedeutung. Mehrmals, so 1666 und 1680, ist davon die Rede, dafs kein wohlmontirtes Schiff oder keines von „Defension“ in der Flotte war.

Im Jahre 1691 verfügte der Rath, dafs die Convoykapitäne die unter ihrer Flagge fahrenden hamburgischen Schiffe visitiren „und deren Stücke und Ammunition aufzeichnen solten“. Die Montirung richtete sich natürlich nach der Gröfse und Bemannung des Schiffs; die acht Hamburger Kauffahrer, die 1662 den Türken zum Opfer fielen, führten:

1.	20	Mann	und	14	Geschütze,
2.	18	"	"	12	"
3.	16	"	"	10	"
4.	17	"	"	12	"
5.	16	"	"	10	"
6.	14	"	"	10	"
7.	10	"	"	8	"
8.	8	"	"	4	"

Kapitän Brockes nahm 1747 bei Lissabon 4 Schiffer unter sein Geleit; ihre Schiffe hatten eine Besatzung von 15 bzw. 14, 12 und 11 Mann und 12 bzw. 10, 8 Geschütze; das vierte hatte kein Geschütz. Es kamen unmontierte Schiffe also auch in dieser Fahrt vor. Schon vorher, im April, hatten sich zu Brockes 3 Schiffe, 2 Hamburger und 1 Bremer, gesellt; sie hatten 14 bzw. 13 und 11 Mann und 11 bzw. 10 und 6 Stücke.

### C. Ladung und Befrachtung der Convoyschiffe.

Einen interessanten Einblick in das Wesen der Convoyschiffahrt bietet die Frage der Befrachtung der Convoyen. Kriegsschiffe werden heute nicht mit Kaufmannsgütern befrachtet, und Ballast muß das mangelnde Schwerkraft ersetzen. Für Frankreich verbot die „Ordonnance pour les armées navales et arsenaux de marine“ von 1689<sup>1)</sup> jedem Kriegsschiffkommandeur „de recevoir sur son bord aucunes marchandises, ny de se mêler d'aucun commerce, à peine de cassation et de confiscation des marchandises“, und die holländischen Generalstaaten erließen bereits am 8. März 1652 ein Plakat, nach dem den Kapitänen der Kriegsschiffe der Transport von Kaufmannsgütern und edlen Metallen untersagt wurde<sup>2)</sup>. —

Ein gesetzliches, gegen die Befrachtung der Convoyschiffe gerichtetes Verbot hat es in Hamburg nie gegeben<sup>3)</sup>. Nie ist eine obrigkeitliche Verordnung solcher Art veröffentlicht, wie denn überhaupt die Zahl der das Convoywesen betreffenden öffentlichen Verordnungen sehr gering ist. Von Anfang bis zum Abschluß des hamburgischen Convoywesens herrschte in diesem Gebiet eine Art Ungewissheit. Es bestanden Ausnahmen von einer Regel, ohne daß diese letztere jemals gesetzlich festgestellt war.

<sup>1)</sup> Livre I, Titre 7, Art. 15.

<sup>2)</sup> Groot-Placaat-Boek I, 962: das Verbot ist später wiederholt erneuert. — Als im Jahre 1642 die norwegische Regierung vernahm, daß holländische Convoyer in Norwegen heimlich Holz als Ladung einnahmen, befahl sie sogleich, dies zu hindern, da es der Convoyer Sache sei, Schiffe zu geleiten und nicht gegen die Verordnungen des Königs zu verstößen (deres Bestilling er at convoyere flaadn og ikke gjøre imod vores Forordning“). Norske Rigsregistranter VIII, 202. — Auch von englischen Convoykapitänen heißt es 1670, daß sie „carry much goods themselves“ (Cal. of St. Pap., Dom. Ser. vol. 1670, pag. 187). — Dem Kapitän Brand auf dem brandenburgischen Kriegsschiff Africaen machte man u. A. zum Vorwurf, daß er „auch letztlich particulier Cargaison auf der Hin- und Rückreise mitgeführt“ (1696). Schück II, 460.

<sup>3)</sup> Die alten gemieteten Convoyschiffe im 16. Jahrhundert, so von 1572, nahmen Waaren ein; vgl. im Anhang Nr. 2.

Die gewöhnliche Fracht der hamburgischen Convoyschiffe wird auch wohl in Ballast<sup>1)</sup> bestanden haben.

Die erste Mittheilung über einen Transport von Waaren auf einer Convoy finden wir im Jahre 1666; Kapitän Holste wurde damals instruirt, mit Silber und Kontanten, die er etwa in Cadiz erhalte, behutsam umzugehen. Dafs zum Transport dieser werthvollen Güter die Convoy verwandt werde, ward von der Kaufmannschaft gern gesehen, und als derselbe Kapitän im Januar 1667 in Cadiz von Kauffleuten aufgefordert wurde, solche Güter mitzunehmen, er sich aber zuerst weigerte, äufserten sich jene dahin, dafs sie dieselben in die Kauffahrteischiffe nicht verladen, sondern dann lieber über Italien oder Ostende senden würden. Zuletzt verstand sich Holste, „der Stadt und das Commertie zu besten“, doch dazu<sup>2)</sup>, klagte aber, dafs er wenig Dank dafür bekommen habe, „sondern Jachlusia“, und fügte hinzu, „habe ich dann keine Kühe, so habe ich auch keine Mühe“. Auch die Kommerzdeputirten in Hamburg ersuchten den Rath, dem Kapitän zu befehlen, „dafs er zu Cadiz in diesem Fall dem Kaufmann nicht zuwieder leben undt ihm seine Schuldigkeit kund gethan werden möge“.

Es dauerte nicht lange, so veränderte sich die Sachlage, und anstatt den Kapitänen in dieser Beziehung zuzureden, mußte man sie zurückhalten. Bereits 1668 klagten die unter Kapitän Matthias Dreyer nach der West fahrenden Schiffer, dafs mit diesem kapitulirt worden sei, Kontanten und feine Waaren auf der Rückreise einzunehmen; das sei für sie und ihre Reeder präjudizirlich. Was aus dieser Klage geworden, ist nicht bekannt. Erst 1673 erklärten die Kommerzdeputirten dem Rath, es dürfe Dreyer in Cadiz keine feine Waaren einnehmen, Kontanten aber zu laden sei erlaubt. Was man unter „feinen Waaren“ verstand, ergiebt sich aus Verhandlungen, die im Jahre 1674 über diesen Gegenstand gepflogen wurden. In Anbetracht des damals zwischen Spanien und Frankreich bestehenden Krieges hielten die Kommerzdeputirten es für zweifelhaft, ob es rathsam sei, die Convoy Silber und Waaren ein-

<sup>1)</sup> Als im Jahre 1724 das neue Convoyschiff nach Spanien gesandt werden sollte, um dort verkauft zu werden, wurde Kapitän Tamm u. A. dahin instruirt, das Schiff für den Fall, dafs der Verkauf sich nicht verwirklichen liefse, dort mit Salz als Ballast zu beladen. Diese Fahrt wurde aber nicht als eigentliche Convoyreise angesehen; in der Regel wird der Ballast wohl in noch weniger werthvollen Artikeln als Salz bestanden haben.

<sup>2)</sup> Auch John Burckhard in London berichtete an den englischen König über „a fleet of 20 or 30 ships, under a Hamburg convoy, laden with contraband silver for Holland merchants, and other enemies of His Majesty, which is expected to pass through the Channel“; er rieth, das Convoyschiff untersuchen zu lassen, 16. Mai 1667 (Cal. of State Pap., Dom. Ser. vol. 1667, pag. 103).

nehmen zu lassen. Der Ehrb. Kaufmann aber beschloß, daß die Convoy wohl Kontanten und Silber, nicht aber Waaren mitnehmen dürfe, und zwar sollte dies für Aus- und Rückreise gelten. Rath und Admiralität stellten sich jedoch auf einen anderen Standpunkt und beschlossen, es solle „beym alten bleiben“ und die Convoy zwar ausgehend keine Waaren, heimwärts aber Silber, Kontanten und Waaren mitnehmen dürfen.

Als die feinen Waaren, die die Convoy laden dürfe, bezeichnete der Rath Indigo und Kochenille; er wies darauf hin, daß die Kaufleute diese sehr werthvollen Artikel ungern in andere Schiffe verluden; es sei deshalb im Interesse der Stadt und ihrer Zolleinkünfte; denn andere Kauffahrtschiffe erhielten diese Waaren doch nicht, und „es doch nur der Holländischen Convoye sonsten zum besten kommen würde“. Als der Ehrb. Kaufmann auf seinem Beschlufs beharren zu wollen erklärte, erinnerte der Rath die Kaufleute daran, daß sie selbst ein früheres, dahingehendes Verbot aufgehoben hätten<sup>1)</sup>. Der Rath blieb auch weiterhin auf seinem Bescheid bestehen, obwohl mehrfach an ihn das Ansuchen gestellt wurde, den Rücktransport von feinen Waaren auf den Convoyen zu verbieten. Thatsächlich bekundete hierin ohne Zweifel der Rath eine weitsichtigere Auffassung, als der Ehrb. Kaufmann; scheinbar vertrat der Rath nur das Interesse einzelner Kaufleute, in Wirklichkeit aber doch das der ganzen Stadt. Noch im März 1678 protestirte der Ehrb. Kaufmann gegen den Transport von Waaren auf den Convoyen und ersuchte, ihn zu hindern; er meinte, man habe noch kürzlich auf den heimkehrenden Convoyer von Stade aus geschossen in der Vermuthung, das Schiff sei ein Kauffahrer. Der Rath aber entgegnete hierauf, es seien manche Kaufleute doch der Ansicht, daß der Convoyer wohl Waaren, wie Kochenille und Indigo, mitnehmen dürfe, weil sonst diese Waaren nach Holland und anderwärts gehen würden. Auf den Wunsch einiger Kaufleute habe der Rath dem Convoyer ausdrücklich befohlen, Kochenille und Indigo einzunehmen. In dieser Meinung liefs sich der Rath nicht irre machen durch den Hinweis auf die „übele nachreden“, die das Mitnehmen von Waaren hervorrufe, auch nicht durch die Äußerung des Ehrb. Kaufmanns, man hätte schon Nachricht, daß man in Spanien bereits auf den Convoyer habe Wache legen wollen. Doch schlug er vor, ein Reglement zu machen, damit, „wann capable Schiffe vorhanden, selbe von der Fracht, so das Convoy machte, participiren möchten“.

Der Heimwärtstransport von Silber, gegen den überhaupt kaum Einwendungen erhoben waren, wie von Kochenille und Indigo wurde dann

---

<sup>1)</sup> Was damit gemeint ist, ist nicht klar; ein solcher Beschlufs des Ehrb. Kaufmanns ist mir unbekannt.

weiterhin nicht angefochten; er galt als legitim. Die Convoyer transportirten Silber in großen Quantitäten; doch fiel ihnen diese Fracht nicht allein zu, auch Kauffahrteischiffe luden Silber<sup>1)</sup>. Doch verstummten die Klagen nicht, daß die Kapitäne noch andere Waaren mit den Convoyen beförderten, und zwar nicht nur heimwärts, sondern auch auf der Ausfahrt. Bereits im März 1678 hatte der Ehrb. Kaufmann sich beschwert, daß der Convoyer von hier Kaufmannswaaren mitnehme; der Rath erklärte darauf, davon sei ihm nichts bekannt, er wolle es aber verbieten; doch fügte er gleich hinzu: „daß auch der Convoyer woll ein Cargason vor sich selbst mit nehme, vermeinte E. Hochw. Raht, daß selbig gebräuchlich were“. Die regelmäßige Benutzung der Convoyen zur Güterbeförderung wird der Rath hiermit aber wohl nicht haben befürworten wollen; denn als 1682 einmal das Gerücht ging, Kapitän Karpfanger lade viele Kaufmannswaaren und Stückgüter, forderte der Rath von ihm die Einsendung eines genauen Verzeichnisses der mit der Convoy geladenen Güter. — Die Kaufmannschaft war aber stets in dieser Richtung sehr mißtrauisch gegen die Kapitäne. Als im November 1688 Tamm's Convoy ziemlich tief im Wasser lag, witterte man sogleich Unrath und beschuldigte den Kapitän, er müsse Kaufmannsgüter geladen haben. Tamm wies diesen Vorwurf sehr energisch in einem Schreiben an den Rath zurück; es sei ihm nicht eingefallen, das ihm vom Rath „anvertraute Convoy-Schiff mit gütern belemmert“ zu haben. Aus der Specifikation der geladenen Güter, die er einsandte, ergab sich, daß diese nur „einige Stühle, Flaschenkellers und einige wenige Kleinigkeiten von Regalien, vor gute Freunde mit überzunehmen“ waren. — Bei dieser Gelegenheit zuerst wurde gegen die Befrachtung der Convoysschiffe ein Grund angeführt, der späterhin noch öfter angezogen wurde; durch die Befrachtung, meinte man, werde die Vertheidigungsfähigkeit der Convoy beeinträchtigt, und man warf Tamm nun vor, daß er durch die Beladung „sich zur nöthigen defension incapabel gemacht haben würde“<sup>2)</sup>.

Mit Tamm lag man über die Frage der Convoybefrachtung öfter in Streit. Schon 1687 war von Genua aus geschrieben, daß Tamm da-

<sup>1)</sup> So berichtete der holländische Sekretär Floris, Hamburg 19. Juli 1675: Die Schiffe aus Spanien hätten viel Silber mitgebracht; der noch erwartete Convoyer Holste solle außerdem viele Barren bei sich haben.

<sup>2)</sup> In den Anmerkungen zu dem Antrag der Rufsländfabrer vom Jahre 1677 heißt es: „auf ein wohlmontirtes Schiff, insonderheit wenn man Feinde vermuthet, fahret der Ueberlauf ledig und parat zum Fochten“. Dies ist aus den Akten die einzige Notiz allgemeiner Art, die die Befrachtung mit der Vertheidigung in Verbindung bringt. Der Ueberlauf ist das Deck (vgl. auch Langenbeck a. a. O. S. 84).

selbst nach Hamburg bestimmte Güter zur großen Beeinträchtigung der Kauffahrteischiffe in die Convoy laden lasse<sup>1)</sup>. Als er dann im nächsten Jahre heimkehrte, ward er wirklich überführt, 108 Sack Reis geladen zu haben; zwar entschuldigte er sich, daß er dies gethan, „wegen das Schiff steiffer zu ballasten“; auch habe er nicht seinen Profit, sondern den Nutzen des Schiffes dabei gesucht; 30 Sack gehörten übrigens den Officieren. Er wurde aber genöthigt, die volle Fracht für diese Ladung zu zahlen. — Im Februar 1691 sah sich das Convoykolleg veranlaßt, Tamm ernstlich vor einer weiteren Übertretung zu warnen<sup>2)</sup>; im Wiederholungsfalle solle es betrachtet werden „als ein Punct, worin er seiner Capitulation und Eid zuwieder gelebet“. Als Tamm nun bat, ihm doch zu gestatten, „etwas Weniges für sich mitzunehmen“, erklärte ihm der Präses: „Wan es in der Billigkeit bestunde, hätte man nichts dagegen, allein es mußte moderate geschehen, und dazu für Niemand weiter, weder seine Kinder oder wer es sonst sein möchte“. Trotz dieser Warnung lief im nächsten Jahre von Cadiz die Klage ein, daß man dort die Waaren an Tamm's Sohn consigniren mußte, weil dieser sie in die von seinem Vater geführte Convoy verladen könne. Hieraus ist zu entnehmen, daß der Kapitän sich nicht mit einer gelegentlichen Mitnahme von Einzelgütern begnügte, sondern eine Art regelmäßigen kaufmännischen Geschäftsbetrieb in Scene setzte. Die Kommerzdeputirten gaben diesem Treiben den richtigen Namen, wenn sie meinten, es „müßten denn die Capitaine dabey ihr marchandiren lassen“. Wenn aber, was auch geschah, die Convoykapitäne auf Kauffahrteischiffen, die unter ihrer Obhut fuhren, Waaren für eigene Rechnung verluden<sup>3)</sup>, so scheint man hierin nichts Unerlaubtes gesehen zu haben.

Am häufigsten kam in jener Zeit Gütertransport auf Convoyen in der westlichen Fahrt vor, einzeln auch in der Archangelfahrt und dem Convoyverkehr mit England. Kapitän Peter Schröder führte mehrfach Juchten in seinem Convoyschiff von Archangel nach Hamburg<sup>4)</sup>, und im

<sup>1)</sup> Diese Klage wurde am 8. Oktober 1687 im Convoykolleg vorgebracht von den Herren Gerhard Möhlmann, Dirk Hillebrantsen, Cordt van Geldern und Genossen. Tamm sollte dabei unterstützt worden sein von einem gewissen Joh. N. Poolman, „welcher sich alda die Consulschaft anmassete und zugleich Mäkeler agirte“.

<sup>2)</sup> Am 1. September 1691 beschloß das Convoykolleg die Abordnung von zwei Mitgliedern auf das heimgekehrte und bei Wittenbergen liegende Convoyschiff; sie sollten u. A. „alle mögliche Diligentz anwenden, umb zu erfahren, ob auch Jemand Wahren im Schiffe geladen habe, es sey der Capitain oder Gemeine“.

<sup>3)</sup> So deklarirte Kapitän Antonissen im März 1703 auf dem Zoll 100 Fäfschen Rosinen, die auf das Mathias Leuwerck Schiff von Cadiz angekommen waren, und entrichtete hierfür die Extra-Zulage.

<sup>4)</sup> Kassabuch über die „freiwillige Zulage“, 7. December 1705 und öfter.

Juni 1711 wurde demselben Kapitän nach seiner Rückkehr von Rußland angedeutet, „dafs er künftig keine Kauffmanschaften von Frembden in seinem Convoy-Schiff annehme“. — Der genaunte Kapitän führte, wie aus dem Rechnungsbuch über die „freiwillige Zulage“ hervorgeht, im Jahre 1709 mehrfach Kaufmannswaaren in dem Convoysschiff nach und von England<sup>1)</sup>.

Sobald die Convoyfahrten wieder aufgenommen wurden, tauchten auch die alten Klagen auf. Im September 1716 klagte der Ehrb. Kaufmann bitter über den ungünstigen Erfolg der Fahrt der Hamburger nach dem Westen, da ihnen die meisten Frachten von den Fremden weggenommen würden; darüber könne man sich nicht wundern, „zumahlen wenn auch der Capitain selbstens weifs, nach destinirter Hinuntersiegeung der Kauffardeck-Schiffe nicht allein seine mitgebrachte Stück-Guhter zu löschen, sondern auch über 70 Kisten Zucker zur Fracht wiedereinzunehmen“. Ginge das so weiter, so werde der „meiste Nutzen einer Convoye“ dem Kapitän zufliefsen und den Kauffahrteischiffen entzogen werden. Als diese Klage, wie es scheint, ohne Wirkung verhallte, wandte sich nunmehr im Juni 1717 eine Anzahl von Kaufleuten und Reedern<sup>2)</sup> mit einer ausführlichen Supplik an den Rath: es sei nun zum zweiten Mal geschehen, dafs die von hier mit Convoy abfahrenden Schiffe, obwohl an Zahl nur gering, auf der Rückreise nicht volle Ladung hätten erhalten können, sondern zum Theil mit Salz, theils mit Fautfracht oder Dreiviertel-Ladung hätten zurückkehren müssen; hingegen sei von den Convoyen die den Kauffahrteischiffen rechtmäfsig gebührende Ladung herangezogen und übernommen worden. Im vorigen Jahre habe Kapitän Schröder 80 Kisten Zucker von Lissabon mitgenommen und sie auch öffentlich am Zoll angegeben. Wieviel Stückgüter jetzt Kapitän Tamm mitgebracht habe, erhelle klar daraus, dafs er einige Packen nicht habe bergen können. Dieses alte Convoysschiff sei so schwer mit Zucker<sup>3)</sup> beladen gewesen, dafs der Kapitän einen anderen Schiffer überredet habe, in Stade 145 Kisten, als ob sie in des letzteren Schiff geladen wären, auf dem Zoll anzugeben u. s. w. Ferner setzten die Supplikanten aus-

<sup>1)</sup> So 20. und 21. September, 4. December 1709.

<sup>2)</sup> Es waren: Henrique Wever, Jobst Detleff Bretting, Andreas Hinstmann, Isaac Henckell, Philipp de Dobbeler, A. Verpoorten, Jaspas Jacobs, Johan Dunt, D. Volckers, Gerdt Burmester, Rudolf Amsinck, Henrich Neukirch, David Geysmer, Hinrich Burmester (Hinrich Sohn), Jorge & Henrique Jencquel, Joh. Caspar Wever, Martin Weber, Lorentz Thiell, Joan Brandenburg, Henrich Thorlade, Gerard Geysmer, Berend Boy, Peter Brandenburg, Andreas Beckhoff, Matth. Lützens und Sohn, Eberhard und Johann Pell.

<sup>3)</sup> Später, 1740, wurde behauptet, es wären ca. 400 Kisten gewesen; vgl. im Anhang Nr. 45 a.

einander, daß man um Convoy angehalten habe, um die darniederliegende Schifffahrt der Hamburger wieder etwas zu heben und sie gegen feindliche Auffälle sicher zu stellen. Beides werde vereitelt, wenn die Convoyer den Kauffahrteischiffen die beste Ladung vorwegnähmen, so daß diese entweder meist leer oder nur mit Salz und Holz beladen fahren müßten, während andererseits die Convoyer durch ihre großen Ladungen gefechtsuntüchtig würden. Ferner aber „der Stadt es eine gar schlechte Ehre ausserhalb Landes ist, vielmehr zu großem Despect gereicht, daß die Convoy-Schiffe gleich denen Kauffarthey-Leuten daselbst in Ladung liegen und Güter auf Fracht einnehmen, ja die Convoy-Schiffe selbst durch Einnehmung solcher schweren Güter an ihrem Casco sowoll, als Tauwerk, Takeflage und übrigen Gereetschaften merklichen Abgang und Schaden erleiden“. Es sei aber im Interesse Aller, der Stadt, des Commercium, der Schiffsreeder, Schiffer und Schiffsleute, „als welche alle dem Privat Nutzen eines oder des andern billig vorzuziehen sind“, diesen Mißstand abzustellen. Schließlich ersuchen sie um gründliche Untersuchung, und daß „die Capitaine dahin, daß sie mit denen concedireten und erlaubeten als pretiosis, Passagiers und sonst ihnen zufließenden Beneficiis sich vergnügen und keiner Stück-Güter sich anmassen müssen, angewiesen und dazu mit einem Eyde jede Reise verbunden werden“. Auch eine Anzahl Schiffer richtete an demselben Tage (18. Juni) an die Kommerzdeputirten eine Supplik, die kürzer ist, im Wesentlichen aber dasselbe sagt. Die Kommerzdeputirten vertraten dem Rath gegenüber den in den Suppliken eingenommenen Standpunkt und faßten die aus dem Verfahren der Kapitäne zu befürchtenden Konsequenzen kurz folgendermaßen zusammen:

1. Die Portugiesen würden die Hamburger Convoyschiffe künftig den Kauffahrern gleich behandeln und ihnen die Zumuthung machen, sie wegen der vielen Ladung mit einem Wächter zu belegen.

2. In England möchten die Convoyer angehalten werden, gleich den Kauffahrern das Feuergeld zu entrichten, von dem sie bisher frei gewesen.

3. Von der Regierung zu Stade dürfte beansprucht werden, daß auch die Convoyer ihre Ladung angäben.

4. Es werde außerhalb Landes „raisonnements“ geben, daß unsere Convoyer „so ungescheuet“ mit Gütern auf Fracht anfüllen.

5. Die Convoyer würden durch die große Fracht behindert, ihre „rechte force“ zu gebrauchen, und wenn das bekannt werde, unserm Feind „recht der Muht anwachsen würde, solches anzugreifen; und der Respect, so sie bishero vor der Hamburger Convoy gehabt, umb ein merkliches wegfallen würde“.



Die Antwort, die Tamm auf diese Klagen ertheilte, befriedigte die Kommerzdeputirten sehr wenig; dringend ersuchten sie den Rath, er möchte dem Kapitän streng die Mitnahme von Stückgütern auf Aus- und Rückreise verbieten. Auf mehrfache Mahnungen und Erinnerungen erklärte der Rath endlich im Frühjahr 1718, er wolle „die Capitaine andeuten lassen, sich vorzusehen, dafs das Commercium keine gegründete Ursache zu klagen habe“. Auf Anordnungen, die in Einzelheiten eingingen, liefs sich der Rath aber nicht ein; vielleicht sah er selbst die Fruchtlosigkeit solcher Bestimmungen ein. Die Ursache der Klagen der Kaufleute blieb unablässig bestehen; im Mai 1718, im November 1719 wiederholte der Ehrb. Kaufmann seine Mahnungen, ohne dafs etwas darauf erfolgt wäre. Am 26. Oktober 1719 fügte sogar die Bürgerschaft der Bewilligung eines Grabengeldes zum Convoybau die Bedingung hinzu, „dafs denen Capitains untersaget werde, andere Waaren, als welche ihnen bey Verkaufung ihres Dienstes erlaubt und zugestanden worden, einzunehmen.“ Es ist aber, wie bemerkt werden mufs, nicht erkennbar, ob überhaupt etwas und was den Kapitänen beim Kauf ihres Dienstes in dieser Hinsicht erlaubt worden war.

Einige Jahre darauf ward wieder einmal dem Bedürfnis, diese Angelegenheit durch ein Reglement zu ordnen, Ausdruck gegeben; es war die Admiralität, die am 11. Februar 1723 ein derartiges Gesuch an den Rath zu richten beschlofs<sup>1)</sup>.

Das Gesuch blieb resultatlos; und nun, am Ausgang des Convoybetriebes, wäre ein solches Reglement auch von wenig Werth mehr gewesen.

Aber bei jeder Convoyfahrt mußte die Sache wieder berührt werden. Im Jahre 1727 wurde sowohl Tamm wie Schröder vor der Mitnahme

<sup>1)</sup> „Dafs wegen der beyden Schiffs-Capitains ein Reglement gemacht werden möge, dafs sie auf ihren Reisen keine Kaufmanns-Güter in ihre Schiffe laden sollen, und wie sie wegen der eingenommenen Contanten oder feine Waaren sich zu verhalten haben“. — Kapitän Schröder erwähnte noch 1722 in seiner, durch den Abbruch des Convoywesens veranlafsten „Antwort und Remonstration“ die Befrachtung, that aber gerade so, als ob er von den Klagen der Kaufleute jetzt erst höre: „Da ich auch unverhofft vernehmen müssen, ob wäre ich dem Ehrb. Lissabonischen Comercio schädlich gewesen in überbringung einiger wenigen Kisten Sucker, da ich es doch nicht heimlich, sondern unter Angebung zu Stade, auch auf denen Zollen dieser Stadt und also öffentlich getrieben und dem Kaufmann gedienet habe. Will es Ehrb. Kaufman nun so nicht mehr, sondern es anitzo anders verstanden haben, wollan ich bin zufrieden, und soll von mir, so lange ich lebe, keine Kiste Sucker von Portugal, so da Kauffleuten zugehöret, mehr auf Hamburg eingenommen und hergebracht werden; so wird ja diese nichtige Excüse, dafs darumb keine Convoyen fahren sollen, auch ein Gnügen geschehen sein.“

von Kaufmannsgütern gewarnt. Ersterer wollte sich dem Verbot nicht durchaus unterwerfen, sondern beanspruchte die Erlaubnis des Transports einer „Führung von 7000  $\text{℔}$ “, eine Neuerung, die ihm vom Rath aber kurzweg abgeschlagen wurde.

Noch bei der letzten hamburgischen Convoyfahrt wurde die hier besprochene Frage flüchtig gestreift. Unter den Punkten, die im Februar 1746 Syndikus Surland aufgesetzt hatte, und die nach seiner Ansicht beim Ausgehen des Convoyschiffs zu beobachten wären, war auch dieser: „Es sollte, wie sonst wohl geschehen, gar keine Güther denen Kaufardeck-Schiffen zum Schaden an keinem Orte einnehmen.“ Über Brockes sind Klagen in dieser Richtung thatsächlich nicht verlaublich; er mußte sich selbst des Transports von Kontanten aus äußeren Gründen enthalten<sup>1)</sup>; grundsätzlich hatte gegen diesen wohl Niemand mehr etwas einzuwenden.

Man hat später, 1740<sup>2)</sup>, in dem überhandnehmenden Waarentransport durch die Convoyen eine der Ursachen erblicken wollen, wodurch das Convoywesen untergraben und in Mißkredit gebracht worden ist. Ohne Zweifel haben die Gütertransporte der Convoyen bei manchen Reedern viel Mißmuth und Unwillen erregt; und derartigen Mißständen, die geeignet sind, eine dem Allgemeinwohl dienende Einrichtung zu schädigen, ist sicher stets mit Energie entgegenzutreten. Dies ist offenbar in Hamburg nie geschehen; man drohte und schalt, aber man griff niemals zu einer durchgreifenden Maßregel. Das ist mit Recht von manchen Interessenten bedauert und beklagt worden. Es ist aber gewiß zu viel gesagt, wenn diesem Mißstand die Schuld an dem Untergang des ganzen hamburgischen Convoywesens zugewiesen wird; dieses ist nicht an einem so einfachen, immerhin doch leicht heilbaren Gebrechen dahingesiecht, sondern an tieferen organischen Leiden; der Waarentransport war nur eine sekundäre Erscheinung. —

Einige Worte müssen wir noch der Frage der Frachtkosten widmen.

Über die Beförderung der Güter, deren Transport als legitim galt, legten die Convoykapitäne nach ihrer Heimkehr dem Convoykolleg Rechnung ab<sup>3)</sup>.

Interessant ist die Art der Vertheilung der Frachteinkünfte. Kapitän Holste hatte 1667 vom Silber  $1\frac{1}{2}$  Procent Fracht genommen; hiervon

<sup>1)</sup> Vgl. oben S. 88 f.

<sup>2)</sup> Vgl. im Anhang Nr. 45a.

<sup>3)</sup> Karpfänger legte im Mai 1681 eine „Frachtrechnung über Indigo, Silber und Contanten“, die er mit der Convoy aus Cadiz mitgebracht hatte, ab; die Fracht für die 33 Kisten Indigo betrug 302  $\text{℔}$ , die für Silber und Kontanten 594  $\text{℔}$ .

Baasch, Hamburgs Convoy-Schiffahrt.

durfte er  $\frac{1}{2}$  Procent behalten, während er 1 Procent seinen Kommittenten auszuhändigen hatte. Im Jahre 1673 verlangten die Kommerzdeputirten, daß Kapitän Dreyer 2 Procent, wie die Holländer, nehmen, und daß hiervon 1 Procent den mit ihm fahrenden Schiffen, 1 Procent aber der Admiralität und Kämmererei zufallen sollte. Durch die Betheiligung der unter der Convoy fahrenden Schiffer an dieser Einnahme sollten offenbar diese mit der Bevorzugung der Convoy, die sich in der Befrachtung derselben ausdrückte, ausgesöhnt werden; der Anspruch der Kämmererei und Admiralität auf diese Einnahme begründet sich darin, daß diese Behörden die Convoyen im Wesentlichen unterhielten und bezahlten. Der Convoykapitän, der doch die Verantwortung für den Transport dieser werthvollen Güter in erster Linie trug, wäre darnach leer ausgegangen. Schon im Jahre darauf schlugen die Kommerzdeputirten, wiederum mit dem Hinweis auf den Gebrauch in Holland, vor, daß von den 2 Procent je  $\frac{1}{2}$  Procent der Kämmererei, der Admiralität, dem Kapitän und den Schiffen zufallen möge. Damit waren aber die letzteren nicht einverstanden, indem sie, und zwar auch mit Berufung auf „die Coustume in Holland“, die halbe Fracht begehrten und dem Kapitän nur eine „Verehrung“ zukommen lassen wollten. Die Admiralität brachte dann in Vorschlag, daß die Schiffer  $\frac{1}{3}$  bekommen, die übrigen  $\frac{2}{3}$  der 2 Procent aber zwischen Kämmererei, Admiralität und dem Kapitän getheilt werden sollten. Dabei scheint es geblieben zu sein; wenigstens findet später über diese Frage keine weitere Erörterung statt <sup>1)</sup>.

Mehrfach kam es aber vor, daß die Convoykapitäne einen Theil der legitimen Convoyfracht anzugeben vermieden und somit die Frachtspeisen sparten. Rechtmäßig war dies allerdings nicht, und wenn sich bei der Ablegung der Rechnung ergab, daß der Kapitän zu wenig Fracht angegeben, wurde die Rechnung rectificirt; man scheint aber von den Kapitänen es kaum anders gewohnt gewesen zu sein, als daß ihre Frachtrechnungen nicht ganz stimmten; als dem Kapitän Tamm im Oktober 1695 nachgewiesen wurde, daß er 16 Kisten Indigo, die er für sich mitgebracht, nicht berechnet habe, erklärte das Convoykolleg zugleich mit einer gewissen freudigen Verwunderung, daß seine übrige Rechnung „so

<sup>1)</sup> Am 2. Januar 1696 wurde im Convoykolleg vorgebracht, daß Kapt. Marinsen eine Partie gemünztes Gold für die Juden Viera y Velasco nach London gebracht und diese habe wissen lassen, daß er nur 2 Etmal Liegetage auf der Elbe habe; das Gold sei aber nicht abgeholt, und die Juden hätten beim Rath supplicirt, daß ihnen ihr Gold ohne Frachtberechnung ausgeliefert werde; Kämmererei und Admiralität hätten Anspruch auf zwei Drittel der Fracht. Es wurde dann vom Rath bestimmt, daß die Juden gegen Einlieferung der beiden Konnossemente von jedem Posten ihr Gold empfangen, hingegen die Fracht „ins Landt“ bezahlen sollten.

räsonabel gestellet und alles dermatsen gespecificiret, wie man fast für diesem nicht gewohnt“. Nur wenn es einmal zu stark wurde, zeigte man ein ernsteres Gesicht. Als derselbe Kapitän Tamm im Frühjahr 1691 hoch und heilig betheuert hatte, dafs er keine Kontanten mitgehabt, sich nach näherer Untersuchung aber das Gegentheil erwies, bezeichneten die Kommerzdeputirten dies Verfahren, und mit Recht, als Untreue. —

Der Transport von Passagiergütern — aufer dem Gepäck der mitfahrenden Passagiere — wird nur einmal erwähnt. Im April 1680 bat der Marques de Grana, ein spanischer Diplomat, man möchte seine Bagage auf dem „Leopoldus“ nach Cadiz mitnehmen. Als man aber hörte, dafs diese Bagage in mehr als 70 Packen und Ballen bestand und u. a. auch mehrere Kutschen und sehr viel Raum beanspruchende Gegenstände enthielt, erklärte das Convoykolleg sich gegen die Mitnahme aller dieser Sachen; ein, zwei oder drei Packen, worin Pretiosen, wolle man mitnehmen. —

Für jede Fahrt wurde eine bestimmte Summe auf das betreffende Convoysschiff versichert.

Im Herbst 1691 wurden auf des Marinsen Convoy für die Fahrt von der Elbe bis auf die Reede von Malaga 85 000 Gulden versichert und auf Tamms Convoy von der Elbe nach Cadiz 80 000 Gulden; im Frühjahr 1694 auf den „Leopoldus“, nach Grönland, 60 000  $\text{R}$  und 1695 auf dasselbe Schiff, auch nach Grönland, 36 000  $\text{R}$ . Auf zwei Convoyen nach Grönland wurden im Jahre 1697 versichert 150 000  $\text{R}$ . Im Jahre 1702 wurden auf das „Wapen von Hamburg“ für eine Nordreise 36 000  $\text{R}$  versichert, im Herbst desselben Jahres auf dasselbe Schiff nach dem Westen 75 000  $\text{R}$  und im Mai 1704 nach Archangel ebenfalls 75 000  $\text{R}$ . Im Jahre 1716 wurde auf „Wapen von Hamburg“ nach und von Lissabon 37 500  $\text{R}$  versichert, im Jahre 1717 auf „Wapen der Admiralität“ nach und von Archangel 30 000  $\text{R}$ . Im Jahre 1727 wurden auf das „Wapen der Admiralität“ nach dem Westen 90 000  $\text{R}$  versichert. Als im Jahre 1743 die neue Convoy von der Stadt nach Cuxhaven gebracht wurde, um hier im Salzwasser zu liegen, wurde das Schiff für 25 000 Thaler Banco versichert. Für die letzte Convoyfahrt 1746—47 wurden auf das Convoysschiff versichert 200 000  $\text{R}$  Banco.

Es ist bemerkenswerth, dafs erst bei dieser letzten Convoyfahrt die Frage aufgeworfen wurde, ob es überhaupt nöthig sei, die Convoysschiffe zu versichern. Der Rath erklärte nämlich damals (5. Juli) der Admiralität, „das an keinem Ohrt wo Krieges-Schiffe, die sowohl defensive als offensive ausgingen, gebräuchlich wäre, einige ver-

sicherung darauf zu thun“. Die Admiralität bestand aber darauf, daß das Schiff versichert werde, da sie andernfalls das Risiko nicht übernehmen wollte, und auf die Convoy wurde eine beträchtliche Summe zu sehr hoher Prämie versichert.

Die Assekuranzprämie wurde je zur Hälfte von Kämmerei und Admiralität getragen, während die Bestimmung über die Höhe der Versicherungssumme meist dem Convoykolleg zustand. Im Jahre 1746 zahlte übrigens die Kämmerei außer der Hälfte von 12 Procent noch weitere 2 Procent, zusammen also 8 Procent, indem sie erklärte, sie zahle diese 2 Procent „nur umb der Sicherheit derer Assecuradeurs“. — Einmal, es war im Sommer 1679, stellte der Rath an die Grönlandfahrer das Verlangen, daß diese das Convoysschiff, das sie so dringend begehrten, versichern lassen und die Prämie bezahlen sollten. Er scheint aber mit diesem Verlangen nicht durchgedrungen zu sein.

Die Assekuranzprämie schwankt sehr. 1691 betrug sie nach Malaga 7 Procent, nach Cadiz 5 Procent; ersteres galt für sehr hoch; 1694 nach Grönland betrug sie 6 Procent, ebenso 1697, und man ging darauf ein, „weillen es unmöglich zu weniger praemy zu erlangen“. Im Jahre 1717 betrug sie nach Archangel ebenfalls 6 Procent, im Jahre 1727 nach dem Westen 5 Procent, 1743 nach Cuxhaven aber nur  $1\frac{1}{2}$  Procent. Dagegen zahlte man 1746 nicht weniger als 14 Procent Prämie.

Die Policen waren stets taxirte, d. h. der Versicherungswerth des Schiffes wurde auf eine bestimmte Summe festgestellt, und die Taxe war für diesen Werth maßgebend<sup>1)</sup>; die auf das Schiff versicherte Summe war meist geringer als der taxirte Versicherungswerth. So wurde 1694 der Versicherungswerth des „Leopoldus“ auf 100 000 £ taxirt, während 60 000 £ darauf versichert wurden; 1697 der Versicherungswerth beider Schiffe 160 000 £, Versicherung aber 150 000 £; 1702 Versicherungswerth 80 000 £, Versicherung 36 000 £.

Die Versicherung wurde vorgenommen entweder in Hamburg oder in Holland; in der ersten Zeit scheint es meist in Holland geschehen zu sein. Im Herbst 1691 beschlofs man, in Amsterdam versichern zu lassen und zwar das „Wapen von Hamburg“ bei Jean Balden Wittwe u. Sohn und das „Wapen der Admiralität“ bei Adrian van Aldewerelt. Als erstere Firma eine Courtage berechnete, weigerte man sich in Hamburg, diese zu zahlen, da es nicht üblich sei, und schrieb nach Amsterdam, daß man sich in Hamburg sehr über solches Verlangen wundere; letzteres „ins künftige vielleicht verursachen könnte, sich Ihrer in dergleichen

<sup>1)</sup> Andersen, Die Seeversicherung, S. 53 (Hamburg 1888).

Sachen zu entöhnigen“. Noch 1727 liefs die Kämmerei die Convoy in Holland versichern<sup>1)</sup>.

Die Versicherung wurde geschlossen entweder sofort für die ganze Reise („gehende und kommende“) oder zunächst nur für die Ausreise; in letzterem Falle wurde die „Zurück-Assecurantz“ geschlossen, sobald der Termin der Rückreise feststand.

---

<sup>1)</sup> Und zwar auf folgende Bedingungen: „Voor rekening Ph. de D. [= Philipp de Dobbeler] van Mallaga en alle circumjacentien van dien aff tot Hamburg toe, mits den Capitain vryhyt heeft, om te zylen als Convoyer O. W. Z. en N. [Ost, West, Süd, Nord], als meede overal en alomme te moogen aenloopen, lossen en laeden naer volkoomen goedvinden en believen“ (Notiz in der Berenberg'schen Sammlung).

## VIII.

# Das Convoypersonal.

---

### A. Die Convoykapitäne.

Mafsgebend für die Stellung der Convoykapitäne war die Art, wie sie zu jener gelangten, kurz, ihre Ernennung oder Wahl.

Auf den beiden Schiffen, die im Jahre 1662 zur Begleitung der nach der West bestimmten Schiffe von der Admiralität gemiethet wurden, kommandirten die Kapitäne Albert Hillebrantsen Grotte<sup>1)</sup> und Matthias Dreyer. Die Reeder beider Schiffe hatten diese nur unter der Bedingung für den bestimmten Zweck vermiethet, dafs die genannten Kapitäne die Führung übernahmen bezw. behielten. Von einer freien Wahl oder Ernennung dieser Kapitäne seitens der Admiralität oder sonst einer öffentlichen Behörde war also nicht die Rede. Dafs beide aber dennoch für diese Fahrt als im Dienste der Stadt stehend betrachtet wurden, ergibt sich aus der Thatsache, dafs sie einen Eid als Convoy-schiffkapitäne ablegen mußten; diesen Eid mußten aber alle Kapitäne von Privatschiffen leisten, die auf Kosten der Stadt oder Admiralität Convoyzwecken dienten.

Das damals einzige Stadtschiff, das als Convoy benutzt werden konnte und in den ersten Jahren auch benutzt wurde, der grofse Tonnenbojer, wurde von Kapitän Martin Holste geführt; seit wann dieser in Stadtdiensten war<sup>2)</sup>, ist ebensowenig bekannt, wie die Art seiner Ernennung;

---

<sup>1)</sup> Er war früher im holländischen Schiffsdienst gefahren (Römer an Generalstaaten, 6. Oktober 1662).

<sup>2)</sup> Ein Carsten Holste wird 1653 als Kommandeur des sog. Herrenschiiffs genannt; er wohnte in Hamburg auf der „Herrlichkeit“ (Hamb. Stadtarchiv).

wahrscheinlich ist er einfach von der Admiralität in sein Amt gesetzt worden. Er erhielt dann später das neue Stadtconvoysschiff „Wapen von Hamburg“. Den oben genannten Dreyer finden wir 1668 als Kommandeur des ersten hamburgischen Stadtconvoysschiffes „Leopoldus Primus“; wie sich dieser Übergang vom Kapitän eines Privatreeders zum Führer eines Stadtkriegsschiffes vollzogen hat, wissen wir nicht. Nachdem Dreyer am 11. Januar 1674 gestorben war, trat an seine Stelle Karpfanger, wahrscheinlich durch Wahl oder Ernennung des Convoykollegs; doch ist ein gewisser Einfluß auch seitens der Kommerzdeputirten wahrzunehmen; diese mahnten nämlich, „doch einen solchen zu erwählen, der dazu bequehm, damit die Stadt Ehre, Ein Erb. Kauffman dienste davon hette und seine Unterhabende mit ihm, wie mit dem Sehligen [d. h. Dreyer] vergnüget würden“.

Nach dem Tode Karpfanger's (10. Okt. 1683) entstand eine Art Interregnum in der Convoykapitänenschaft. Es war die Zeit der Holste'schen Wirren, die an anderer Stelle unten zu besprechen sind; hier, wo es sich um die Art der Wahl oder Ernennung der Kapitäne handelt, interessirt uns nur Folgendes. Zunächst die Thatsache, daß wieder die Kommerzdeputirten den Wunsch aussprachen, es möchte ein neuer Kapitän zur Convoy erwählt werden. Schon vor Karpfanger's Tode, im Mai 1683, hatten sie das Convoykolleg um die Ernennung eines neuen provisorischen Convoyführers an Stelle Holste's, mit dem man nichts zu schaffen haben wollte, gebeten. Als dann im August 1684 das Convoykolleg wirklich einen neuen Kapitän wählen wollte, wurde es hinsichtlich der Persönlichkeit von zwei Seiten bestürmt. Am 19. August wurde ihm eine Supplik, unterzeichnet von sechzig Kaufleuten und Schiffern<sup>1)</sup>, überreicht, die Kapitän Tamm empfahlen, während andere sechzig, nicht weniger be-

---

<sup>1)</sup> Da diese Namen, wie auch die der für Schulte eintretenden Personen wohl die besten Vertreter der damaligen Hamburger Börse darstellen, führe ich sie alle an. Es waren; J. H. Wentzard & Ployart, Lucas Edings enior, Jacob Otten, Carl Lübbbers, Albert Lütmann, Paul Berckenholt, Johan de Hartoghe, Gerhart Heufs, Hans Richey, Cort Jastram, Cornelius von Jerusalem, Joh. Rehders, Jürgen v. Lengerke, Cort Burdorf, Balthasar de la Camp, Peter und Dionis Baylie, Ruloff Bardewisch, Bartholomaeus Moll, Hans Barckhusen, Michel vom Schilde, Hinrich Lütgens, Hans Lambrecht, Joh. Ahrens, Franz v. Bremen, Mattheis Locher, Hans Georg Bostelman, Wolter de Hartoge, Gustaff Dunte, Philip Verporten, Abraham v. Beseler, Jacob Behne, Herm. Behrens, Gert Dunte, Jsack Raufs, Carl Friedrich Lübbbers, Hans Paulus Dumpfel, Johan Baillie, Joh. Vreede, Andres de Dobbeler, Gert Harmans Baiker, Barthold Jenckel, Jeronimus Schnitger, Herm. Krogmann, Octavio Belgens, G. Delabistrafse, Hinrich Gerckens, Albert Staphorst, Friederich Rantzen, Luder Nateler, Carl de Flieger, Harm Gertsen Backer, Hinr. Relau, Jochim Jarchauw, Martin Stockfleth, Johan v. Hecken, Hinr. Martens, Tohms Dreyer, Michel Schröder, Jan Schnering, Peter Buhrmester.



kannte Kaufleute und Schiffer<sup>1)</sup> am nächsten Tage eine Johann Schulte empfehlende Supplik übergaben. Am 22. August wählte das Kolleg dann einhellig Schulte, „das Schiff Leopoldus Primus auff ietz bevorstehende Reise für Convoye-Capitain zu commendiren“. Er wurde also gewählt nicht als eigentlicher Nachfolger Karpfanger's, der fest angestellter Stadtconvoypolitän war, sondern nur zur einmaligen Führung eines Stadtconvoyschiffs ernannt; das hätte nicht ausgeschlossen, dafs er später in eine feste Stellung gekommen wäre. Wie gering die Verbindlichkeit dieser Wahl für die Wählenden war, wird genügend gekennzeichnet durch das, was nun folgte. In der Bürgerschaft widersprach man nämlich der Wahl Schulte's, die Differenz mit Holste ward geschlichtet, und Schulte's Wahl ward einfach als ungeschehen betrachtet<sup>2)</sup>.

Diese ergebnislose Wahl war zugleich die letzte ihrer Art. Denn nun trat an Stelle der freien Wahl seitens des Convoykollegs der Verkauf des Dienstes eines Convoyschiffskapitäns. Dieser Wechsel steht nicht etwa im ursächlichen Zusammenhang mit den zum Theil recht unerquicklichen Vorgängen der Holste'schen Wirren und der Schulte'schen Wahl; es wurden vielmehr im Jahre 1685 alle Stadtdienste regulirt und meist verkäuflich gemacht, so auch der Dienst eines Convoypolitäns. Die inneren Gründe dieser Mafsregel zu untersuchen, kann hier nicht der Ort sein. Was den uns hier allein interessirenden Convoypolitändienst betrifft, so widersprach der Rath, als die Deputation zur Regulirung der Ämter diesen Dienst zum Verkauf angeschlagen hatte, diesem Vorgehen

<sup>1)</sup> Es waren: Marcus Kuncke, Pedro Malmys sel. Witwe, Joh. Baptisto de Hartoge der Elter, Jacob Jantzen, Hans de Hartoge, Jan de Hartoge, Florian Gobel, Daniel Juncquer, Franz Schloyer, Jeronymus de Drusina, Hinr. de Dobbeler, Joh. Jacob Hiebner, Wilm Eckhoff, Henrique Honigbrincque, Henrich Poorten, Guilliam Vegesack, Martin Wertzer, Wilhelm Wolpman, Joh. Arnold Funcke, Erasmus Funcke, Marcus Funcke jun., Gerit Buhmester, Hinrich Krohnenberg, Joh. Bredendorff, Paul Pauelsen, Hinr. v. Som Dirck's, Henning Busch, Jorge Kröger, Christoff Anthon Lutterlohe, Dietrich Vafsmar, Hans Herm. Rose, Octavio Beltgens, Jean Gerh. Heufs, Johan Baptista und Wilhelm de Hartoge, Jacob de Greve, Peter de Hartoge, Gualter de Hartoge, Dominicus Juncker, Andreas Muldener, Hans Hinr. Behrenberg, Martin Erhart, Hinr. Jurgen Müller, Hieronymus Sylum, Jan van Overbeck, Joh. Warner, Jürgen Behrens, Jürgen Jaens, Lucas van Sprekelsen, Brauns v. Zell, Rudolf Amsingk, Paul Amsingk, Peter Heufs, Jan Corvinus, Abraham van Beseler, Philip Verporten, Jacob Milig, David Otten, Samuel von Schmettau, Isacq Lohrs, Cornelio Walter Mahuys.

Wie ersichtlich, finden sich mehrere Namen unter beiden Schriftstücken, so: Abraham v. Beseler, Phil. Verporten, Octavio Beltgens.

<sup>2)</sup> Vgl. Bürgermeister Schulte an seinen Sohn, 3. Oktober 1684 (Briefe S. 197): „Unterdessen thuet dem guten Capt. Johan Schulte der Schimpf sehr wehe, dafs, da er zu dieser Reise ernennet und erwehlet, anjetzo zurücke stehen mufs, wie er mir dan solchefs fast mit weinenden Augen geklaget hat.“

und machte geltend, dafs dies Amt eine Militäρχarge sei<sup>1)</sup>. Die Kommerzdeputirten stimmten dieser Ansicht zu, und der Ehrb. Kaufmann meinte: „Es werde der Stadt gar schlechte Ehre auswärts geben, wenn diese Charge als ein Militair-Officium solte verkauft werden“. Diese Einwendungen fruchteten aber nichts. Am 30. December 1685 erstand Kapitän Caspar Tamm, der vorher den Auslieger kommandirt hatte, durch Kauf die Charge als Convoykapitän. Es war eine Ironie des Schicksals, dafs derselbe Tamm, der ein Jahr vorher in der freien Wahl das Amt nicht hatte erlangen können, nun durch bares Geld sein Ziel erreichte.

Von jetzt an sind die Chargen der fest angestellten Convoykapitäne stets verkauft worden. Es ist natürlich nicht möglich, darüber zu entscheiden, ob durch den Verkauf dieses Amtes die Qualität seiner Träger herabgesetzt worden ist oder nicht; gehoben hat der Verkauf das Amt sicherlich nicht; andererseits dürfte er letzteres auch nicht erheblich benachtheiligt haben. Denn lediglich vom Gelde hing der Verkauf doch auch nicht ab. Sehen wir einmal, auf welche Eigenschaften bei der freien Wahl Werth gelegt wurde. Kapitän Tamm wurde in der oben erwähnten Supplik empfohlen als „ein Mann von solchen Qualiteten, als dazu etwan erfordert werden möchte, womit E. E. Kauffmanne u. Schiffer woll gedienet sein würde, überdehme derselbe von vielen Jahren her dieser Stadt Bürger u. Alte der Schiffer-Gesellschaft gewesen, auch andere bürgerliche Officia mit Verseumnufs u. Hintansetzung seiner eigenen Geschäfte bedienet u. nicht geringen Schaden bey der Schiffarth gelitten, daneben dieser Statt Onera solange Zeit mitgetragen u. also deßfalls auff ihn nicht unbillig zu reflectiren“. Für Kapitän Schulte aber wurde angeführt, dafs er „als Convoyer von dieser Stadt mit Ruhm geconvoyrt, u. eine Person, die ausserhalb Landes bey allen Potentaten bekant und in Estimo, auch bisshero in seiner Function eine gute Conduite zu Jedermans Contentement geführt“.

Kann man annehmen, dafs in diesen beiden Empfehlungen im Allgemeinen etwa Das enthalten ist, was man bei der freien Wahl von einem Convoykapitänskandidaten verlangte, so wurden 1686 die an den Meistbietenden zu stellenden Anforderungen folgendermalfen fixirt:

1. Er mus „der ungeenderten Augspurgischen Confession zugehan“ sein.

---

<sup>1)</sup> Als es sich im Februar 1704 u. A. um den Verkauf des Dienstes eines Kapitäns bei der Nachtwache handelte, machte der Rath geltend: „Es ist von allen Politicis jedesmahl dafür gehalten worden, dafs keine Chargen, welche eine besondere Wissenschaft erfordern, verkauffet werden sollen.“

2. Zehn Jahre dieser Stadt wirklich Bürger gewesen sein, sein Bürgergeld voll bezahlt haben und den Zettel hierüber vorzeigen können.

3. „Ein Mann gutes Nahmens und Leumuths und kein muhtwilliger Fallit“ sein.

4. „Nicht allein zur See gefahren und davon Erfahrung haben, sondern auch der See Schlachten verstehen und wirklich in solchen Actionen mit gewesen und also das Commando zu führen geschickt seyn“.

5. „Der Hispanischen Sprache zu reden, schreiben kündig, und im übrigen von guter Conduite und Capassité seyn, mit großen Herren umzugehen und seiner Charge gemäfs sich zu bezeigen, damit die Stadt Ruhm und Ehre davon habe“<sup>1)</sup>.

Mit geringen, unwesentlichen Änderungen<sup>2)</sup> sind diese Erfordernisse, die in solcher Weise jedesmal in dem Anschlag eines Convoykapitänsdienstes veröffentlicht wurden, stets dieselben geblieben. — Man hat nun auch nach der Einrichtung der Verkäuflichkeit dieses Dienstes nie ganz unfähige Kapitäne angestellt; und dafs auch bei freier Wahl eine Persönlichkeit das Amt erlangen konnte, an der man wenig Freude erlebte, lehrt das Beispiel des Kapitän Holste<sup>3)</sup>. Aber die Befürchtung, dafs durch den Verkauf einmal ein unfähiger Kapitän ins Amt gelangen könnte, wurde doch gelegentlich ausgesprochen; so im März 1711, als die Grönlandfahrer Convoy wünschten und dabei ersuchten, „dafs dem Capitain gratis der Dienst möchte gegeben werden, der capabel were zu dieser Reise, da sonst durch Verkauf ein incapabler dazu kommen könnte“.

Die Erfordernisse sub 1—3 wurden beim Verkauf aller Stadtdienste gestellt<sup>4)</sup>. Dafs der Kapitän der spanischen Sprache mächtig war, war sicher erwünscht; ob so streng darauf gesehen wurde, mag dahingestellt bleiben. Die Forderung, dafs sich die Kapitäne als Gentlemen betragen sollten, entsprach ihrer Würde. Aus ihren Briefen, so unorthographisch

<sup>1)</sup> Bei Langenbeck a. a. O. S. 314 nicht ganz vollständig. — Die „Ordonnance de Louis XIV.“ von 1689 bestimmte (Livre V, Tit. 1, Art. 2): „Au contraire quand il sera question de convois, les plus jeunes Capitaines seront détachez les premiers, autant que les occasions le permettront, et que les vaisseaux qu'ils monteront, seront propres pour ces détachemens.“

<sup>2)</sup> So heifst es in dem Anschlage von 1711 sub 4: „nicht allein zur See gefahren und davon erfahrung habe, sondern auch in solcher Actionen gewesen, dafs er das Comando zu führen und einem Feyndt zu begegnen geschickt sey“.

<sup>3)</sup> Zu den verschiedenen Pflichtwidrigkeiten, die man ihm vorwarf, kam hinzu, dafs er entschiedenes Pech hatte. „Der Man ist in seinen Reisen langsam und unglücklich,“ charakterisirte ihn Bürgermeister Schulte (Briefe S. 233).

<sup>4)</sup> Bezüglich der Forderung des Bürgerrechts fehlt aber oft die Bestimmung der Zeitdauer.

sie auch meistens abgefafst sind, geht hervor, dafs die Herren keine ungebildete Männer waren; man findet in diesen Schriftstücken manch' treffendes Urtheil über Land und Leute; und ich habe mir nicht versagen können, solche Äußerungen, auch wenn sie nicht direkt mit dem Convoywesen im Zusammenhang stehen, gelegentlich wiederzugeben.

Das Erfordernis, das offenbar am wenigsten mit der Befähigung zum Convoykapitän zu thun hatte, nämlich die Vorschrift des Bekenntnisses, kann uns nicht so unbegreiflich erscheinen, wenn wir die damaligen schroffen konfessionellen Gegensätze, wie sie namentlich zwischen Lutherischen und Reformirten bestanden, in Betracht ziehen. Und diese Bedingung war kein leerer Buchstabe. So schreibt der holländische Resident Kuysten am 2. Juni 1702: der Kapitän Vofs sei zum Kommandeur der Fregatte ernannt worden; darüber seien Viele und auch einige der Schifferalten sehr mißvergnügt, namentlich weil er nicht dem lutherischen Bekenntnis angehöre. Als Vofs dann einige Jahre darauf gestorben war, schrieb derselbe Resident am 9. April 1706, man habe jenen, weil er reformirten Bekenntnisses, nicht zum ordentlichen Convoykapitän machen wollen, trotzdem er sich des Rufes eines sehr erfahrenen Seemanns erfreut habe<sup>1)</sup>. —

Für den Convoykapitänsdienst sind folgende Summen bezahlt worden<sup>2)</sup>:

im Jahre	1685	bezahlte	Kaspar Tamm:	24 100 $\text{fl}$ ,
"	"	1688	" Michel Schröder:	38 000 $\text{fl}$ <sup>3)</sup> ,
"	"	1690	" Claus Marinsen:	42 600 $\text{fl}$ ,
"	"	1700	" Willem Antonissen <sup>4)</sup> :	24 000 $\text{fl}$ ,
"	"	1702	" Peter Schröder:	35 100 $\text{fl}$ (für M. Schröder),
"	"	1705	" Martin Tamm:	43 300 $\text{fl}$ <sup>5)</sup> (für Antonissen),
"	"	1711	" Georg Schröder (Sohn M. Schröder's):	46 000 $\text{fl}$ (für P. Schröder).

Eingesetzt zum Verkauf wurde der Dienst 1685 und 1688 mit 6000  $\text{fl}$ , später mit 12 000  $\text{fl}$ <sup>6)</sup>.

<sup>1)</sup> Reichsarchiv im Haag. — Beim Kapitän der Fregatte, für den jenes Erfordernis auch galt, scheint man also ein Auge zugedrückt zu haben.

<sup>2)</sup> Nach den Convoyakten und einem Manuskript der Kommerzbibliothek, betitelt „Verkauf der Dienste von 1684—1749“.

<sup>3)</sup> Falsch bei Gallois, Hamb. Chronik III, S. 642.

<sup>4)</sup> Er war, ebenso wie Karpfanger, vorher als Schiffer Mitglied der Admiralität. Vielleicht ist er identisch mit dem 1676 erwähnten holländischen Kommissfahrer gleichen Namens (de Jonge II, 670).

<sup>5)</sup> Falsch bei Gallois a. a. O. III, S. 808.

<sup>6)</sup> Über diesen niedrigen Einsatz hielt sich der Resident Kuysten in einem Schreiben vom 27. Januar 1705 auf.

Es ist merkwürdig, dafs in den Anschlägen des Convoykapitänsdienstes nie von dem Gehalt, das der Kapitän bezog, die Rede ist. Dieses scheint so festgestanden zu haben, dafs an ein Rütteln daran nicht gedacht wurde. Das Gehalt der Kapitäne ist stets — ausgenommen von Brockes — das gleiche geblieben; es betrug 150  $\text{£}$  monatlich, wenn der Kapitän in See war; 75  $\text{£}$ , wenn er in Hamburg im Hafen lag; außerdem 6  $\text{£}$  tägliche Zulage, „wenn er draussen im Lande liegt“<sup>1)</sup>. —

Mit dem Kauf des Dienstes und der Bezahlung des Preises, welcher letztere sofort oder innerhalb zwei Tagen stattfinden mußte<sup>2)</sup>, war der Betreffende im Besitz des Amtes. Er wurde dann beeidigt. Die Beeidigung erfolgte vor dem Convoykolleg; doch beanspruchte im Jahre 1688 der Rath, dafs sie vor seinem Forum zu geschehen habe, „zumehr weiln alle Bediente den Eid an E. Hochw. Rath ablegen müssen“. Schliesslich gab der Rath nach, behielt sich aber für die Zukunft dies Recht vor. Der Kapitän erhielt nach Ablegung des Eides vom Convoykolleg — einmal, 1702, merkwürdiger Weise von der Kämmererei — einen Degen mit silbernem Handgriff<sup>3)</sup> verehrt, „welchen er zu der Stadt Honoer tragen möchte“, später auch einen Kommandostab. Im April 1691 „beklagte“ sich Kapitän Tamm, dafs er seinen Degen verloren habe, und bat das Convoykolleg um einen neuen. Letzteres meinte, es habe wohl denken können, „dafs er den Degen, so ihm von der Stadt anvertrauet, besser in Acht genommen“, und dafs er selbst einen neuen kaufen könne, schenkte ihm aber endlich doch einen Ersatz. —

Während denjenigen Convoymannschaften, die in Schiffsarbeit oder im Kampfe verletzt oder untauglich zu weiterem Dienste wurden, nach § 45 des Artikelbriefes Entschädigung seitens der Stadt verheifsen war, war für Wittwen und Kinder im Convoydienst ums Leben Gekommener nicht gesorgt<sup>4)</sup>. Ein Recht auf Unterstützungen dieser Art bestand nicht:

<sup>1)</sup> Nach dem genannten werthvollen Manuskript der Kommerzbibliothek.

<sup>2)</sup> In dem Anschlag hiefs es: „Wer dazu Belieben trägt, kann sich an selbigem Tage bey der Cämerey angeben, wobey zu wissen gefüget wird, dafs der Meist-Biethende das Geldt, so er bieten und dafür ihm der Dienst gelassen wird, entweder alsobaldt baar bey seinem Bodt in allhier gangbahren Marckstücken oder Dänischen Cronen entrichten, oder aber dafür, dafs solches innerhalb zwey Tagen erfolgen soll, zwo genugsahme bekandte Bürgen auf stehenden Fufs stellen, wiederum falls sein Both ungültig sein und er wegen seiner Vermessenheit alsobaldt in Arrest genommen und andern zum Exempel gestraffet werden soll.“

<sup>3)</sup> Im Jahre 1728 kostete der Kapitän Paulsen geschenkte Degen 46  $\text{£}$  2  $\text{ß}$ ; im Jahre 1743: 45—48  $\text{£}$ .

<sup>4)</sup> Früher war es anders; vgl. die Bestallung von Kapitän Jürgen Tamme von 1630 (Anhang Nr. 4a).

wo etwas gegeben wurde, geschah es aus Gnade und Barmherzigkeit. Es ist bekannt, wie die Kinder Karpfanger's nach seinem Tode um Entschädigung einkommen mußten; es wurde nach England und Holland geschrieben, um die dortige in solchen Fällen übliche Praxis zu erfahren, und schließlic den Supplikanten 800 Thaler ausgezahlt<sup>1)</sup>. Vielleicht ist dieses traurige Schauspiel für spätere Convoykapitäne der Anlaß gewesen, besser für die Zukunft ihrer Kinder zu sorgen, namentlich aber sie in höherem Grade unabhängig zu machen vom obrigkeitlichen Gnadenbrot. Die Kapitäne Antonissen und Peter Schröder waren, wie Langenbeck<sup>2)</sup> erzählt, gewohnt, für ihre Reisen ihr Leben zu versichern und damit ihren Kindern ein Kapital zu gewährleisten.

Als Kommandeure auf der Fregatte „Esperanza“ werden genannt:

1697—1700 Willem Antonissen<sup>3)</sup>,

1702—1706 Adrian Vofs,

1706—1712 Schwertmann,

1709 Jasper Jacobs,

1710 Jochim Pandorf<sup>4)</sup>,

1713 Peter Hilke.

Auch dieser Dienst wurde verkauft; Schwertmann zahlte 1706 dafür 240 Mark pro Monat<sup>5)</sup>.

Nicht festangestellte Convoykapitäne waren die Kapitäne Paulsen, Holm und Brockes. Paulsen<sup>6)</sup> wurde im Jahre 1728 anstatt des Kapitän Schröder die Convoyfahrt nach dem Westen aufgetragen. Holm

<sup>1)</sup> Beneke S. 202.

<sup>2)</sup> S. 410.

<sup>3)</sup> Als ihm 1697 dieser Dienst angeboten wurde, wünschte er zunächst eine Erklärung über den Antheil an der etwaigen Beute. Darauf wollte der Rath aber nicht eingehen; er übernahm dann doch das Amt. Später wurde er Convoykapitän.

<sup>4)</sup> Ihm wurde 1711 ein Abzug vom Gehalt gemacht, weil man an der Börse mit seinem Kreuzen vor der Elbe nicht zufrieden gewesen war.

<sup>5)</sup> Vgl. Amsinck'sche Chronik bei Amsinck, Die Familie Amsinck I. S. CXLV.

<sup>6)</sup> Im Frühjahr 1739 überreichte er dem Rath eine Supplik des Inhalts, „dafs er nach Copenhagen verlangt werde, doch mehr belieben hätte, alhie in seinem Vaterlande sein Brod zu suchen, wenn er es nur nothdürftig mit den Seinigen finden könnte, so mehr, da ihm vor diesen bereits der Stadt Convoy-Schiff anvertrauet gewesen; bähete also um obrigkeitl. Vorsprache bey der löbl. Admiralität, seiner bey vorfallenden vacanzen eingedenk zu seyn —“. Da der Rath es ungerne sah, „dafs dieser tüchtige und erfahrene Seemann, der schon zur Convoy vormahls gebraucht worden, einer benachbarten Puissance künftig diene“, liefs die Admiralität ihm eine Unterstützung zukommen. P. starb Ende 1740 oder Anfang 1741.

führte 1743 das neue Convoysschiff von der Stadt nach Cuxhaven, lag daselbst einige Monate und führte es wieder zurück; er hatte ausdrücklich ausgemacht, dafs er nicht weiter als Cuxhaven zu gehen brauchte, da seine Jahre und Geschäfte es nicht erlaubten. Brockes endlich wurde im Jahre 1746 zum Führer der Convoy auf der Reise nach dem Westen erwählt. Bei allen drei Männern wurde die Ernennung bezw. Wahl nur für die betreffende Reise vorgenommen. Doch wurde im Übrigen Jeder behandelt wie ein richtiger festangestellter Convoykapitän; sie erhielten jeder den üblichen silbernen Degen, mußten auch den Convoykapitäns-eid<sup>1)</sup> ablegen; nur bei Holm, auf dessen Function dieser Eid schlechterdings nicht passen wollte, wurde in dieser Beziehung abgewichen und ihm eine anderslautende eidliche Verpflichtung auferlegt. Auch bekam Holm kein Monatsgehalt, sondern eine Pauschalsumme von 2000 Mark und 2 Portugalöser als Douceur für seine Gattin.

Dagegen erhielten die Kapitäne von mit Unterstützung der Stadt ausgerüsteten Privatconvoyen<sup>2)</sup> keinen Degen von der Behörde. —

Der Kapitän erwarb sein Amt auf Lebenszeit, doch mit der Einschränkung, „woferne er sich gebühlich verhalten wird“. Grobe Disciplinarvergehen konnten also die Dauer des Amtes auf Lebenszeit aufheben; bei Georg Schröder traf dies ein, und bei Holste, der das Amt allerdings nicht gekauft hatte, war es nahe daran. Doch scheute man sehr vor einem solchen Schritt zurück; der Rath war 1683 absolut nicht zu bewegen, „wie man Capt. Holsten also von seiner Charge abstofsen könne“; und selbst die auf letzteren sehr erbosten Kommerzdeputirten erstrebten aufer der Bestrafung doch nur, dafs Holste „sich des Convoyrens enthalten muste, bis seine Sache völlig abgethan wehre und er bezahlet hette, was er schuldig wehre“, also keine wirkliche Absetzung.

Krankheit war offenbar kein Grund, die Amtseinkünfte und die Charge zu entziehen. Als Holste gerade vor dem Antritt einer Reise 1686 erkrankte, und zu seiner Vertretung sich Kapitän Hans Boock meldete und u. a. die Bedingung stellte, „dafs er Versicherung haben möchte, künftig bey dieser Charge zu bleiben“, erklärte das Convoykolleg, davon könne nicht die Rede sein; solange Holste lebe, könne sein Amt niemandem Andern übertragen werden.

Aus ihrer Thätigkeit als Convoykapitäne schieden diese entweder

<sup>1)</sup> Gedruckt bei Langenbeck S. 340. Aufer der Ablegung des Eides bei Antritt des Amtes wurden die Convoykapitäne öfter an den Eid „erinnert“, meist bei Empfang der Gage.

<sup>2)</sup> Über diese vgl. unten.

durch den Tod, wie Karpfanger, Michel und Peter Schröder, oder durch disciplinarische Bestrafung, wie Georg Schröder, oder durch Pensionirung, wie Martin Tamm. Wann Marinsen <sup>1)</sup> gestorben, ist genau nicht ersichtlich; Antonissen starb im Herbst 1704.

Nicht ganz klar ist auch die Art des Ausscheidens von Kaspar Tamm aus dem Convoydienst. Im Jahre 1685 hatte er seinen Dienst gekauft und dann eine Reihe von Convoyreisen zurückgelegt. Im Frühjahr 1696 wurde er nun, als sich vor der Elbmündung ein französischer Kaper sehen liefs, mit der sog. Herren-Jacht, die eine stärkere Bemannung als gewöhnlich erhalten hatte, hinuntergeschickt. Die Jacht hatte aber das Unglück, im Sturm gänzlich verloren zu gehen, wobei der Verlust von 23 Menschen zu beklagen war <sup>2)</sup>. Für diesen Unfall scheint man nun Tamm besonders verantwortlich gemacht zu haben. Was ihm speciell vorgeworfen wurde, ist nicht ersichtlich. Eine „gütliche Composition“, die man versuchte, kam nicht zu Stande; es wurde später Tamm selbst hieran Schuld gegeben. So kam es zu einer gerichtlichen Untersuchung. Diese dehnte sich lange aus; als am 4. März 1699 Tamm das Convoykolleg nach dem Stande der Sache fragte, ward ihm zur Antwort: weil mit der Angelegenheit einmal die Gerichte befasst seien, müsse sie auch dort ausgetragen werden. Im Frühjahr 1700 ist dann Tamm gestorben <sup>3)</sup>, ohne dafs die Sache beigelegt war. Ganz klar ist aber die ganze Angelegenheit nicht.

Nur ein Kapitän ist auf dem Disciplinarwege aus seinem Amte geschieden, nämlich Georg Schröder. Das vollzog sich auf folgende Weise. Am 13. August 1728 ward dem Kapitän, dem eine Reise nach dem Westen aufgetragen war, seitens des Convoyherrn Senator Coldorff ein Beschlufs mitgetheilt, wonach der Kapitän die zur Reise nothwendigen Lebensmittel nicht von Fremden, sondern von Hamburger Bürgern und Unterthanen kaufen sollte. Das that der Kapitän denn auch; er mufs sich aber wohl über einige Bemerkungen des genannten Rathsherrn und über allerlei Anordnungen des Convoykollegs, die er als Eingriffe in seine Rechte ansah, schwer geärgert haben. Kurz und gut, endlich am 5. November richtete er an den Rath einen schriftlichen Bericht, ein

<sup>1)</sup> Im Brief Kapitän Schröders vom 6. April 1716 ist von ihm als einem Verstorbenen die Rede.

<sup>2)</sup> Gallois III, S. 700.

<sup>3)</sup> Im Prot. Dep. Com. vom 24. Mai wird er als verstorben bezeichnet, während am 5. April ebendasselbst von ihm als einem Lebenden die Rede ist.



Aktenstück, in dem er schwere Beschuldigungen gegen das Convoykolleg und den Rathsherrn Coldorff im Besonderen erhob, wobei er zugleich allerlei Bosheiten mit einflocht. Von dem Convoykolleg meinte er, die Herren wären nichts Anderes, als Aufseher über ihn. Auf die Bürgerschaft und die Verwaltung gofs er seinen ganzen Zorn aus; er war sehr schlecht auf sie zu sprechen; „es ist soweit in Hamburg gekommen,“ meinte er, „dafs da nunmehr die Bürgerschaft nur aus 200 Persohnen besteht, welche fast alle bey denen Officiis die Aufsicht — haben, auch sich einer den andern wehlen thun, forthin sich Brüder heifsen und also den Ball von Hand zu Hand spielen, ja sich theils bey etlichen Officiis über ihrem horisont streckende Authoritaet an sich nehmen, was commandiren wollen, das sie nicht einmahl verstehen, weniger Kenntnifs von haben, massen sie nielmals zur See gewesen, weniger die meisten davon Schiffsparten gehalten und dennoch nach ihrer sich selbst eingebil deten Authoritaet sich was anmassen wollen, welches laut ihr geleistetes Eid (worauf mancher pochet und saget, dafs er ein Mann ist, der auf sein Eid sitzt) jawohl sitzt: Es wäre zu wünschen, dafs sie den Eid stets vor Augen und in Hertzen hätten und nicht darauf sitzen thäten, so würde ihnen die eingebil dete Authoritaet von Praesessen sich nennende Bürger bald vergehen“ u. s. w. Dann wendet er sich speciell gegen Coldorff; von diesem, einem geborenen Bremer, schreibt er: „es scheint, dafs uns ein Bremer Mann will neue Ehren-Tituls machen. Ich bin sowohl Bürger als er und habe mehr durch mich und die Meinigen in der Stadt Cassa gelegt, als er sein Lebtage legen wird“. Er apostrophirte dann die Herren vom Convoykolleg mit etlichen Fragen, die stets begannen „Wer hat Euch die Macht gegeben?“ und „wo stehet in Eurem Eide, dafs“? u. s. w., klagte bitter, dafs man ihm einen „versoffenen, zudringlichen Steuermann“ octroyirt habe, beschwerte sich über Bevorzugung des Kampagnemeisters u. a. mehr. Auf diesen mafslosen „Bericht“ hin verfügte der Rath am 12. November, den Kapitän Schröder, sobald er an Bord seines Schiffes käme, zu verhaften. Dies geschah, zugleich wurde ihm das Kommando der Convoy entzogen. Es wurde dann gegen ihn ein fiskalischer Prozeß angestrengt und auch nicht niedergeschlagen, obwohl Schröder mehrfach in jetzt sehr demüthigen Suppliken darum bat. Das Convoykolleg wollte nichts davon wissen, und der Rath verbat sich alle aufergerichtlichen Schriftstücke von Seiten Schröders. Endlich kam es im Sommer 1730 doch zu einer gütlichen Beilegung. Am 29. Juli that Schröder feierlich in der Rathsstube Abbitte in Anwesenheit von zwei deputirten Rathsherren, ferner des Rathsherrn Coldorff und von je drei Kämmererbürgern und Convoydeputirten. Dem Kapitän wurde ein jährliches Gehalt von 800 Thalern bewilligt; bei dieser Summe blieb es;

als der Rath sie auf 1000 Thaler erhöhen wollte, widersprach das Convoykolleg. Jeglicher amtlichen Funktionen wurde Schröder<sup>1)</sup> enthoben.

Zweimal ist es in der Geschichte des hamburgischen Convoywesens vorgekommen, daß Convoykapitäne auf der Reise gestorben sind. Im Oktober 1683 kam Kapitän Karpfanger in dem Brand seines Convoy-schiffs „Wapen von Hamburg“ in der Bai von Cadiz um. Wir können in Betreff dieses traurigen Ereignisses auf die Darstellung Beneke's<sup>2)</sup> verweisen.

Sodann starb am Abend des 12. Febr. 1702 im Hafen zu Falmouth auf seiner Convoy „Kaiser Leopoldus Primus“ der Kapitän Michel Schröder. Während der Tod Karpfanger's namentlich bemerkenswerth ist durch die Tragik des Geschicks dieses wackeren Mannes und durch die Eigenart der Umstände, unter denen er sein Ende fand, bietet der Tod Schröders nichts Besonderes. Der Kapitän war schon längere Zeit kränklich gewesen; die Convoy war bekanntlich im December auf der Reise nach dem Süden Sturmes halber umgekehrt und lag nun bei Falmouth. Hier bekam, wie das Journal berichtet, am genannten Tage der Kapitän „einen innerlichen Schlagfluß“ und starb. Besser als bei dem Tode Karpfanger's sind wir aber bei Schröder's Ende unterrichtet über die gleich darauf folgenden Vorgänge; diese an der Hand der vorhandenen Journale zu schildern, dürfte nicht nutzlos sein.

Gleich am andern Morgen liefs der Lieutenant alle „Officialen“ in die Kajüte befehlen, stellte sich hinter den Stuhl des verstorbenen Kapitäns und hielt an jene eine Ansprache: Da der Kapitän gestorben sei, so entspreche es dem Befehl des Raths, daß der Lieutenant an seine Stelle trete<sup>3)</sup> und in des Letzteren Amt eine qualificirte Persönlichkeit. Hierauf entgegneten die Officiere, daß sie keinen andern als ihn, den Lieutenant, als Stellvertreter des Kapitäns anerkennen würden, erklärten sich auch bereit, auf ihren vor der Obrigkeit in Hamburg abgelegten Eid seinem Kommando zu gehorchen, den Artikeln getreulich nachzuleben und ihm nicht weniger Respekt zu erweisen, als dem seligen Kapitän. Der Schiffer wurde als Lieutenant, der Obersteuermann als Schiffer, der

<sup>1)</sup> Er gerieth später in traurige Vermögensverhältnisse und erhielt 1747 gegen Abzug von seinem Gehalt ein Darlehen von der Admiralität.

<sup>2)</sup> a. a. O. S. 195 ff.; vgl. dazu unten im Anhang Nr. 20.

<sup>3)</sup> Artikels Brief. Art. 1: „— sollte auch einer oder ander von ihnen zu sterben kommen oder im Gefechte bleiben, sollen die ein oder andern nachgesetzte in ihrer Ordnung auftreten und also einander in officio folgen“ u. s. w. Doch enthielt auch die Special-Instruktion, die bei jeder Convoyfahrt gegeben wurde, eine solche Bestimmung; vgl. die Instruktion von 1663, Art. 14 (Anhang Nr. 9).

Untersteuermann als Obersteuermann, ein Büchenschütze als Untersteuermann und ein Matrose als Büchenschütze anerkannt.

Am 14. Februar wurde die Leiche des Kapitäns secirt („geanatemiret“), was der Oberbarbier mit seinen Gehülfeu („unsere Meisters vom Schiff“) besorgte.

Es ist merkwürdig, daß erst 10 Tage nach dem Tode des Kapitäns der Lieutenant sich der Mannschaft und ihrer Ergebenheit versicherte. Am 22. Februar las der Lieutenant und jetzige Vicekapitän in Anwesenheit aller Officiere dem versammelten Volk den Artikelsbrief wie auch die Instruktion vor. Hierauf befragte er die Mannschaft, ob sie ihn als Kapitän und die Officiere, so wie sie jetzt im Amte seien, anerkennen wollten, solange bis der Rath andere ernannt habe. Die Mannschaft antwortete hierauf nur mit Stillschweigen. In Folge dieses auffallenden Verhaltens befahl der Lieutenant auf den Nachmittag die Officiere in die Kajüte; das Resultat der Berathung war, daß einige „Unter-Officialen“ und Matrosen herbeigeht und befragt wurden, ob sie den Artikelsbrief und die Instruktion, die ihnen vorgelesen seien, gehört hätten. Einige bejahten, andere verneinten es; mehrere aber bekannten, daß sie von Genossen durch Drohungen genöthigt seien, nicht Ja zu sagen. Diese Aufhetzer, drei Mann, wurden sofort, „umb solchen Aufruhr, so leicht daraus entstehen konte, vorzukommen“, in die Boye gesetzt; am 25. folgten ihnen dahin zwei weitere Matrosen. Als sich der Vicekapitän so Gehorsam und Respekt verschafft hatte, wurde an das Begräbnis des Kapitäns gegangen. Nachdem am 23. die Leiche gekleidet und in einen bleiernen Sarg gelegt war, berieth am 25. der Vicekapitän mit den Officiern über die Beisetzung. Am 28. fand dann diese in feierlicher Weise statt. Morgens holte die große Schaluppe die Personen vom Lande ab, die an der Feier aufser der Schiffsbemannung Theil nahmen. Es waren dies ein Bürgermeister von Falmouth, der dortige Kaufmann Hill, an den die Convoy empfohlen war, sodann ein Notar. Später kamen auch die Kapitäne der auf der Reede liegenden fünf holländischen Schiffe und ein Danziger Kapitän. In Anwesenheit dieser Personen, der ganzen Mannschaft und der Officiere, die letztere jeder einen schwarzen Flor und schwarze Strümpfe trugen, wurde nun von dem Schiffsprediger die Leichenpredigt gehalten. Darnach wurde der Sarg unter dem Geleit des Vicekapitäns und der Officiere hinauf nach der „Hütte“ getragen. Hier wurde der Sarg ins Meer versenkt <sup>1)</sup>.

---

<sup>1)</sup> Merkwürdigerweise wird das in den beiden Journalen nicht genau ausgesprochen; in V. heißt es: „Nach Vollendung der Predigt wurde der Corper — hinauf nach der Hütte gebracht und unser Flagge nebenst Wumpel halber steng

Inzwischen wehten Flagge und Wimpel halbstock; die übrigen bei Falmouth liegenden Schiffe folgten diesem Beispiel. Vom Convoyschiff wurden 27 Trauerschüsse zu Ehren des Verstorbenen abgefeuert; jedes der andern Schiffe folgte mit ebensoviele Schüssen. Dann wurden von der Convoy als Dank hierfür wieder 11 und zuletzt 7 Schüsse abgegeben. Hierauf begaben sich die Officiere und ihre Gäste zu einem auf dem Convoyschiff angerichteten Begräbnisschmaus; während desselben wurden mehrere Gesundheiten ausgebracht, zuerst auf den Landesherrn, den König von England, dann die Generalstaaten, den Bürgermeister und die Kaufmannschaft von Falmouth und zuletzt auf den Hochweisen Rath von Hamburg und die hochlöblichen Herren des Convoykollegs. Als die Gäste dann nach geendetem Mahl von Bord fuhren, wurden sie von der Convoy aus mit 9 Schüssen salutirt, worauf von den andern Schiffen mit ebensoviele geantwortet und das Schiessen von der Convoy aus zuletzt mit 7 Schüssen abgeschlossen wurde. Damit war die Bestattungsfeierlichkeit zu Ende. — Am darauf folgenden Sonntag richtete der Schiffsprediger nach dem Gebet die Mahnung an die Mannschaft, dafs sie den Vicekapitän und die stellvertretenden Officiere so „estemiren undt in Comando pariren“ sollte, wie den verstorbenen Kapitän u. s. w., damit „keine Klage bey Zubauszkomp über sie mochte kommen“. Auch bezog der Pastor zum ersten Mal „nach unser Schiffsmannier“ den Vicekapitän in sein Gebet ein.

Am 24. März kam dann mit dem Convoyschiff „Wapen der Admiralität“ Kapitän Antonissen aus Hamburg vor Falmouth an; an Bord dieses Schiffes befand sich auch Georg Schröder, der Sohn des verstorbenen Kapitäns. Er hatte vom Rath die Erlaubnis erhalten, den „Leopoldus“ nach Hamburg zu führen. Nachdem er dem Vicekapitän die Ordre des Rathes gezeigt, gratulirte dieser ihm und übergab ihm „mit ererbiddiggeit ende respect de platz van sin S. H. Vatter“. Die Geschütze vom „Leopoldus“ wurden auf die „Admiralität“ geschafft, ebenso die Mannschaft; und Antonissen fuhr mit seiner Convoy und einigen Kauffahrteischiffen nach dem Westen, während der „Leopoldus“ nach Hamburg segelte. —

Dafs zwei hamburgische Convoyschiffe eine Fahrt gemeinschaftlich machten, kam dreimal vor. Im December 1690 sollten Tamm und

---

wehete“ etc. Und in VI: „setten min sel. H. Capptein achter up die Compannie ende billen bie grof uns flag helfer stock“ etc. Sicherlich ist also der Sarg vom Hintertheil des Schiffes hinab versenkt. Wenn das Begräbnis am Lande stattgefunden hätte, würden diese Journale, die grade sehr ausführlich sind, sicher davon Mittheilung machen.

Schröder gemeinsam von der Elbe nach England bezw. Portugal fahren, im November 1691 fuhren Tamm und Marinsen zusammen nach dem Westen und im December 1692 Schröder und Marinsen zusammen ebendahin. Zu Schwierigkeiten hinsichtlich des Kommandos kam es vor Antritt der erstgenannten Reise. Tamm, der der Ältere war, wurde das Kommando aufgetragen; Schröder aber schrieb deshalb an den Rath, und schlug, weil er meinte, daß „solches mir ein Dispect solte sein“, vor, daß das Kommando wöchentlich abwechselnd bei jedem der beiden Kapitäne sein sollte. Der Rath wollte davon aber nichts wissen, sondern erklärte, es bleibe bei dem, was er befohlen habe. Schliesslich fuhren sie gar nicht einmal zusammen von der Elbe, sondern Tamm wurde durch seine Leute daran verhindert. Auf den beiden anderen Reisen, die übrigens nur theilweise gemeinsam waren, scheint es nicht zu Mifshelligkeiten gekommen zu sein. —

Die Bestimmung darüber, welches Convoyschiff und welcher Kapitän eine gewisse Reise machen sollte, hing im Wesentlichen von praktischen Erwägungen ab. War nur ein Convoyschiff im Hafen und eine Fahrt beschlossen, so ward letztere selbstverständlich diesem Schiff übertragen. Waren, wie es ja mehrfach der Fall war, mehrere Convoyschiffe daheim, und zugleich mehrere Fahrten in Aussicht genommen, so entschied in der Regel das Convoykolleg oder auch wohl der Rath über die Vertheilung der Fahrten unter die Convoyschiffe. Doch führte diese Vertheilung einige Male zu Erörterungen und Streitigkeiten, deren Einzelheiten uns manchen interessanten Einblick in das Convoywesen gewähren.

Sehr schnell erledigte sich die Frage, wer die Convoy zu führen hatte, im Jahre 1688. Dem alten Kapitän Holste wurde vom Convoykolleg die Frage vorgelegt, ob er die Reise nach Spanien annehmen wollte; Holste erklärte dem Rath, daß er gegen allerlei Bedingungen gern dem Kapitän Tamm die Reise „für diesmal“ abtreten wollte. Auf die Bedingungen<sup>1)</sup> ging der Rath aber nicht ein, sondern verlangte eine Erklärung, „ob er entweder pure resigniren oder auch die Reise acceptiren wollte“. Tamm erhielt dann die Reise und Holste's Convoy. Dieser Vorgang ist insofern eine Ausnahme, als Holste alt war, und man ihn offenbar gern zur Verzichtleistung bewegen wollte.

In der Verwendung der Kapitäne und Convoyen wurde namentlich

---

<sup>1)</sup> Er wollte das Kommando auf dem sog. Auslieger oder Tonnenbojer für sich behalten; auch beanspruchte er den dritten Theil des Geldes, das der Dienst künftig einbringen werde.

das Princip der Reihenfolge, der Abwechslung beobachtet. Im September 1690 liefs der Rath dem Convoykolleg mittheilen, dafs er beschlossen habe, dafs Kapitän Schröder mit dem Schiffe Leopoldus convoyren sollte, „weiln erstlich die Tour an ihm und pro secundo das Schiff annoch mit aller Geretschaft zu Wittenbergen lege und besser zur Reise könnte geprepariret werden“. Im Februar 1697 wurde Tamm die Reise nach Grönland aufgetragen, „weiln die Ordnung würcklich an ihm ist“.

Waren zwei Kapitäne „in einem grado“, d. h. gleichzeitig abgefahren und zurückgekommen, und war nur eine Reise zu vergeben, so wurde wohl bestimmt, dafs sie loosen sollten; so war es im Januar 1696, als es sich um eine Grönlandfahrt handelte; es wurde, nachdem Tamm und Marinsen gültliche Einigung abgelehnt, geloost, und Letzterer erhielt die Reise.

Wenn zugleich eine leichte und eine schwere Reise bevorstand, und sowohl nach dem Zustand der Convoyer als nach der Reihenfolge die schwere Reise den Kapitän getroffen haben würde, der erst kürzlich von einer gleichartigen Fahrt heimgekommen war, einigte man sich schnell; so ersuchte 1709 Kapitän Schröder, der im Jahre vorher eine „beschwerliche“ Reise gehabt hatte, ihm diesmal die Reise nach England zu verstaten und zu diesem Zwecke einen Tausch der Convoysschiffe vorzunehmen; die Admiralität war damit einverstanden, und nun fuhr Tamm nach Archangel. Im März 1694 wurde im Convoykolleg bestimmt, dafs Tamm, „massen er das vorige Jahr nicht weiter als London gewesen“, nun nach der West fahren, während Schröder, „welcher ihm im Rang [d. h. im Dienstalter] succedieret“ die grönländische Reise unternehmen sollte.

Sonst galt aber die Abwechslung beim Kommando, wenn auch gesetzlich dieser Grundsatz nicht ausgesprochen war, doch für so feststehend, dafs es grofse Schwierigkeiten kostete, wenn aus irgend welchen Gründen davon abgegangen werden mußte oder sollte. Als im Frühjahr 1710 der Rath mit Rücksicht auf die englische Regierung nicht gestatten wollte<sup>1)</sup>, dafs dem Kapitän Peter Schröder die Reise nach England aufgetragen würde, fafste die Convoydeputation durch ihre bürgerlichen Mitglieder den Beschlufs, „dafs, weil Capit. Schröder der erste, der von die

---

<sup>1)</sup> Was Schröder eigentlich verbrochen, oder wessen man ihn beschuldigte, ist nicht ganz klar. Ausser dem oben erwähnten Brief des englischen Residenten an Bürgermeister von Bostel ist mir keine Äußerung bekannt, die über diese Sache mehr Aufschlufs geben könnte.

beyden Capitaine zu Hause gekommen wäre<sup>1)</sup>, man ihm mit Fug die Reise nicht versagen könnte, sondern vielmehr auftragen müßte, zumahlen man genug benachrichtiget, daß derselbe wegen dessen, womit er beschuldiget werden wollen, sich genugsahm exculpirt“. Und als der Rath dann die Mittheilung von einem Brief des englischen Residenten machte, in dem dieser „seine Verwunderung bezeigte, daß ein Mann, welcher mitten im Königreich gegen der Königin Intention und Verboth gehandelt, so kühn seyn wolte dahin zu gehen, und sich deßfalls so opiniatre und brusque bezeigte“, erklärte das Convoykolleg, „daß sie nicht absehen könnten, daß man, ohne dem Capitain höchstens zu verunglimpfen, selben zurück und von der Reise, die ihm der Gewohnheit nach gebührete, abhalten sollte, weil er sich in aller Membrorum praesence genugsahm disculpirt und, wann er Unrecht hätte, sein Leben dabey zusetzen wolte, versprochen“. Der Rath befahl dann, daß Kapitän Schröder zu Hause bleiben sollte, indem er zugleich dem Convoykolleg erklärte, daß er ihm seine „Jura in diesem Passu nicht disputiren“ wolle, es aber darauf aufmerksam mache, „daß sie der gantzen Stadt und der Admiralität Bestens zu observiren geschworen hätten“. Der Rath trug nun Tamm die Reise auf, nachdem das Convoykolleg seinem Präses, Senator Ankelmann, der Tamm Namens des Kollegs beauftragen wolte, „unanimirt wider-sprochen“ und erklärt hatte, Das sei nun Sache des Raths. Diese Hartnäckigkeit des Convoykollegs zeugt um so mehr von der Bedeutung, die man dieser Abweichung von einem alten Grundsatz beimafs, als das Kolleg nur höchst selten eine von dem Rathe abweichende Meinung zu haben oder auszusprechen pflegte.

Von größserem Umfang und wichtigeren Konsequenzen war eine Streitigkeit über die Leitung der Convoy im Jahre 1715. Wie wir oben (S. 94) gesehen, machte sich in diesem Jahre das Bestreben innerhalb des Raths bemerkbar, die Stellung des Convoykollegs zu einer Sektion der Admiralität herabzudrücken. Mit diesem Bestreben hing es offenbar zusammen, wenn am 24. September der Rath dem Convoykolleg mittheilen liefs, daß er für die Reise nach dem Westen Kapitän Georg Schröder erwählt habe. War es nun schon seltsam, daß der Rath diese Wahl, die in der Regel vor dem Convoykolleg stattfand, vorgenommen hatte, so war es um so auffallender, als dem Rathe, der 2 Mitglieder im Convoykolleg sitzen hatte, es wohl bekannt sein mußte, daß letzteres

---

<sup>1)</sup> Langenbeck a. a. O. S. 315 schreibt: „A<sup>o</sup> 1695 ist von E. Hochw. Raht die Regul festgesetzt, daß wer von unsern Convoy-Capitainen am ersten zu Hause kommt, auch am ersten wieder abgehen solle.“ Ich habe für dies Jahr keine solche Bestimmung finden können.

bereits am 15. Juli dem Kapitän Tamm die betreffende Reise aufgetragen hatte.

Der Rath machte auch kein Hehl daraus, daß ihm das bekannt war; es hatte nämlich schon am 17. Juli Kapitän Schröder, der sich durch Tamm's Wahl zurückgesetzt glaubte, sich klagend an den Rath gewandt. Wenn nun auch diese Streitsache ohne Zweifel durch die Verfassungsfragen, die durch sie aufs Tapet gebracht wurden, über ihre eigentliche Bedeutung hinaus aufgebauscht worden ist, so ist sie doch auch an sich für die uns hier interessirenden Fragen nicht unwichtig. In der Zeit zwischen dem 17. Juli und 24. September, am 23. August nämlich, hatte die Admiralität beschlossen, „daß pro futuro derjenige Capitain, welcher am ersten von seiner Rückreise auf die Elbe kommt, es sey dessen Volck ihres Eydes erlassen oder nicht, vor den anderen die künftige Reise wieder haben soll“<sup>1)</sup>. Diesen Beschlufs hatte der Rath bestätigt. Es wäre nun sehr seltsam, wenn dieser Beschlufs, der im Admiralitätsprotokoll ganz unvermittelt auftaucht, mit dem vorliegenden Streitfall nicht in einem gewissen ursächlichen Zusammenhang gestanden haben sollte. Ein solcher ist ohne Zweifel nachweisbar.

Wie wir oben sahen, hatte das Convoynkolleg schon früher, namentlich zuletzt im Mai 1710, den Grundsatz vertreten, daß der zuerst zurückkehrende Kapitän auch zuerst wieder abfahren sollte, und zwar hatte das Kolleg diesen Grundsatz dem Rath gegenüber verfochten. Nun hatten die letzten Convoyfahrten im Jahre 1712 stattgefunden; Georg Schröder war zuerst von Archangel, dann Tamm von England heimkehrend auf der Elbe erschienen; die Abmusterung der Mannschaften beider Schiffe war jedoch in der umgekehrten Reihenfolge vorgenommen worden. Kapitän Schröder hatte sich aber schon damals von dem Präses Herrn von Som die Versicherung geben lassen, daß ihm letzteres für die Zukunft nicht präjudicirlich sein solle<sup>2)</sup>. Hiernach ist jener Admiralitätsbeschlufs vom 23. August 1715 verständlich. Als maßgebend für die Priorität des Ankommens — der Zeitunterschied in der Ankunft konnte ja gelegentlich nur sehr geringfügig sein — ist früher der Zeitpunkt der Abmusterung betrachtet worden; das erhellt aus dem „pro futuro“ jenes Beschlusses, ein Ausdruck, der sich nur auf die Klausel, „es sey dessen Volck ihres Eydes erlassen oder nicht“ beziehen kann; denn daß der erstankommende Kapitän wieder zuerst abfahren sollte, darüber bestand kein Zweifel, und

<sup>1)</sup> Vgl. Langenbeck S. 315.

<sup>2)</sup> Dieser Vorgang von 1712 nach dem Schreiben Schröder's an den Rath vom 1. November 1715; aus den übrigen gleichzeitigen Akten von 1712 ergibt sich nichts; die Angaben Schröder's werden den Thatsachen entsprechen; jedenfalls ist die gegnerische Seite ihnen nie entgegengetreten.



die Verletzung dieses Principis im Jahre 1710 beruht auf besonderen Umständen. Nun konnte der Rath sich allerdings auf diesen Beschlufs der Admiralität in dieser Sache nicht berufen; denn er war nach der im Übrigen ordnungsgemäfs vom Convoykolleg vollzogenen Wahl Tamm's gefafst worden, konnte von Rechtswegen auf diese also nicht mehr angewandt werden; der Rath hat auch vermieden, auf diesen Beschlufs sich damals zu beziehen; er sollte „pro futuro“ gelten.

Eine weitere Folge dieser Wahl des Convoykollegs war eine Auseinandersetzung der beiden Kapitäne über ihre Rechte auf die Führung der Convoy. Während in den Protesten der Kämmererei und Oberalten, die auf die durch den Rath erfolgte Wahl Schröder's sogleich folgten, wie auch in der Vorstellung des Convoykollegs selbst wesentlich die Frage, ob der Rath überhaupt berechtigt war, eine einmal vom Convoykolleg vollzogene Wahl umzustofsen, betont wird, wurde in den Äußerungen der Kapitäne naturgemäfs mehr die praktische Seite der Frage behandelt. Tamm, der am 16. Oktober an den Rath ein Schreiben richtete, wies darauf hin, dafs ihm beim Kauf seiner „Capitainschaft“ und zwar sowohl nach dem öffentlichen Anschlage wie in seiner Bestallung, zugesichert worden sei, „dafs ich denselben Dienst ebenso wie meine Vorwesere zu geniessen haben solle“. Es sei aber unbestreitbar, dafs keinem seiner Vorgänger, wenn ihnen vom Convoykolleg eine Reise aufgetragen worden, dann zugemuthet worden sei, diese Reise aufzugeben und das Schiff einem andern Kapitän zu überlassen. Das könne ihm um so viel weniger zugemuthet werden, als „es nicht allein jederzeit also gehalten worden, dafs das gröfste Schiff vor den ältisten Capitain gewest, sondern ich auch dasselbe mit grofser Mühe wegen des Campagne-Meisters Unpäslichkeit selbst zimmern lassen und über dafs Altonaer Sand gebracht, auch darbey alles benötigte angeschaffet und in Summa dasselbe im vollkommenen Stande also gesetzt habe, dafs es auch bereits seine Reise begonnen und nach Grauer Ohrt hinunter geleget hat“. Weiter führt er aus, dafs es „bey keiner Seefahrenden Puissance erhöret und kein Exempel zu finden ist, dafs ein Schiffs-Capitain, wenn er das Schiff so weit gebracht, darvon gehen und es einen andern übergeben müssen“; das würde ihn bei fremden Nationen „dermatsen in Miscredit setzen, dafs ich auch hinführo so woll E. HochEdl. u. Hochw. Raht als dieser guten Stadt u. zumahlen dem löbl. Commercio die erforderte Dienste zu leisten nicht mehr capabel seyn möchte“. Das letzte Bedenken ist ohne Zweifel etwas übertrieben; am meisten berechtigt war jedenfalls die Beschwerde Tamm's, dafs ihm etwas entzogen werden sollte, was ihm bereits verliehen war und ihm seiner Ansicht nach auch zukam, und zwar zu

Gunsten eines jüngeren Kollegen; letzteres betonte Tamm in einem weiteren Schreiben vom 16. November<sup>1)</sup>.

Auch Schröder, der dem Rathe am 1. November eine „Vertheidigungsschrift“, d. h. eine Erwiderung auf die ihm mitgetheilten Schreiben Tamm's, überreichte, bat<sup>2)</sup>, daß er „als ein dem Vaterlande getreuer und E. E. aufrichtiger Diener durch Wieder-Abnehmung des Anschlags zur Reyse nicht an mein Nam und Ehre geschimpfet noch verunglimpft werde“; wie jener bezog er sich darauf, daß er nach Anschlag und Bestallung den Dienst genau so wie sein Vorgänger zu beanspruchen habe. Und zwar folgerte er aus diesem Anspruch, daß auch zu seinen Gunsten die Convoydeputirten den Grundsatz, daß dem erstankommenden Kapitän auch wieder die erste Reise zustehe, vertreten müßten, ebenso wie sie es 1710 bei seinem Vorgänger Peter Schröder gethan. Er, Georg Schröder, sei auf der letzten Reise früher als Tamm auf der Elbe angekommen, habe also, da er in die Rechte seines Vorgängers eingetreten sei, und zu diesen Rechten die Beobachtung jenes Grundsatzes gehöre, den Anspruch auf die erste Ausreise; die spätere Abmusterung könne hieran nichts ändern. Er bleibe bei diesem Anspruch, sonst werde sein Kaufkontrakt ungültig. Am liebsten, erklärte er am 8. November, nehme auch er seinen Kaufpreis zurück und resignire. Tamm hatte nämlich einige Tage vorher kurzweg seine Kaufsumme zurückgefordert, wenn er nicht die Fahrt erhalte.

Die Auffassung des Rathes ergibt sich aus der Äußerung, die er am 6. November den Kommerzdeputirten zukommen ließ, und die dahin ging, daß er „denen Rechten und aller Billigkeit nach“ befunden, daß dem Kapitän Schröder diese Reise zustehe. Am nächsten Tage drückte der Rath sein Bedauern über die Verzögerung der Abfahrt aus, die vermieden worden wäre, wenn man es „bey der bisher üblichen Usance“ gelassen habe „und beide Capitains nach Recht und Billigkeit, nicht aber nach *faveur tractiren* wollen“. Ob dieser harte Vorwurf gegen das Convoykolleg berechtigt gewesen, läßt sich auf Grund des vorhandenen Materials nicht beurtheilen; die rechtliche Frage war jedenfalls mindestens

<sup>1)</sup> Auch an das Kollegium der 60er wandte er sich mit einer Eingabe; er nennt sich hierin „wie von der gantzen Stadt, so in specie ein Diener vom Commercio“.

<sup>2)</sup> Eine zu umfangreiche Schrift Schröder's war diesem vom Rath wieder zurückgegeben mit der Weisung, sich kürzer zu fassen und sich eines Advokaten zu bedienen; letzteres verweigerte Schröder aber: „kann aufs gegründeten einsichten in dieser meiner wichtigen Affaire mich nicht unter eines Advocaten Defension in dieser Sache bedienen, sondern muß E. Edl. als meine Obrigkeit meine Sache selbst vortragen“. Tamm hat offenbar ein Rechtsgelehrter zur Seite gestanden; seine Eingaben sind voll von juristischen Wendungen und lateinischen Citaten.

zweifelhaft. Doch hätte der Rath wohl nicht schliesslich doch nachgegeben, wenn er nicht bei den bürgerlichen Kollegien, die jeden wirklichen oder vermeintlichen Eingriff des Raths in die Kompetenzen irgend einer Behörde mit Argwohn verfolgten, so energische Opposition gefunden hätte. Gelöst wurde der Knoten zuletzt durch den Beschluss des Raths, „die Sache Gott und dem Lohse anheim zu stellen“. Am 13. November fand in Gegenwart von zwei Rathsherren, zwei Oberalten, vier Convoydeputirten (d. h. je zwei Kämmererordneten und Admiralitätsbürgern) die Loosung statt; die beiden Kapitäne, obwohl eingeladen, erschienen nicht<sup>1)</sup>. Das Loos fiel auf Schröder.

Ob die finanzielle Regelung zwischen den beiden Kapitänen wirklich stattgefunden hat, ist nicht ersichtlich. Die vermittelnden Rathsherren hatten nämlich bei den Verhandlungen vorgeschlagen, dafs der Kapitän, dem die Reise zuertheilt werde, dem anderen 1000 Thaler Entschädigung zahlen sollte; der Rath hatte sich, im Fall durch das Loos entschieden würde, damit einverstanden erklärt. Eine solche Zahlung scheint aber nicht stattgefunden zu haben; Schröder hatte die Annahme einer Entschädigung schon am 1. November abgelehnt, und Tamm nur deshalb darauf eingehen zu wollen erklärt, um zu zeigen, „wie gerne ich alle Weitläufigkeit verhütet sähe“. Merkwürdig und bezeichnend für die Auffassung von dem Dienst eines Convoykapitäns und von der Führung einer Convoy ist es aber, dafs überhaupt die Zahlung einer Entschädigung in Vorschlag kommen konnte.

Durch den erwähnten Beschluss der Admiralität vom 23. August 1715 war die Frage, welchem Kapitän eventuell die Reise zugestanden werden sollte, endgültig geregelt. Trotzdem kam es im Jahre 1724 wieder zu einer Auseinandersetzung. Bekanntlich sollte damals die neugebaute Convoy mit einer Holzladung nach Spanien gehen und dort verkauft werden. Tamm meldete sich sogleich bei der Admiralität und legte dar, er habe gehört, dafs „man einen Anderen darauf setzen wolte, der das Schiff dorthin bringen solte“. Er wolle nicht hoffen, dafs man ihn „darunter beschimpfen würde“. Die Admiralität erklärte sich auch für Tamm. Schröder aber setzte in einem Schreiben vom 14. April dem Rath auseinander, er habe zuerst gemeint, dafs das Schiff „ohne einen Stadts Orlogs Capitain“, also auch nicht etwa unter Kapitän Tamm ausgehen würde; dabei habe er sich dann beruhigt, „massen mir sodann in meinem jus nichts abginge, sondern wie vorhin beybehalten würde“. Nun höre er aber, dafs Tamm doch die Reisen machen solle; „hieraus findet sich nun sonnenklar, wie es Capt. Tamm gemünztet, nemblich

<sup>1)</sup> Tamm behauptete am 15., die Loosziehung sei ohne sein Wissen geschehen.

dafs er mir wieder durch Unordnung einen Vorsprung thun will“. Das widerspräche dem Beschlufs von 1715 über die Reihenfolge. Er protestirte feierlichst gegen die Wahl Tamm's für diese Reise und meinte, er wollte lieber seinen Dienst quittiren. Man schenkte aber dieser Vorstellung Schröder's, die von Brotneid eingegeben und mit Bosheit gespickt war<sup>1)</sup>, keine Beachtung, sondern übertrug kurzweg Tamm die Reise. Thatsächlich aber wurde — darin hatte Schröder Recht — der Grundsatz von 1715 in diesem Falle nicht eingehalten. Ob das geschah, um Tamm, der bei der Loosung von 1715 den Kürzeren gezogen, dafür zu entschädigen, oder defshalb, weil die neue Convoy an Stelle der alten, bisher von Tamm geführten gebaut worden war, ist nicht ersichtlich; vielleicht konkurirten beide Gründe, und kam endlich noch in Betracht, dafs diese Reise gar nicht als eigentliche Convoyfahrt angesehen wurde.

Es bestand ein enger Zusammenhang zwischen dem Convoykapitän und dem ihm einmal übergebenen Convoyschiff. Im Allgemeinen blieb ein Kapitän bei und auf dem Schiff, das er von Antritt seines Amtes an gehabt, und nur wenn dies Schiff nicht mehr dienstfähig war, trennte er sich von ihm und erhielt das an Stelle des alten neu gebaute. Doch kamen einzelne Fälle vor, wo ein Kapitän auf eines Kollegen Schiff als Kommandeur kam; so fuhr Karpfanger auf seiner letzten Reise, 1683, nicht auf seinem alten „Leopoldus Primus“, sondern auf dem „Wapen von Hamburg“, das der damals in Untersuchung befindliche Holste geführt hatte. Im Jahre 1709 vertauschte Kapitän Schröder, der bisher das „Wapen von Hamburg“ geführt, dies mit dem „Wapen der Admiralität“, das Tamm geführt hatte, und dieser übernahm Schröder's Convoy.

Erst am 23. August 1715 beschlofs die Admiralität, „dafs einem jeden Capitain das Schiff, welches er jetzo hat, nemlich Capitain Tamm das grosse und Capitain Schröder das kleine Schiff übergelassen seyn soll, damit ein jeder an seinem Ort auf seines Schiffs Besten ein Auge haben könne. Verstürbe aber der älteste Capitain, soll der jüngste wieder sothanes Schiff antreten, jedoch bleibet Senatui, Cämerey und Admiralitaet, falls der Sachen Umstände es hauptsächlich erfordern sollten, ein anderes zu disponiren bevor“.

Es ist ja begreiflich, dafs ein Kapitän Werth darauf legte, auf dem Schiffe, das er seit längerer Zeit kommandirte, zu bleiben, und einen Wechsel nicht gerne sah. Gegen seinen Willen hat man nie einen Kapitän

<sup>1)</sup> So schrieb er von Tamm: „Der Mann hat es nötig, er lebet galant, bauet ein groses Haus, hat grosse Consumption in ein und andern“; „die Tamm'schen Rechnungen auf der Admiralität bekennt sindt“ etc.

von einer Convoy auf die andere versetzt. Und wie rücksichtsvoll die Behörden in dieser Hinsicht einem Kapitän gegenüber verfahren, lehrt das Beispiel des Kapitän Tamm im Jahre 1715. Wie oben dargelegt, sollte über die Frage, wer die Fahrt im Herbst dieses Jahres übernehmen sollte, das Loos zwischen Tamm und Schröder entscheiden. Ehe dies geschah, hatte Tamm sich vom Rath, den Oberalten, der Kämmerei und der Admiralität für den Fall, daß ihn das Loos nicht treffen sollte, das Versprechen geben lassen, daß er bei seinem Convoysschiff „Wapen von Hamburg“ bleiben dürfe; „denn ich von meinem Schiffe nicht abgehen könnte“, schrieb er an den Rath<sup>1)</sup>. Als nun das Loos gegen Tamm ausfiel, sah der Rath sich in der peinlichen Lage, beim Convoykolleg für die Erfüllung dieses Versprechens einzutreten. Praktisch mußte letztere nämlich zu großen Weitläufigkeiten Anlaß geben; denn das „Wapen von Hamburg“, das bereits von dem mit jenem Versprechen ganz unbekanntem Convoykolleg für die Reise bestimmt war, lag weit unterhalb bei Grauerort, während das „Wapen der Admiralität“ sehr viel unbequemer, noch oberhalb des Altonaer Sandes, lag. Das Convoykolleg verlangte für allen durch die Hinunterschaffung letzteren Schiffes etwa entstehenden Schaden Sicherheit, die aber von den Oberalten nicht übernommen wurde. Der Transport fand nun ohne Beschädigung des Schiffes statt, und der Rath hatte Tamm gegenüber sein Versprechen gehalten. Die Folge war aber, daß das „Wapen von Hamburg“, nachdem es bei Neumühlen erst im Sand und dann im Eis stecken geblieben war, den ganzen Winter über dort liegen bleiben mußte, ein bisher unerhörtes Ereignis, das leicht den Verlust des Schiffes hätte verursachen können.

Für das gegenseitige Verhältnis zwischen den Behörden und dem Convoykapitän ist diese ganze Episode sehr bezeichnend. —

Gegenüber dem großen Streit zwischen Tamm und Schröder im Jahre 1715 wie auch den Bewerbungen der Kapitäne um Convoyfahrten liegt es nahe, die Frage aufzuwerfen, was denn eigentlich dem Kapitän eine solche Reise so begehrenswerth machte. Sicherlich spielte Eifersucht eine gewisse Rolle; kollegialisch-freundschaftlich scheint der Verkehr zwischen den Kapitänen selten gewesen zu sein. Aber der Kapitän hatte sein Amt, er bekam ein jährliches Gehalt. Nun haben wir aber oben schon gesehen, daß der Unterschied zwischen dem Gehalt für die Reise und für den Hamburger Aufenthalt sehr beträchtlich war; und daß das materielle Interesse, das der Kapitän an der Entscheidung, ob er eine Reise zu machen habe oder nicht, für ihn schwerwiegend war, ist natür-

<sup>1)</sup> Am 15. November 1715.

lich; begreiflich ist es namentlich auch, wenn man erwägt, daß der Kapitän für seinen Dienst eine für damalige Zeiten recht beträchtliche Summe gezahlt hatte, und daß die Einkünfte aus diesem Dienste gleichsam die Verzinsung dieser Summe darstellen mußten; je geringer diese Einkünfte waren, um so mehr mußte der Kapitän bedauern, sein Kapital dieser Anlage anvertraut zu haben.

Namentlich in der späteren Zeit der hamburgischen Convoyen ertönten deshalb die Klagen der Kapitäne über die geringe Ausnutzung ihrer Arbeitskraft auf dem Felde, das ihnen am einträglichsten war, der Seefahrt. Kapitän Georg Schröder wies im November 1715 darauf hin, daß er in einer Dienstzeit von vier Jahren und zwei Monaten insgesamt nur  $7\frac{1}{2}$  Monate navigirt und in dieser Zeit also 375 Thaler verdient habe, die ganze übrige Zeit aber auf Wartegeld angewiesen gewesen sei. Im April 1724 konnte derselbe Kapitän anführen, daß er in den  $12\frac{1}{2}$  Jahren seines Dienstes nur 21 Monate navigirt habe. Zwei Jahre vorher schrieb er: es seien die Kapitäne „mit dem Stillliegen der Schiffe doch gnug troubliret“. — Auch der mehrfach von den Kapitänen hervorgehobene Gegensatz zwischen „begünstigten Reysen“ und „mageren Voyagien und Touren“ kam bei der Schätzung der materiellen Vortheile einer Convoyfahrt in Betracht. Sowohl die Ausdehnung wie auch das Ziel der Reisen bewirkte jenen Gegensatz. Je länger die Reisen, um so vortheilhafter waren sie für die Kapitäne; erstens bezogen sie längere Zeit das für die Reise angesetzte höhere Gehalt, ferner genossen sie länger die für sie unzweifelhaft aus der Beköstigung der Mannschaft sich ergebenden pekuniären Vortheile. Dann galten die Reisen nach dem Westen für einträglicher, als die nach Archangel und namentlich die Grönlandfahrten; bei ersteren war aus den Frachten und der Passagierbeförderung allerlei Gewinn zu ziehen, der bei den nordischen Fahrten viel geringer war oder ganz in Fortfall kam. —

Zu nicht unerheblichen Weiterungen gab die allmähliche Auflösung des Convoywesens Veranlassung. Daß die Kapitäne, die ihre Chargen für theures Geld gekauft, nicht nur mit Wehmuth, sondern auch in dem Bewußtsein, materiell dadurch geschädigt zu werden, dem Abbruch des Convoywesens zusahen, ist verständlich; den maßgebenden Behörden muß man das Zeugnis ausstellen, daß sie in dieser etwas peinlichen Angelegenheit das Interesse der Kapitäne thunlichst berücksichtigten. Als am 22. Januar 1722 vom Convoykolleg die Abtakelung beider Convoy-schiffe, die in den neuen Rummelhafen oder einen andern wohlgelegenen Hafen gebracht werden sollten, und die weitere Herabsetzung der Zahl der Convoymannschaften beschloß, wurde hinsichtlich der Kapitäne

festgesetzt: „Damit auch die beiden Capitäne in Regard, weil sie ihre Dienste gekauft, um die Schiffe zu convoyren, in etzlichen Jahren aber E. E. Kaufman keine Convoy begehret, so wird man mit den ehesten bedacht seyn, ein Reglement zu verfertigen, damit selbiger animiret werde, wenigstens alle Jahr um eine Convoy anzuhalten“. Ob sich das Kolleg wohl ganz klar gewesen, was dieser sonderbare Beschlufs bedeutete? Weil die Convoykapitäne einmal da waren und Convoyflotten führen mußten, sollte der Ehrh. Kaufmann Convoyen fahren lassen, Mittel und Zweck werden hier verwechselt. Natürlich konnte man die Kapitäne mit der in diesem Beschlufs hingestellten Aussicht allein nicht befriedigen; es wurde bestimmt, dafs jeder Kapitän für jeden der zwanzig abgedankten Mannschaften 4  $\beta$  täglich haben sollte, was täglich 5  $\mathcal{R}$  und im Jahre 1825  $\mathcal{R}$  ausmachte. Dies sollte als Entschädigung dienen dafür, dafs keine Convoy führe. Ausserdem bekam jeder Kapitän 840  $\mathcal{R}$  jährliches Gehalt.

Weder Tamm noch Schröder beruhigte sich bei diesem Beschlufs; beide reichten Eingaben ein. „Was soll,“ so schrieb letzterer in seiner „Antwort und Remonstratien“, „was soll ein Stadt-Krieges Schiff-Capitain hinkünftig mehr bedeuten, wenn demselben Commando, Autoritaet und Honör abgenommen und der Kauf-Contractus von den Herren zur Convoy denen Capitainen nicht mehr gehalten wird!“ Das Beste sei, „dafs die Herren Verordnete zur Convoy auch nur künftighin die Capitains Stelle vertreten und sodann verfolgich auch die Touren und Reysen über sich nehmen können“. Gegen die Herabsetzung der Mannschaft auf der Convoy erklärte Schröder, das verstofse gegen seinen Kaufkontract; denn wo bleibe „des Capitains Honör in Aunehmung und Besorgung der Mannschaft“; und gegen die Gehaltsbestimmungen machte er Folgendes geltend: „Die in Gott ruhende Ehrenrühmliche Vorfahren am Convoywesen müssen nach der heutigen, so oft veränderlichen Methoden keine so kluge und disinteressirte Einsichten als die jetzigen gehabt haben, sonst hätten sie auch Neurungen gemacht, die Contracten überm Hauffen geworffen, 4 Schilling per jedem Mann umbsonst wegen 20 Mann Abgang gezahlt, denen Capitainen des itz wenig gnug geniessenden Soldes oder Stücklein Brodts im Maull gezehlet“ u. s. w. „Aber,“ fuhr er fort, „es liebten die in Gott ruhenden Vorfahren Ordnung und keine Predominence, hielten Wohrt bey ihren Contracten und wusten von so vielen schädlichen Neurungen nicht, welche alle unter dem Schein der Sparsahmkeit occultiren.“ Nachdem der erzürnte Kapitän so und noch in längerer Auseinandersetzung den Herren vom Convoykolleg ebenso deutlich wie derb die Leviten gelesen, brach er schliesflich ab mit den Worten: „doch halt, es will ja nicht alles gesagt sein, dan Redlichkeit und Wahrheit findet

gahr wenig Brüder in der Welt“. Zum Schlufs verlangte er dann Ersatz für die Schädigung, entweder in Form einer Leibrente von zwölf Procent des von ihm seiner Zeit eingezahlten Kapitals zusammen mit der Landgage oder Rückzahlung des Kapitals „mit einer billigen börsenmäßigen Intresse“<sup>1)</sup>. Man liefs in Anbetracht der Sachlage, und da die Kapitäne nicht ganz ohne Grund sich benachtheiligt sahen, sich diese derbe Sprache gefallen; Bürgermeister Sillem verhandelte mit beiden Kapitänen weiter, und traf mit ihnen ein Abkommen dahin, dafs auf jeder Convoy 15 Mann bleiben und diese vom Kapitän gespeist werden sollten, wofür er 7  $\beta$  täglich pro Mann erhalten sollte. Ausserdem sollte jeder Kapitän 100 Thaler monatlich „frey Geld“ bekommen; wenn aber, so wurde festgesetzt, künftig die Mannschaft einmal vermehrt werden würde, so sollte der Kapitän für jeden Mann mehr allerdings 7  $\beta$  Kostgeld erhalten, doch sollten ihm dann von den 100 Thalern (= 300  $\mathcal{L}$ ) für jeden Mann mehr 15  $\mathcal{L}$  5  $\frac{1}{2}$   $\beta$  abgezogen werden. Am 1. Mai 1722 wurde dies Abkommen durch den Rath sanctionirt.

Später machte, nachdem Kapitän Schröder auf disciplinarischem Wege beseitigt war und nun nicht mehr in Betracht kam, nur Tamm noch allerlei Schwierigkeiten. Er weigerte sich im Jahre 1729, die vom Convoykolleg gewählten Mannschaften in die Rolle einzufügen, was vom Kolleg als eine „Caprice“ bezeichnet wurde. Im März 1730 reichte er eine „Species facti“ ein, in der er sich bitter beklagte, dafs man ihm das Kommando über sein Schiff genommen und es dem Lieutenant und Oberbootsmann übertragen, dafs das Kolleg ihm zwei seiner Leute kassirt habe u. s. w. Alles dies war aber nur geschehen in Folge seiner Widerspenstigkeit. Seit 18 Monaten hatte man ihm deßhalb auch sein Gehalt vorenthalten und zahlte es ihm erst aus, als er sich fügte und das Lärmen unterliefs. Übrigens plante man damals im Rath, die Convoykapitänenschaft ganz eingehen zu lassen, da, wie es im Rathprotokoll vom 1. September 1730 heifst, „wann keine Schiffs-Capitains, die Convoy um die Hälfte wolfeiler auszurüsten seyn würde“. Syndikus Klefeker wurde neben den andern zur Verbesserung des Convoywesens deputirten Herren beauftragt, Tamm „wegen Niederlegung seiner Charge zu sondiren“. Daraus scheint aber nichts geworden zu sein. Dagegen wiederholten sich die kleineren Reibereien mit dem alten Seebären Tamm fortwährend. Bald benutzte er in unerlaubter Weise Mannschaften von den Convoyen zu Privatgeschäften; und als man ihm dies untersagte, erwiderte er, man möge ihn in Ruhe lassen „und nicht aus der schon von so langen Jahren habender Possession bringen, massen es ja mit seinem Dienst, da keine

<sup>1)</sup> Etwas mafsvoller gehalten ist die Tamm'sche Eingabe.



Convoy ausginge, ohnedem schlecht genug beschaffen“; ein ander Mal kam es ans Licht, daß auf dem „Wapen von Hamburg“ fremdes Bier geschänkt und damit an Sonn- und Feiertagen Gäste für Geld bewirthe wurden; das Convoykolleg tadelte das hart, weil es „zum respect der Stadt gereiche“. Übrigens kümmerte sich Tamm um das, was auf den Convoyen geschah, sehr wenig. Doch kam er immer wieder auf seine alten Forderungen zurück; und im Juli 1737, als der Verkauf der alten Convoy bevorstand, nahm er sich einen Advokaten, den Dr. Dresky<sup>1)</sup> und stellte durch dessen Vermittelung folgende Forderungen: man möge ihm sein ganzes eingezahltes Kapital von 43000  $\text{R}$  zurückzahlen, ferner ein Gratial ertheilen, „wie aller Orthen gebräuchlich“, für ihn als den Kapitän des verkauften Schiffs, endlich aber Ersatz für den Schaden leisten, den er dadurch, daß die Convoy so lange Jahre nicht gefahren wäre, erlitten habe. Das Gratial bezifferte er selbst auf etwa 1000 Pistolen (= Louisd'or). Bald darauf suchte Tamm dann um seine Entlassung nach. Man verhandelte nun mit ihm und kam im April 1739 endlich zu dem Resultat, daß ihm außer einem Monatsgehalt von 500 Mark noch eine „Recreation“ von 5–600 Dukaten bewilligt wurde, letztere aber, wie es im Admiraltätsprotokoll heißt, „in Ansehung der von denen Herren Commissarien so lange angewandten Bemühung und deren Vorsprache, nicht aber der Verdienste des Capitains wegen gegen das Convoy-Collegium“. Darauf ertheilte im April der Rath dem Kapitän seinen Abschied, doch behielt er den Titel und die „Immunität von Contributionen“, wurde aber verpflichtet „seine Wohnung hieselbst zu continuiren“. Tamm starb im März 1745.

## B. Die Officiere.

Als Officiere, „Officialen“ oder „Officianten“ werden 1700 der Domine, der Lieutenant, Schiffer, Schreiber, Oberbarbier, Mittel- und Unterbarbier, Ober- und Untersteuermann, Zimmermann, Feuerwerker, Büchsen-schaut, Unterküper genannt; ein Verzeichnis von etwa 1729 nennt als Officiere, für die das höhere Kostgeld von 12 $\beta$  entrichtet wurde, Lieutenant, Schiffer, Domine, Kommandeur der Soldaten, Ober- und Untersteuermann, Schreiber, Hauptbootsmann, Oberzimmermann, Obertrumpeter, Obermeister (= Oberbarbier). Sie waren es, die der Kapitän bei besonderer Gelegenheit versammelte und um Rath befragte. — Die Wahlen der Officiere geschahen im Allgemeinen durch das Convoykolleg; doch übten die Kapitäne hierbei einen gewissen Einfluß aus. So schlug Tamm im

<sup>1)</sup> Wurde 1741 Rathsherr; vgl. Hamb. Schriftstellerlexikon II, Nr. 820.

Jahre 1687 zwei Kandidaten für die Lieutenantsstelle vor, und einer von ihnen wurde gewählt. Im Mai 1727 präsentirte Kapitän Schröder zur Wahl eines Schiffers nur eine Person und antwortete, als man ihn fragte, warum er nicht mehrere präsentire: es sei nie anders gebräuchlich gewesen; auf Verlangen mußte er „auf sein Honeure und Cavalliers-Parol“ versichern, „dafs weder von der zu Schiffern, ingleichen allen Unter Officires nicht mehrere vor diesem vor ihm wehren vorgestellt, als nur einer“. Hierauf bestätigte man alle von ihm vorgeschlagenen Personen in ihren Chargen. Das konnte allerdings, wie sich das Protokoll ausdrückt, „keine Wahl heißen“, sondern es wurde „nur in des Capitain Verlangen consentiret“. — Bald trat hierin aber ein Wandel ein; schon im Herbst 1728 nahm das Convoykolleg mehrere Ernennungen von Officieren auf Schröder's Convoy vor, ohne diesen zu befragen und sich um seinen Protest zu kümmern; ebenso 1730 auf Tamm's Convoy.

Die technische Qualifikation eines Officiers für sein Amt wurde festgestellt durch eine vor den Schifferalten abzulegende Prüfung; erwähnt wird dies nur einmal: als nämlich im April 1687 vom Convoykolleg die Wahl eines Schiffers für das neue Convoyschiff vollzogen werden sollte, wurde diese Wahl „eingestellet, bis das Wilcken Appel sich durch die Schiffer Alten examiniren lassen“. Einige Tage später konnte dann Kapitän Michel Schröder auf die Frage, ob Appel jüngst „im examine capabel were befunden worden, umb die Schiffer-Charge auf der Convoy zu betreten“, antworten, „dafs er in den Befragungen, so ihm die Schiffer-Alten gethan hätten, bestant befunden were“. Nun wurde Appel, der nicht der einzige Bewerber war, gewählt. Bei sonst gleicher Qualifikation mehrerer Kandidaten galt als Grund für eine Bevorzugung u. A. vorherige Gefangenschaft in der Sklaverei; so heißt es im November 1728 von dem zum Untersteueremann ernannten Siemsen, dafs er „wegen seiner 10jährigen Slavery in Algier, während welcher er als Steuermann denen Türken auch dienen müssen, Mitleiden und auch den Vorzug für andern verdienete“.

Allgemeines Erfordernis aller Convoyofficiere war in der Hauptperiode des hamburgischen Convoywesens, dafs sie Hamburger waren. Als im Sommer 1683 von mehreren Seiten behauptet wurde, dafs der Schiffer auf einem Convoyschiff, Peter Peterssen, kein Hamburger, sondern ein Altonaer Bürger und in Altona wohnhaft sei, wurde sogleich der Kapitän beauftragt, Peterssen zu befragen und von ihm ein Attest zu verlangen, wonach „er kein Bürger in Altona sey“. Peterssen konnte hierauf nachweisen, dafs er Hamburger Bürger sei, allerdings aber in Altona wohne. Dabei beruhigte man sich, drückte aber den Wunsch

aus, dafs er nach seiner Rückkehr auch seinen Wohnplatz in Hamburg nehme.

Später, namentlich aber bei der letzten Convoyfahrt, ist hierin schon ein Wandel bemerkbar. Man verschrieb sich mehrere „sehr woll versuchte und erfahrene Officirs“ aus Schweden. —

Aufser dem Convoykapitän und später dem Domine war kein Officier der Convoy fest angestellt; von Fahrt zu Fahrt wurden die Wahlen wieder neu vorgenommen, oft dieselben Personen wieder angestellt, aber ebenso oft auch nicht. Keiner hatte deshalb auch Anspruch auf Wartegeld. Als im März 1682 der Lieutenant Beermann vom „Leopoldus“ um Wartegeld für die Zeit bat, „wann er hier bey Lande“, — „in Consideration, wann dafs Schiff an dem Wall lege, er alstdann gantz nahrlofs sесе“, wurde ihm das abgeschlagen, weil es „eine böse Consequenz nach sich ziehen“ würde. Auch später blieb man hierbei und verstieg sich höchstens zur Darreichung einer „Discretion“. Der Lieutenant Petersen forderte deshalb 1695 sogleich seinen Abschied und erhielt ihn auch. Doch blieben die meisten Lieutenants Jahre lang im hamburgischen Convoydienste. Der Lieutenant Barthold Heidmann, ein tüchtiger Mann, erhielt 1689 sogar die Auszeichnung eines silbernen Degens.

Der Lieutenant trat, sobald der Kapitän verhindert war, in alle Functionen des letzteren ein. Dafs aber schon von Hamburg aus die Fahrt eines Convoysschiffs von dem Lieutenant geleitet wurde, geschah nur einmal; im Juli 1711 wurde Kapitän Schröder<sup>1)</sup>, der nach England fahren sollte, krank und empfahl seinen Lieutenant Erich Daniel zum Stellvertreter. Der Rath übertrug wirklich letzterem als „pro tempore substituirtem Commandeur“ die Führung des Convoysschiffs für diese Reise. Convoykapitän wurde Daniel aber nicht<sup>2)</sup>. Anders war die Sachlage im Jahre 1702. Damals erklärte sich Georg Schröder, der Sohn des in Falmouth auf dem „Leopoldus“ verstorbenen Kapitäns, bereit, die Lieutenantsstelle auf der Fahrt dieses Schiffs von Falmouth nach der Elbe „ohne einziges Entgelt“ zu übernehmen und das Schiff herüberzuführen. Man gestattete ihm dies; er erwarb dann nachher die Stelle seines Vaters und wurde Kapitän.

Der einzige „Officiale“, bei dessen Wahl auch zünftlerische Einflüsse geltend gemacht wurden, war der Oberbarbier. Im Juni 1702 wählte

<sup>1)</sup> Er starb gleich darauf.

<sup>2)</sup> Vgl. über seine Entlassung unten S. 224.

das Convoykolleg in dies Amt auf dem „Wapen von Hamburg“ Jürgen Borchers, einen auferhalb des Amts der Barbieri stehenden Heilkünstler. Darüber war das Amt sehr erbost. Seine Alten und Meister hatten schon vor der Wahl mündlich und schriftlich Vorstellungen gemacht und ihren Amtsgenossen Asmus Helberg, der viel Unglück erlitten zu haben scheint, empfohlen. Nun, da Borchers, der schon früher auf Convoyen gefahren war, die Wahl getroffen, erschien der Amtsmeister vor dem Kolleg und erklärte, „dafs es ihnen höchst befrembde einen aufser dem Ampt so ihren Ampts-Collegen und alten Bürgern vorzuziehen, sie wolten es zu seiner Zeit wissen zu ahnden“. Diese Drohung sollte wohl so viel bedeuten, als dafs das Barbieramt in der Bürgerschaft sich in Zukunft gegen Convoyen erklären würde. Das Kolleg liefs sich aber nicht einschüchtern, sondern forderte den Zunftmeister auf, sich doch deutlich auszudrücken, „was sie denn wolten ahnden“.

Dabei blieb es denn. Im Herbst desselben Jahres aber baten die Barbieri wieder, man möge doch Helberg zum Oberbarbier auf der Convoy ernennen. Nun wurden mit letzterem die beiden anderen Konkurrenten auf die Wahl gesetzt und Helberg „vor dieses mahl“ und „in Consideration seines viel erlittenen Unglücks“ gewählt; es wurde aber betont, „dafs solehes keine Consequens sein soll, sondern dies Collegium wird allemahl darauf bedacht seyn, entweder aus dem gantzen Barbierer Ampt oder ausser dessen eine qualifizierte Persohn zu wehlen“.

Für die Zeit, wo die Convoysschiffe an den Pfählen im Hamburger Hafen lagen, wurden eine Reihe von besonderen Bestimmungen erlassen. Eine „Ordonnance, wonach sich beede Lieutnanten am Orlogk-Schiff, die Admiralitaet genant, an der Stadt Pfahlen liegend, zu achten“, vom 6. Juli 1714 ist im Anhang<sup>1)</sup> abgedruckt. Eine spätere Verordnung, „Artikeln für die Officiers und Matrosen auf der Convoye und Admiralitäts-Jacht“, stammt aus einer Zeit, in der an Convoyfahrten gar nicht mehr gedacht wurde und Convoykapitäne nicht mehr vorhanden waren; sie ist von 1761, den 30. November<sup>2)</sup>.

Solche Verfügungen wurden vom Convoykolleg bezw. Rath erlassen; als im Jahre 1722 Kapitän Georg Schröder ohne Vorwissen des letzteren ein Mandat, das die Nachtwache auf dem Convoysschiff und anderes

<sup>1)</sup> Nr. 38.

<sup>2)</sup> Gedruckt in Blanck's Sammlung der Mandate, Bd. V, 2518 ff. — Bemerkenswerth ist noch, dafs die Convoymannschaften in späterer Zeit vom sog. Kopfgeld befreit waren.

regelte, hatte anschlagen lassen, wurde dasselbe auf Anordnung des Collegiums sofort abgenommen.

Das Kommando auf den Convoyen hatte, als sie dauernd im Hafen lagen, ein Lieutenant; der Convoykapitän hatte so gut wie nichts damit zu thun. Als aber 1739 der Lieutenant Zobel auf der alten Convoy starb, wurde die Stelle vorläufig nicht wieder besetzt, sondern der Bootsmann und der Boutelier übernahmen das Kommando. Später war aber wieder ein Lieutenant an Bord; doch scheint, nachdem 1761 der Lieutenant Jürgensen gestorben, die Stelle wirklich nicht besetzt gewesen zu sein.

### C. Die Mannschaft.

Über die technische Qualität der Mannschaft <sup>1)</sup> im Allgemeinen läßt sich schwer ein Urtheil bilden. Einige Male hören wir Klagen. Im Sommer 1693 beschloß das Convoycolleg, auf Tamm's Convoy noch 10 Soldaten mehr anzunehmen, „weil viel schlechte Matrosen mit unterlaufen“; das ist zugleich bezeichnend für die Stellung der Soldaten auf der Convoy. Kapitän Schröder beschwerte sich 1696, daß er „viel unbefahren Volk habe“, und bat, „zum wenigsten 50 à 60 Man zu verenderen mit guten seefahrenden Leuten“.

Von geringerer Güte scheint die Mannschaft der Convoyen in der Zeit gewesen zu sein, wo diese unthätig an den Pfählen lagen, und nur wenige „Lieger“ die Besatzung bildeten. Als Mitte Juni 1741 die Herren der Admiralität, Syndikus Klefeker und Senator Poppe an ihrer Spitze, auf der Herrenjacht nach Ritzebüttel fuhren, bemerkten sie mit großem Mißfallen „abermahl auf der Reise, daß die Convoy-Schiff-Leute theils ungeübt, theils unachtsam, ja gar woll untüchtig bey und zu denen auf der Jacht und Schlupen habenden Verrichtungen, wovon man denn bey deren Gebrauch nicht nur Verdrieffs, sondern auch Schaden zu besorgen hätte, zugeschweigen, daß man sich desfalls für Fremde, so es sehen, deren zu schämen hätte“. Es wurde dann die Annahme tüchtiger Leute beschlossen.

Die beiden 1662 ausgerüsteten Convoysschiffe unter Hillebrantsen und Dreyer hatten je 91 Personen Bemannung, wovon 46 bzw. 42 Matrosen waren. Viel stärker bemannt und auch wohl größer waren die späteren eigentlichen Stadtconvoysschiffe. Der alte Tonnenbojer, den Kapitän Holste 1666 und in den folgenden Jahren als Convoy führte, hatte 140 Mann

<sup>1)</sup> Den Eid der Matrosen und Soldaten vgl. im Anhang Nr. 53.

an Bord. Für die kurze Reise nach England hielt man 1693 eine Bemannung von 180 Mann (140 Matrosen und 40 Soldaten) für ausreichend, und auch als Tamm dagegen einwandte, daß „es gefährliche Zeiten und man im Rescontro mit dem Volcke das Schiff defendiren müste“, blieb man dabei. Im Jahre vorher hatte Marinsen für dieselbe Reise nur 150 Mann erhalten (110 Matrosen und 40 Soldaten). Dagegen wurde im April 1697, als Gefahr von Kapern zu befürchten stand, vom Rath bestimmt, daß Marinsen für die Fahrt nach England noch 20 Grenadiere und 20 Matrosen „zur securitet der Intressenten und Kauffleute“ erhalten sollte, zusammen also wohl 190 Mann. Für weitere Reisen wurden die Convoyen auch stärker bemannt; und zwar war die übliche Zahl 220 Mann. Im Jahre 1682 verlangte aber Karpfanger 250 Mann, weil die Reise vermuthlich bis nach Italien ausgedehnt werden würde. Und 1694 erhielt Tamm 230 Mann vom Convoykolleg zugebilligt; sofern aber der Rath es wegen der gefährlichen Konjunkturen für gut finden würde, sollte er 250 Mann erhalten. Im Herbst 1680 wollte der Rath Holste zu den 220 Mann noch 10 Mann hinzugeben, vorzüglich deshalb, weil sehr viel unbefahrene Leute dabei seien, es eine Winterreise wäre, und die Schiffe sehr schwach montirt seien. Das Convoykolleg trat dieser Begründung aber sehr entschieden entgegen; und da die Sache Eile hatte, blieb es bei den 220 Mann. Antonissen erhielt für eine grönländische Reise im Jahre 1703: 230 Mann, und ebensoviel, nämlich 180 Matrosen und 50 Soldaten, wurden Schröder für eine Fahrt nach dem Westen im Jahre 1715 gegeben. Schröder verlangte zwar 250 Mann; das Convoykolleg beschloß aber, „weilen seine Vorfahren damit gefahren, als hat es bey 230 Mann sein Verbleiben; auf 4 a 6 Mann mehr komme es nicht an“. Dann verfügte jedoch der Rath, „es in die Wege zu richten, daß, da Capt. Schröder als einziger Convoier die Schiffe zu convoyen mitgeheth, sein Schiff mit 200 tüchtigen und nicht unerfahrenen Matrosen besetzt werden möge“. Richtig wurde das Schiff mit 250 Mann besetzt, obwohl sich das Convoykolleg darüber beschwerte und meinte, es habe alle Matrosen auf ihre Tüchtigkeit untersuchen lassen und nur einen für untüchtig befunden.

Im Jahre 1727 verlangte Kapitän Tamm für die Reise nach dem Westen gar 300 Mann; der Rath entschied aber auf 250. Am stärksten war die Bemannung auf der letzten Convoyfahrt, 1746—47, nämlich insgesamt 300 Mann, davon 51 Soldaten.

Die Fregatte „Esperanza“ hatte 1703 eine Besatzung von 90 Matrosen und 30 Soldaten. —

Lagen die Convoyen im Hamburger Hafen, so wurde die Besatzung meist sofort herabgesetzt. Im November 1693, als alle drei Convoyen

„an die Wall“ lagen, wurde die Bemanning für jedes Schiff auf 20 Köpfe festgestellt, im Oktober 1695 aber auf 12 und zugleich bestimmt, daß, im Fall diese Zahl überschritten würde, es auf des Kampagnemeisters Rechnung gehen sollte. Ende 1696, als wieder alle drei Convoysschiffe im Hafen lagen, wurde, in Anbetracht der Feuersgefahr und sonstigen Risikos, diese Zahl auf 16 Mann erhöht; eingeschlossen in diese waren Schiffer und Lieutenant. Später, da die Convoyen lange Jahre unthätig an den Pfählen lagen, wurden 15 sogenannte „Lieger“ auf jede Convoy gelegt.

Im Frühjahr 1741 wurden beide Convoyen im Hafen mit je 60 Mann belegt, um eventuell zur Vertheidigung der Stadt zu dienen. —

Wenn eine Convoyfahrt beschlossen war, wurde folgender Anschlag gemacht. „Es wird einem jeden der Belieben träget zum Convoye-Dienst unter Capitain . . umb die West sich bestellen zu lassen kundt gethan, daß die Annehmung der Völcker erstkommenden . . wird seyn der . . Tag Monats . . . umb . . Uhr praecise auff dem . . . . . vorgenommen werden soll, wonach sich ein jeder zu richten und zu erscheinen wissen wird. Hamburg den . . Anno . . .

Auff Obrigkeitlichen Befehl.“

Die Annahme geschah meist auf dem Bauhof, und zwar in Gegenwart der Convoydeputirten. War die Mannschaft hier angenommen, und hatte sie Handgeld, d. h. die Gage auf 2 Monate im Voraus empfangen, so wurde sie vorläufig entlassen. Sobald aber — und zwischen Annahme und Musterung lagen meist nur wenige Tage — der Termin zur Abfahrt fest- und diese nahe bevorstand, wurde folgender Anschlag<sup>1)</sup> gemacht:

<sup>1)</sup> Ob kurz vor Abgang der Convoy noch eine Art von militärischer Ankündigung stattfand, ist nicht klar. Ein Vorgang vor der letzten Convoyfahrt spricht für die Annahme. Am 18. Juli 1746 berichtete der vorsitzende Bürgermeister im Rath, „dieselben hätten mit nicht geringer Befremdung vernehmen müssen, daß, ungeachtet weder Ihnen noch auch dem Herrn Oberstlieutenant Rasch desfalls die geringste Anzeige geschehen, ein Tambour von hiesigem Regimente heute frühe zwischen 7 und 8 Uhr in der Stadt unhergetrommelt. Der äusserlichen Sage nach sollte die Trommel deswegen gerühret seyn, weil die Convoye in seegelfertigen Stande läge und ehester Tagen von der Elbe abgehen würde“. Der Rathsherr Brookes als Convoyherr erklärte hierauf, „daß, wie man ihm berichten wollen, so sey von jeher es der Gebrauch gewesen, daß einige Tage zuvor, ehe die Convoy wirklich abginge, durch öffentlichen Trommelschlag quasi kundt gemacht würde, daß die Munsterung gehalten werden sollte“, doch wisse er nichts von einem Befehl an den Tambour u. s. w. In dem Rathsbeschluß wurde die Sache, falls sie von dem Kampagnemeister ausgegangen sein sollte, als „Unfug“ bezeichnet.

„Es wird einen Jeden, der sich jüngsthin unter Capit. . . . zum Convoye-Dienst bestellen lassen, hiemit anbefohlen, dafs er sich morgen-des Tages, wird seyn der . . . Tag lauffenden Monats . . . nach Boort des Convoye-Schiffs mit denen dazu bestellten Schmacken, so am Baum praecise um . . . Uhren sich fertig halten werden, verfügen soll. Würde Jemand sich hierinnen säumig bezeigen, der soll eine Monath-Gage verlohren haben und über das ernstlich angesehen werden. Wornach sich ein Jeder zu richten und für Schaden zu hüten. Hamburg den . . . Anno . . .

Auff obrigkeitlichen Befehl.“

Auf dem Convoysschiff fand dann sogleich die Musterung statt; hierbei pflegte das Convoykolleg vollständig vertreten zu sein. Im Juni 1710 erhob sich bei dieser Gelegenheit ein kleiner Konflikt. Der Kammereischreiber Johann Klefeker erklärte nämlich damals, „das er allemahl bey der Munsterung mit gehöre“, fuhr, obwohl der erste Admiralitätsbürger und Convoydeputirte Gerhard Guhl heftig opponirte, mit an Bord und wohnte der Musterung auf Tamm's Convoysschiff bei. Guhl aber wollte solchen „Eingriff“ nicht zugeben, blieb zu Hause und brachte in der nächsten Sitzung der Admiralität dieses Novum vor; die Admiralität aber beschlofs am 3. Juli: „dafs dieses Collegium Johan Klefeker nicht befugt finde, weder bey der Musterung praesent zu seyn, noch auch die Anschaffung der Victualien zu besorgen, sondern dafs solches, wo er ferner darauf bestehen sollte, der Gebühr nach erwiesen werden müsse“. Als dann wenige Tage darauf auch auf Schröder's Convoy Musterung sein sollte, verwahrte sich Guhl schon vorher gegen die etwaige Anwesenheit des Kammereischreibers. Der Präses des Convoykollegs, Senator Ankelmann, redete Klefeker zu, „vor dieses mahl, ohne Verlierung seines Rechtes zu Hause zu verbleiben, da die Sache auf E. E. Raht Ausspruch ankomme“. Nun blieb Klefeker zu Hause und verzichtete stillschweigend auch späterhin auf diese Wasserfahrten. —

Die Soldaten auf den Convoyen wurden immer aus der stehenden Besatzung der Stadt genommen. Sie wurden auf Verlangen des Raths vom Stadtkommandanten dazu kommandirt. Im Juli 1703 befragte man diesen, „ob sie von der Stadt gemisset werden könnten“, worauf er erklärte, sie müfsten „so lange von der Fortification genommen werden, und andere wieder dabey die dienste thäten“. Bei der Auswahl sah man darauf, dafs „die hurtigsten und geschicksten“ genommen wurden; als im Juni 1710 der Generalmajor von Druchtleben die Stellung von Soldaten für die Convoy verweigert hatte, „weil er sonst die Posten nicht behörig besetzen könnte“, sah das Convoykolleg sich veranlaßt, aus-



drücklich darauf hinzuweisen, daß die Convoysschiffe „mit der besten Mannschaft besetzt“ werden müßten; es sei „der Sefarth auch höchstens daran gelegen, daß Leute commandiret werden, so in vorfallender Action zur See völlige Dienste thun können —, indehm es nöthiger zur See als zu Lande“.

Die Ernennung des Kommandeurs<sup>1)</sup> über die Soldaten während der Fahrt scheint in der ersten Convoyperiode dem Kommandanten zugestanden zu haben, wenigstens wurde 1680 von letzterem auf Veranlassung des Convoykollegs „ein bequemes Subjectum“ ernannt. Später ward dies anders. Denn als im Mai 1700 der Kommandant für die Convoy nach Spanien selbständig einen Kommandeur bestimmen wollte, protestirten die Convoydeputirten dagegen, indem sie geltend machten, daß sie „alle-mahl die freye Wahl unter sich gehabt“. Der Rath trat der Ansicht des Kollegiums bei, und der Generalmajor mußte schließ- lich nachgeben; hierauf benannte das Convoykolleg dem Rath eine geeignete Persön- lichkeit, der Rath genehmigte und der Kommandant kommandirte sie. Ein fester Modus bestand aber nicht. Im Jahre 1727 sandte der General v. Albedyll drei Kandidaten auf das Rathhaus, und das Convoykolleg wählte unter ihnen einen aus; ebenso im Oktober desselben Jahres. Der Wider- spruch des Kapitän Tamm, der behauptete, ihm stehe das Recht der Präsentation der Kommandeure zu, blieb unbeachtet.

Als Kommandeure wurden wohl meist Sergeanten genommen; 1727 wurde bei der Wahl ein „Landspassat“<sup>2)</sup> zwei Sergeanten vorgezogen. Auf der letzten Convoyfahrt 1746—47 war der Fähnrich Schultz Kommandeur; unter ihm befehligten ein Sergeant und ein Korporal die 48 Soldaten. Schultz wird in der Schiffsliste als Lieutenant aufgeführt; er wurde während der Reise kindisch, und der Kapitän legte nun dem Sergeant den „Titul als Lieutenant“ bei.

Wenn die Convoyen im Hamburger Hafen lagen, waren keine Soldaten an Bord; erst ganz spät, von 1760 an, wurde es nöthig be- funden, einen Unterofficier und 4 Mann von der Garnison auf die Con- voy zu legen. —

In der Blüthezeit des hamburgischen Convoywesens scheint für die Bekleidung der Mannschaft nicht die Stadt, sondern jeder Einzelne für sich gesorgt zu haben; Uniformen trugen nur die Soldaten. Erst im Juni 1718 wurde im Convoykolleg, nachdem eine Convoyfahrt nach

<sup>1)</sup> Seinen Eid vgl. im Anhang Nr. 52.

<sup>2)</sup> Von lanco spezzate = Halblanze (vgl. Jähns, Geschichte der Kriegswissen- schaften I, 702).

Archangel genehmigt war, beschlossen, 25 Decken und 100 Hemden für die Soldaten und Matrosen anzuschaffen; diese Kleidungsstücke sollten dem Unterlieutenant in Verwahrung gegeben werden, damit dieser sie den Bedürftigen reiche; nach vollendeter Reise sollte den Betreffenden der Betrag von ihrem Gehalt gekürzt werden.

Als dann die Convoyen lange Jahre im Hafen lagen, geriethen mit den Fahrzeugen auch ihre Bemannungen in eine gewisse Verwahrlosung; die Matrosen, die auf den Convoyen Wache hielten, waren „in schlechter und fast bettlerischer Kleidung“, ja, sie hatten nicht einmal ein „Schiesgewehr“, um ein Zeichen damit zu geben. Im Mai 1742 wurde im Convoykolleg hierauf aufmerksam gemacht und darauf hingewiesen, wie wenig würdig dieser Zustand wäre, und wie auch der Respekt leiden müsse, der jenen Leuten bei „Verdrießlichkeiten“, die auf fremden Schiffen vorkämen, sehr nothwendig sei. Es wurde beantragt und auch genehmigt, daß jeder Matrose eine neue eigene Montur erhalten solle, die er, wenn er zur Wache ziehe, tragen müsse; monatlich sollten ihm dafür 8  $\beta$  am Gehalt abgezogen und alle zwei Jahre die Montur erneuert werden; ebenso wurde hinsichtlich der Unterofficiere beschlossen: diesen sollten 12  $\beta$  monatlich dafür gekürzt werden. Auch wurden letzteren Kommandostäbe und Hirschfänger, die aber nur im Kommando zu benutzen waren, verliehen. Die Mannschaften waren hiermit sehr zufrieden und bedankten sich. Diese Monturen waren folgendermaßen zusammengesetzt:

Die beiden Bootsleute trugen roten Rock mit Hose, blaue Strümpfe und einen ledernen, mit dem Wappenschild versehenen Hut; die beiden Zimmerleute ebenso, außerdem noch ein „Bosseruntje“<sup>1)</sup>, mit Schiffshose von Segelleinen. Die Matrosen trugen rothe Wämser und Hosen, blaue Strümpfe, lederne Hüte mit Wappenschild, ein „Bosseruntje“ und segelleinene Hosen. Zwei Reservemonturen für Jeden lagen im Arsenal.

Zur Bekleidung der Soldaten auf der letzten Convoyfahrt wurde ein besonderes Konto im Rechnungsbuch der Kämmererei angelegt; an Joh. Hinr. Wolff wurden am 20. August 1746 für 120 Ellen Tecklenburger Leinwand zu Kitteln für die Soldaten 39  $\mathcal{L}$  9  $\beta$  gezahlt.

Hatte eine Convoy in einem fremden Hafen längeren Aufenthalt, so wurde der Mannschaft gestattet, ans Land zu gehen, um „sich zu divertiren“; natürlich gingen nicht Alle auf einmal, sondern in Abtheilungen. So wurde im August 1680 vor Malaga den Leuten „frey quater“ (Freiquartier) gegeben, in der Weise, daß des Obersteuermanns, des Unter-

<sup>1)</sup> Die Bedeutung dieses Wortes ist mir unbekannt.

steuermanns und des Schiffers „Quater folck“ je einen Tag ans Land gelassen wurden. —

Über den Gesundheitszustand auf den Convoyen wissen wir sehr wenig; dies Wenige beschränkt sich auf Unglücks- und Sterbefälle. Alle diese Mittheilungen entstammen den Journalen und haben, da diese über solche Begebenheiten offenbar sehr genau berichten, den Vorzug statistischer Genauigkeit.

Auf der Reise Karpfanger's 1681 fiel ein Bootsmann von der Raa über Bord und ertrank; zwei Bootsgesellen waren schon vor Antritt der Reise auf der Elbe gestorben. Auf der Reise 1685—86 starb nur der Profofs und ein Matrose. Während der Archangelfahrt 1710—11 starb ein Bootsgesell an den Folgen eines Sturzes von der großen Raa, außerdem noch 7 von der Mannschaft und ein Passagier. Sehr viel größer war die Sterblichkeit auf der letzten Convoyfahrt 1746—47. In einem Monat wurden nahezu 90 Mann krank; durch Unglücksfall kam nur der zweite Steuermann um, der ertrank; außerdem starben aber 60 Mann.

Über das auf der Convoy befindliche Gut verstorbener Matrosen wurde nicht ganz gleichmäßig verfügt. Die Effekten der auf der Archangelfahrt 1710—11 Verstorbenen wurden vom Lieutenant an dessen Maat übergeben, damit dieser sie in der Heimath an die Angehörigen ausliefere<sup>1)</sup>. Anders war es 1746—47; dreimal während der Reise erwähnt das Journal, daß über die nachgelassenen Sachen einer Reihe verstorbener Matrosen „eine öffentliche Auction“ abgehalten wurde. Über den Verbleib des Erlöses, der wohl nachträglich den Angehörigen abgeliefert wurde, findet sich nichts verzeichnet. —

Daß die Besoldungsverhältnisse innerhalb der 80 Jahre des städtischen Convoywesens nicht stets dieselben geblieben, ist begreiflich: nicht nur die allgemeinen Preisverhältnisse haben sich in dieser Zeit verändert, auch manche Amtsstellungen, deren Bezeichnungen stets dieselben geblieben sind, haben einen Wandel ihrer socialen Bewerthung erfahren, und das konnte natürlich auf die Besoldung nicht ohne Einfluß bleiben.

Im Jahre 1662 bekam Kapitän Hillebrandsen für die Führung der Convoy monatlich 50, Kapitän Dreyer 45 Thaler. Später erhielt der festangestellte Convoykapitän für die Dauer der Reise 50 Thaler (= 150 *mk.*), am Lande 75 *mk.* Der letzte Convoykapitän, Brockes, bekam monatlich

<sup>1)</sup> So heißt es am 2. Januar 1711: Des Matrosen Hanssen „sien naegelaatene Plünnen heeft de Lieutenant an sien Maat gelaaten, die het bewaaren saude“.

60 Thaler; für den Fall, daß er auf der Fahrt in der Ausübung seines Dienstes eine ernstliche, dauernd untauglich machende Verwundung erhalte, wurde ihm „ein standesmäßiges jährliches Gehalt“ versprochen.

Aus zwei Listen, von denen die eine die erste Convoyfahrt von 1662 unter Kapitän Hillebrandsen betrifft, die andere aber etwa aus dem Jahre 1729 stammt, ergibt sich am besten die monatliche Besoldung der Mannschaft:

1662	℔	1729	℔
Capitain . . . . .	150	Capitain . . . . .	150
Lieutenant . . . . .	54	Lieutenant . . . . .	75
Schiffer . . . . .	100	Schiffer . . . . .	90
Steuermann . . . . .	60	Obersteuermann . . . . .	54
Untersteuermann . . . . .	48	Untersteuermann . . . . .	45
Hauptbootsmann . . . . .	42	Domine . . . . .	36
Hauptbootsmannsmaat . . . . .	21	Hauptbootsmann . . . . .	36
Schreiber <sup>1)</sup> . . . . .	30	Constabel . . . . .	36
Barbier <sup>2)</sup> . . . . .	45	Schreiber . . . . .	30
Unterbarbier . . . . .	24	Schimmann . . . . .	36
Schimmann . . . . .	27	Boddelier . . . . .	30
Schimmans-Maat . . . . .	21	Koch . . . . .	30
Feuerwerker . . . . .	36	Bootsmanns-Maat . . . . .	18
2 Constabel . . . . jeder	30	Schimmans-Maat . . . . .	18
8 Büssenschütter . . jeder	21	Constabels-Maat . . . . .	18
Ober - Zimmermann . . . . .	48	Boddeliers-Maat . . . . .	18
Mittel- „ . . . . .	45	Mund-Koch . . . . .	21
Unter- „ . . . . .	36	Kochs-Maat . . . . .	18
2 Segelmacher . . . jeder	21	Ober-Küper . . . . .	18
Koch . . . . .	30	Unter-Küper . . . . .	15
Kochsmaat . . . . .	13	Obermeister seu Chirurgus . . . . .	45
Boddelier . . . . .	30	2 Untermeister . . . jeder	18
4 Quartiermeister . . jeder	21	Ober-Trompeter . . . . .	30
Trompeter . . . . .	36	4 Unter-Trompeter . . jeder	15
2 Küper . . . . .	{ 21	3 Quartiermeister . . jeder	18
	15	Ober-Zimmermann . . . . .	45

<sup>1)</sup> Hierbei steht: „ausserdem 1 Unterschreiber oder Contrarolleur, wird alhie nicht gezehlet, noch gemustert, sondern stehet unten unter der Soldatesca, hat die Monat 5 ℔ (= 15 ℔).

<sup>2)</sup> Hierbei steht: „auff der Kiste 1 Monat Gage, so bey der Wieder-  
kunft soll decurtiret werden“.

1662	℔	1729	℔
46 Matrosen oder schlechte		Mittel-Zimmermann . . .	36
Bootsleute, wovon 2 à	12	Unter-Zimmermann . . .	31 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
10 à	15	Segelmacher . . . . .	18
34 à	16	Schneider . . . . .	18
2 Cajütenwächter . . .	10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	Bildhauer . . . . .	18
		12	Schmid
5 Pütters, . . wovon 1	12	Glaser } . . . . . jeder	15
2 à	9	Maler }	
1 <sup>1</sup> )	6	12 Büssenschütter . jeder	16 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
		15 Jungens . . . . .	7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
		133 Matrosen pp. . . .	15
		Commandeur der Soldaten	30
		Corporal . . . . .	15
		48 gemeine Soldaten, dar-	
		unter 3 Gefreite, jeder	12

Ähnlich wie die Rolle von Kapitän Hillebrandsen ist die aus derselben Zeit stammende von Kapitän Matthias Dreyer. Beide umfassen 91 Personen; aufer dem schon erwähnten Unterschied in dem Kapitän Gehalt sind noch folgende Abweichungen: Der Schiffer bekam 54 ℔; es sind vorhanden 4 Köche mit 30, 15, 12 und 12 ℔ Gehalt, dagegen nur 3 Quartiermeister. Der Trompeter bekommt nur 24 ℔; es kommt hinzu aber ein Tambour mit 12 ℔. Matrosen sind nur 42 vorhanden, dafür aber 3 Kajütenwächter, einer mit 12 ℔ und 2 mit je 9 ℔ Gehalt. Schliesslich 6 Jungens mit je 9 ℔.

Die 91 Personen auf des Hillebrandsen Schiff erhielten monatlich 2088 ℔ 8 β, die auf Dreyer's Schiff 1975 ℔. Die 200 Mann auf der Rolle von 1729 erhielten 12534 ℔, die Soldaten 621 ℔. Lassen wir letztere aufer Betracht, so kommen auf jeden der 91 Mann von Hillebrandsen 22,95 ℔, von Dreyer 21,70 ℔ und der 200 von 1729: 62,67 ℔. Dieser große Unterschied erklärt sich namentlich durch die bedeutende Zunahme der höher bezahlten Chargen. Denn in den Gehältern selbst, namentlich der niederen Leute, ist der Unterschied gering und oft vielleicht zufällig durch persönliche Gründe bestimmt. Interessant ist aber — und in dieser Kategorie ist vielleicht am ersten ein Vergleich zulässig — die geringe Differenz in der Heuer der Matrosen; auf jeden der 46 Matrosen von 1662 kommen durchschnittlich 15,9 ℔; auf jeden der 133 Matrosen auf der 1707 nach Archangel fahrenden Convoy kommen

<sup>1</sup>) Bei diesem steht: „soll die Monat 2 ℔ [= 6 ℔] haben, der Capitain aber soll ihme freye Kost halten“. Pütters = Schiffsjungen.

14,5 £; auf jeden der Matrosen von 1729: 15 £. Auffallend hoch war die Heuer auf der Archangelfahrt von 1708; von 133 Matrosen erhielten damals 107: 18 £; 18: 15 £; 4: 16½ £; 1: 13½ £; 3: 12 £; Durchschnitt: 17,4 £.

Ziemlich konstant war auch die Löhnung der Soldaten. Die Kommandeure erhielten stets 30 £. Auf den Convoysschiffen von 1662 erhielten die Korporale je 18, die Gefreiten je 15 und die Gemeinen je 12 £. Von den 46 Soldaten, die Karpfanger 1679 erhielt, bezogen 4: 15 £ und 42: 12 £. Auf der Archangelfahrt 1707 erhielten von 49 Soldaten 3: 15 £ und 46: 12 £; auf der Archangelfahrt 1708 von 49 Mann 4: 15 £ und 45: 12 £<sup>1)</sup>.

Die Heuer der Matrosen richtete sich naturgemäß nach Angebot und Nachfrage. Als 1694 im Sommer Mannschaften rar waren, beschloß auf Anregung der Kommerzdeputirten das Convoykolleg, „umb die Völker williger zu finden, das bey dem Anschlage gemeldet würde, einem jeden befahrenen Mann 6 Thaler per Monath zu geben“. Im Frühjahr 1706 wollte man „wegen der Eilfertigkeit der Reise“ und wegen „Scharsheit des Volks“ den besten Leuten sogar 7 Thaler geben. Dagegen wurde im Jahre 1680 vielen Mannschaften nur 4 Thaler Monatsheuer gezahlt, nicht etwa, wie ausdrücklich bemerkt wurde, weil sie „nicht so deuchtige see-fahrende Leute seyn solten, als die welche die Monath 5 Thaler gewonnen“, sondern lediglich, „weilln es jetzo eine nahrlose Zeit und wenig Schiff-farth getrieben würde“, und die Matrosen deshalb froh gewesen seien, für 4 Thaler angenommen zu werden. Es wurde auch damals erklärt, daß dieses nichts Neues sei, „besondern man hätte alle Reisen verschiedene Manschaft, welche noch nicht lange umb die West oder auf Geschütt-Schiffen gefahren, für weniger Lohn, als die befahrenste Leute, mitgenommen, umb denen, welche nach eignen Willen das Monathgeldt steigern und erzwingen wolten, eine Furcht dadurch einzujagen, daß sie sich zur Billigkeit besser anschicken müssen“.

Auf der letzten Convoyreise 1746—47 war Bemannung und Besoldung die folgende:

Kapitän Brockes erhielt 180 £, der Sekondekapitän 120 £, der Oberlieutenant 90, der Sekondelieutenant 72, der Schiffer 100, der Obersteuermann 54 £; die Gehälter des Unter-, des 3. und 4. Steuermanns sind nicht bekannt; der Domine 30, Schreiber 45, Unterschreiber 24 £.

<sup>1)</sup> Vgl. die Soldverhältnisse des hamburgischen Militärs bei Gaedechens, Zeitschrift d. V. f. h. Gesch. VIII, 469 ff. — Eine Reihe von Rollen der Convoy-manschaft finden sich in dem handschriftlichen Sammelband der Kommerzbibliothek „Schriften die Admiralität betr.“.

Die 55 Cadets erhielten 45—12  $\text{fl}$ , der Mittelzimmermann 42, der Unterzimmermann 39  $\text{fl}$ ; der Hauptbootsmann, der Obermeister und Obertrompeter je 36; der Koch 30, die Kochmaate 12; der Tambour 16, der Profols 18, der Pilot und der Konstabelmaat je 27  $\text{fl}$ . Die 4 Quartiermeister von 30—24  $\text{fl}$ ; 8 Büssenschütter von 24—27  $\text{fl}$ ; Matrosen von 12—21  $\text{fl}$ . —

Als die Convoyen meist im Hafen lagen und die Zahl ihrer Besatzung stark reducirt war, wurden auch die Gehälter herabgesetzt. Im Juni des Jahres 1714 wurde beschlossen, daß der Oberlieutenant und Schiffer je 30, der Unterlieutenant, Ober- und Untersteuermann und Schreiber je 18, der Hauptbootsmann, Konstabel und Schimman je 15  $\text{fl}$  haben sollten. Im Jahre 1718 wurden diese Gehälter weiter verringert; es bekam nun jeder, ob Officier oder Gemeiner, 12  $\text{fl}$  und freie Kost. Vom Mai 1719 an aber erhielten Ober- und Unterlieutenant 24 bezw. 18  $\text{fl}$ . Später (1746) bekam der Lieutenant und Kommandeur auf dem „Wapen der Admiralität“ 30  $\text{fl}$  monatlich.

Belohnungen für besonders tapfere und tüchtige Thaten kamen selten vor; Republiken sind karg mit Ehrenerweisungen. Karpfanger erhielt zur Belohnung für das tapfere Gefecht gegen die französische Kaper im Jahre 1678 eine Verehrung von 300 Thalern<sup>1)</sup>. Als Tamm und Vofs im Spätherbst 1705 vor der Elbe einen französischen Kaper genommen hatten<sup>2)</sup>, erhielt Tamm 1000 und Vofs 500 Thaler von der Admiralität; jedem Soldaten wurden 2 Thaler und den Matrosen eine halbe Monatsgage geschenkt<sup>3)</sup>. —

Es verdiente einmal eine besondere Schilderung die Stellung Hamburgs als eines internationalen Werbeplatzes sowohl für Soldaten wie auch für Matrosen; der Soldaten- und Matrosenmarkt Hamburgs namentlich im 17. und 18. Jahrhundert steht in seiner Grofsartigkeit gewifs nicht hinter dem Waarenmarkt zurück<sup>4)</sup>. Die Convoyakten gewähren einen, wenn auch bei Weitem nicht Alles aufhellenden Einblick in die Verhältnisse der Matrosenwerbung.

<sup>1)</sup> Beneke S. 187.

<sup>2)</sup> Gallois III, 808.

<sup>3)</sup> So berichtet der holländische Resident Kuysten am 29. December 1705 nach Hause (Haager Reichsarchiv).

<sup>4)</sup> Vgl. The trades increase (London 1615) S. 24: „Hambrough and Middlebrough alwaies have been counted the ancient mountaines of marriners for the states service on all occasions, being ready at hand“.

Die Haltung von Convoyen mußte natürlich das Bedürfnis nach guten Matrosen für Hamburg selbst erhöhen; die Konkurrenz vermehrte sich dadurch, die Preise stiegen. Wenn deshalb, wie im Frühjahr 1696, dänische und schwedische Seeofficiere in Hamburg ankamen und um Erlaubnis baten, ihre Fahne auszustecken, d. h. zu werben, so machte der Ehrb. Kaufmann den Vorschlag, diese fremden Werbungen so lange zu verhindern, „bis unsre Grönländische und Englische Convoy erst mit nöthigen Volk versehen, und ihnen lieber Wartgeld gegeben werden möchte“. Wirklich ersuchte der Rath den dänischen und schwedischen Residenten, vorerst noch mit der Werbung zu warten. Das nützte aber nicht viel; die Werbung für die grönländische Convoy ging wegen der fremden Konkurrenz äußerst langsam vorwärts. Lediglich aus diesem Grunde verzögerte sich in diesem Frühjahr der Abgang dieser Convoy um mehrere Monate. Auch im nächsten Frühjahr konnte das Convoykolleg keine Völker erhalten, und es wurde geklagt, daß man sie in Folge der fremden Werbungen „mit großem gelde auffwegen müste“. Im Frühjahr 1700 baten die Kommerzdeputirten, frühzeitig doch für Convoymannschaft zu sorgen, „daß sie hernach in andere, als dänische und schwedische Dienste nicht verlaufen weren“.

Andererseits nahm die Stadt aber auch auf die Werbungen der Hamburger Privatree der Rücksicht und suchte thunlichst eine Schädigung derselben durch städtische Convoywerbungen zu vermeiden. Als im Frühjahr 1743 die neue Convoy heruntergelegt werden sollte, waren Matrosen schwer zu bekommen; das Convoykolleg wollte deshalb Anwerbungsanschlätze anschlagen lassen; das wollte aber der Rath nicht, „umb denen nach Grönland fahrenden Schiffern keine Ursache zur Beschwerde zu geben“.

#### D. Die Convoyprediger.

Von Alters her sind grade auf Seeschiffen religiöse Formen besonders hoch gehalten worden; der Schiffer, der auf weitem Meere einsam dahin fuhr, nur den Himmel über sich und von dem feuchten Element nur durch wenige Planken getrennt, mußte in noch höherem Mafse als der Landbewohner das Bedürfnis eines religiösen Anhalts empfinden.

Für unsere hamburgischen Convoysschiffe bestimmt schon der Artikelsbrief, daß der Kommandeur „alle Morgen und Abend auf seinem Schiff zu Gott dem Allmächtigen sein Gebet thun“ soll, und „soll sich ein Jeder darzu zu bestimmter Zeit bereit halten“ bei Geld- und Freiheitsstrafe. Auch war Strafe festgesetzt gegen den, „der sich im Lesen Göttliches Wortes oder unter dem Gebete mit Lachen, Plaudern oder sonsten ungebührlich u. ungehörlich bezeigt“.



In der ersten Zeit des hamburgischen Convoywesens wurde die Vorlesung aus der Heiligen Schrift und das Sprechen des Gebets vollzogen von einem „Vorleser“. Als solcher erscheint auf der Convoy Holste's 1666 zuerst Carl Gerhart Poterus; er erhielt „wegen des verordneten Gebets und Lesens“ 15  $\text{R}$ ; auch 1670 und 1671 wird unter Holste ein „Vorleser“, der jedesmal den eben genannten Betrag erhielt, erwähnt. Auf Kapitän Dreyer's Schiff erhielt der „Vorleser“ 1669: 30  $\text{R}$ , 1670: 15  $\text{R}$  und 1671: 13  $\text{R}$  8  $\beta$ <sup>1)</sup>.

Ob diese „Vorleser“ geeignete Personen der Besatzung waren, denen für diese außerhalb ihrer Dienstverpflichtung liegende Funktion jene Entschädigung gegeben wurde, oder ob diese Vorleser ihrem Amt nach identisch sind mit den späteren „Domine“, muß dahingestellt bleiben; doch neige ich mehr der ersteren Ansicht zu. Die Bezeichnung Domine für die jene Funktionen ausübende Persönlichkeit begegnet zuerst im Jahre 1674; dem „Domine Johannes“ auf Kapitän Karpfanger's Schiff werden damals 12  $\text{R}$  gegeben und dieselbe Summe im Januar 1675 noch einmal<sup>2)</sup>. Diese Bezeichnung ist dem holländischen Seewesen entnommen; sie wurde gebraucht für Predikanten, die auf den holländischen Flaggschiffen geistliche Amtshandlungen vornahmen<sup>3)</sup>. Ordinierte Geistliche waren die Domine auf den hamburgischen Convoyen zunächst nicht, sondern wohl manchmal Kandidaten der Theologie<sup>4)</sup>. Da wir nicht für jede Convoyfahrt genau das Personal der Besatzung kennen, so ist mit Gewißheit auch nicht zu sagen, ob auf jeder Reise ein Domine anwesend war. Holste hatte auf seiner Convoyfahrt nach Italien 1678—79 als Domine Johannes Blohman Bord; Karpfanger 1679 ebenso Ulricus Schreck<sup>5)</sup>. Beide erhielten 8 Thaler Monatsgehalt. Auf seiner letzten Reise hatte Karpfanger einen Domine mit sich; er hieß „Peridon Pagentop“, gehörte mit zu den Geretteten bei dem Schiffsbrand in Cadix und hielt seinem verstorbenen Herrn daselbst die Leichenrede<sup>6)</sup>; für die

<sup>1)</sup> Dieses nach den Kammereikassabüchern (Finanzdeputation, Hamburg).

<sup>2)</sup> Ebendasselbst.

<sup>3)</sup> Vgl. de Jonge a. a. O. I, 701, 702. Der Domine auf dem Schiff „de Spiegel“ (1664, 65) nahm auch sakramentale Handlungen vor (Journal, gehouden op's Landts Schip de Spiegel. Amsterdam 1665, S. 17).

<sup>4)</sup> Vgl. Janssen, Ausführl. Nachrichten über die sämtl. evang.-prot. Kirchen und Geistlichen der freyen und Hansestadt Hamburg (Hamburg 1826), S. 153 ff. Von den Schiffspredigern vor 1715 findet sich bei J. so gut wie nichts.

<sup>5)</sup> Beides ergibt sich aus den Schiffsrollen in dem Sammelband der Kommerzbibliothek: Schriften, die Admiralität betreffend.

<sup>6)</sup> Vgl. „Traurige Zeitung aus Cadix in Spanien“, von Beneke a. a. O. erwähnt; das von mir benutzte Exemplar findet sich in dem oben erwähnten Sammelband.

Rückreise von Amsterdam wurden ihm von der Admiralität 8—10 Thaler bewilligt <sup>1)</sup>).

Wir haben schon bemerkt, dafs die Domine auf den hamburgischen Convoyen zunächst nicht ordinirte Geistliche waren; das heil. Abendmahl austheilen durften sie nicht; sie waren nichts mehr als Vorleser und Predikanten. Diesem Mangel abzuhelfen, wurde Ende der 80er Jahre die Anregung gegeben. Ob holländisches Vorbild oder gar das Beispiel Kurbrandenburgs, in dessen Marine schon 1681 ein Prediger angestellt und 1684 ein Marineprediger genannt wird <sup>2)</sup>, hier mitgewirkt hat, ist nicht ersichtlich. Am 19. Februar 1687 wies der Bürgermeister Lemmermann in der Admiralität auf die Nothwendigkeit hin, „dafs ein geordinirter Priester auf unserem Convoy-Schiffe fahren möchte“. Als Gründe hierfür führte er an:

1. „dafs selbiges gröfsere Andacht bey den seefahrenden Leuten causiren würde“;
2. „könnte solches in unterschiedlichen Zufällen, die sich auf der Reise begeben können, woll zu statten kommen“;
3. „würde es für denen Leuten in Spanien wohnend, so der Evangelischen Religion zugethan, eine sonderliche Freude sein, dafs sie noch an Bort unserer Convoy-Schiffe durch Hörung des Worts Gottes und Geniefsung des hochwürdigen Abendmahls ihre Seelen laben könnten“.

Von diesen drei Gründen ist der letzte jedenfalls der bemerkenswertheste. Dem hamburgischen Convoyprediger war hier eine Mission zgedacht, die Zeugnis ablegt von dem Gefühl der innigen Zusammengehörigkeit der Deutschen in der Heimath mit ihren Landsleuten in einem fremden, streng katholischen Lande. Das Convoysschiff sollte den lutherischen Deutschen in den Hafenstädten Portugals und Spaniens nicht nur als Schützer materieller Interessen, sondern auch als Träger und Vermittler rein geistigen, religiösen Genusses erscheinen.

Die Anregung Lemmermann's wurde von der Admiralität gebilligt und dem Convoykolleg überwiesen. Dies suchte und fand „ein bequemes Subjectum“. Mit diesem, das namentlich nicht genannt wird, verhandelte der Pastor Hinckelmann zu St. Nicolai; es verlangte ein „Logament a parte“ und „dafs er sich nach seinem Aufsatz — binnen Schiffs-Boort regulieren möchte“. Die Entscheidung hierüber ward dann ausgesetzt, und es vergingen fünf Vierteljahre, bis man der Sache wieder näher trat. Im Frühjahr 1688 traf von Kaufleuten lutherischen Bekenntnisses in

<sup>1)</sup> Admiralitätsprotokoll, 6. Dec. 1683.

<sup>2)</sup> Schück a. a. O. II, 106. 239.

Lissabon an den Senior Pastor Klug<sup>1)</sup> ein Brief ein, in dem sie anführten, daß der Kurprinz von Sachsen kürzlich dort gewesen und einen „Priester“ bei sich gehabt hätte, von dem sie nicht allein „in ihrer Religion getröstet, sondern auch zu erhaltung ihres Glaubens mit dem hochwürdigen Abendmahl gestärket weren“. Da sie nun „zur Unterhaltung eines so hohen Werkes hertzlichen verlangen“ und diesem Wunsch Genüge geschehen könne, wenn auf der Convoy ein ordinirter Geistlicher sich befände, so ersuchten sie, daß dafür Sorge getragen werde. Das Convoykolleg, dem dieser Brief am 13. Juni vorgelegt wurde, beschloß darauf, sich nach ordinirten Geistlichen umzusehen. Die Personenfrage war aber nicht so leicht zu lösen. Im Oktober erklärte der Rath, man habe keinen „festen Mann“, und es sei nicht thunlich, einen anzustellen, den man nicht kenne, „massen derselbe sich ausserhalb Landes einige Disputation oder dergleichen anmassen könnte, woraufs einige Gefahr zu besorgen stunde“. Er empfahl deshalb auf dieser Reise — es handelte sich um die Fahrt des Kapitän Tamm —, daß „ein Lector, wie gebräuchlich“, mitginge; inzwischen wolle man sich nach einer geeigneten Persönlichkeit umsehen.

Im April 1689 wurde wieder, diesmal von den Kommerzdeputirten, an die Anstellung erinnert. Wenn auch über diese selbst sich in unseren Akten keine Mittheilung findet<sup>2)</sup>, so muß doch ungefähr in jener Zeit ein ordinirter Schiffsprediger wenigstens auf einer Convoy gewesen sein. Wenn im Mai und Oktober 1689 mit dem Kapitän des „Leopoldus“ über die Beköstigung des „Domine“ verhandelt wird, so ist hieraus noch nicht mit Sicherheit auf einen ordinirten Geistlichen zu schließen. Aber ohne Zweifel ist ein solcher Christian Gottfried Reinhard gewesen. Ausdrücklich in den Akten wird dieser erst im September 1692 genannt; damals begehrte er „für Domine auf einem der Convoy-Schiffe zu fahren“. Er muß aber schon früher dies Amt versehen haben, denn im Mai 1693 heißt es von ihm, daß er mit hamburgischen Convoysschiffen „unterschiedliche Reisen nach Hispanien verrichtet hat“. Das Convoykolleg hatte nämlich schon 1688 als grundsätzliche Bedingung hingestellt, daß die Anstellung des Domine jedesmal nur für die grade bevorstehende Reise gelten solle, womit die Schaffung eines festen Amtes vermieden werden sollte. Daß Reinhard mehr als ein gewöhnlicher Lector war, geht, abgesehen davon, daß er Magister der Theologie war, aus dem Abgangszeugnis hervor, das er sich im Mai 1693, als er wieder in seine

<sup>1)</sup> Dieser starb im April desselben Jahres (Janssen a. a. O. S. 61).

<sup>2)</sup> Die Kassabücher des Convoykollegs, aus denen sich unzweifelhaft hierüber etwas ergeben würde, fehlen leider von 1688 an.

Heimath wollte, vom Convoykolleg ausstellen liefs; in diesem Dokument ward ihm bestätigt, „dafs er auf vorbesagten Reisen Gottes Wordt alle Zeit rein und lauter gelehret, die heyl. Sacramenten woll ge-administriret, auch seiner Gemeine im christl. Leben und Wandel also vorgangen undt zur Nachfolge angemahnet, wie einen Evangelischen Prediger geziemet und gebühret“<sup>1)</sup>. Schon im nächsten Jahre wurde Reinhard auf sein Ansuchen wieder als Prediger angestellt, und zwar auf Tamm's Schiff.

Auf desselben Kapitän's Reise 1691—92 war der aus Ulm gebürtige Daniel Reusch „Feld und See-Prediger“ der Convoy<sup>2)</sup>. Ob der Magister Wildeshausen<sup>3)</sup>, der im Mai 1693 zum Domine erwählt wurde, identisch ist mit dem unbenannten Domine auf Kapitän Schröder's Schiff, der im September 1696 um seinen Abschied bat, „weiln er die See nicht vertragen kann“, mufs dahin gestellt sein. Wildeshausen ist der erste Schiffsprediger, von dem zugleich bekannt ist, dafs er Kandidat des hamburgischen Ministeriums war. Im Frühjahr 1693 wird als Domine auf Marinsens Convoy Johannes Reise genannt. Auch er scheint zu geistlichen Handlungen berechtigt gewesen zu sein, denn es ist die Rede von dem ihm „anvertrauten Priester-Ampt“.

Im Mai 1700 erscheint als Domine auf Marinsens Convoy Heino Hinrich Grünenberger; er hatte schon vorher eine Reise auf der Convoy zurückgelegt. Genau unterrichtet sind wir über den Domine Peter Titze, der 1701 mit Kapitän Schröder die Reise nach dem Westen unternahm, dann aber von Falmouth zurückgeschickt wurde<sup>4)</sup>. Er war, wie aus den ausführlichen Mittheilungen der Journale hervorgeht, zu geistlichen Handlungen voll berechtigt. Als er dann zurückgeschickt wurde, ward der Schreiber Johann Hoppe interimistisch mit der Ausübung „des Domine Ampt in Vorlesung göttlicher Schrift auf dem Schiff“ beauftragt und erhielt hierfür zehn Thaler.

Im Jahre 1704 wurde auf Kapitän Schröder's Convoy Johann Wichmann<sup>5)</sup> als Domine angestellt. Die Archangelfahrt von 1707 hat

<sup>1)</sup> Über Reinhard vgl. Hamb. Schriftstellerlexikon VI, 216. Nr. 3144. Wenn Janssen a. a. O. meint, die ersten Domine seien aus der Zahl der Kandidaten der Theologie gewählt, so macht R. jedenfalls eine Ausnahme; er war vorher schon Prediger in Sachsen gewesen.

<sup>2)</sup> Dieser ist mir nur bekannt aus einer gedruckten Predigt vom 6. December 1691 (Sammelband „Schriften, die Admiralität betreffend“ auf der Kommerzbibliothek); er fehlt im Schriftstellerlexikon.

<sup>3)</sup> Über ihn Hamb. Schriftstellerlexikon VIII, 42, Nr. 4381.

<sup>4)</sup> „wegen übel Comportement“, wie es im Convoyprotokoll heifst.

<sup>5)</sup> Wahrscheinlich der spätere Küster von St. Katharinen; vgl. Hamb. Schriftstellerlexikon VIII, 16.

kein Domine mitgemacht<sup>1)</sup>; auf derjenigen von 1708 wurde Heinrich Friese in dieser Eigenschaft mitgenommen; an der Englandfahrt Tamm's im Mai 1708 nahm Detlef Petersen als Domine Theil. Auch die Convoyfahrt 1710—11 nach Archangel machte ein Prediger mit; er wird im Journal erwähnt, doch nicht namentlich. Ob auf den Grönlandfahrten, die in diesem ersten Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts grade sehr häufig unter Convoy stattfanden, auch Domine mitgingen, ist nicht bekannt; für diese Fahrten liegen keine Schiffsrollen oder sonstige Nachrichten vor. Da ja, wie oben bemerkt, die Anstellung eines Convoypredigers oder Domine stets nur eine Reise betraf, so könnte man annehmen, daß auch nur in den Fällen, wo aus dem Convoyprotokoll eine solche Anstellung nachweisbar ist, ein Domine wirklich mitgefahren ist. Diese Schlußfolgerung ist aber nicht berechtigt, da z. B. über die Betheiligung eines Domine auf der Archangelfahrt 1710—11, die sich aus dem Journal ergibt, das Convoyprotokoll nichts berichtet. Das beste Zeugnis für das Mitgehen oder Nichtmitgehen eines Domine bieten die Schiffsrollen; von diesen sind aber nur wenige vorhanden.

Erst im November 1715, als eine Convoy nach dem Westen festgesetzt war, wird wieder die Anstellung eines Convoypredigers vom Ehrb. Kaufmann angeregt, und zwar diesmal lediglich mit der Motivirung, „damit unsere sich alda befindliche Religions Verwandte sich von ihnen bedienen können, weil von dorten darüber viele instance gethan und vor diesen schon geschehen“. Auf Unterstützung des evangelischen Gottesdienstes in Lissabon war aus dieser Stadt in den letzten Jahren mehrfach und unabhängig von dem Convoywesen gedungen worden; die Dienstleistung eines Convoypredigers konnte selbstverständlich nur als ein nothdürftiger Ersatz für einen regelmässigen Gottesdienst angesehen werden. Übrigens hatte die Anregung des Ehrb. Kaufmanns sofortigen Erfolg<sup>2)</sup>. Schon am 22. November wurde Hinrich Koch zum Domine erwählt. Er erhielt die gewöhnliche Gage, zehn Thaler monatlich, und es wurde ausdrücklich ausgemacht, daß sein Amt mit Abschluß der Reise aufhöre, und sich die Convoydeputation die Freiheit für eine even-

<sup>1)</sup> Diese wie auch die folgenden beiden Angaben ergeben sich aus den Schiffsrollen in dem Sammelband der Kommerzbibliothek „Schriften, die Admiralität betreffend“. In der Rolle von 1707 ist das Wort „Domine“ durchstrichen und dafür der Name eines Matrosen gesetzt.

<sup>2)</sup> Nach Janssen a. a. O. S. 155 ward Nic. Bernh. Eybe „zu Anfang des Jahres 1715 oder schon früher zum Schiffsprediger erwählt, hatte aber noch keine Ordines“ (er wurde am 28. Juli Diakonus an S. Jacobi). Woher J. diese Nachricht hat, giebt er leider nicht an; in den Convoyakten wird Eybe nicht als Schiffsprediger erwähnt.

uelle Neuanstellung vorbehielte<sup>1)</sup>. Der Unterschied gegen die früheren Anstellungen von Schiffspredigern bestand bei dieser Wahl darin, daß Koch vom geistlichen Ministerium ordinirt wurde<sup>2)</sup>, was bei den früheren Predigern nicht der Fall gewesen war. Schon ein Jahr nach seiner ersten Anstellung supplicirte Koch an das Convoykolleg wegen einer Änderung in seiner Stellung<sup>3)</sup>. Da die Prediger bisher nur für die Dauer einer Reise angestellt waren, so ergab sich daraus die Folge, daß sie nach Ablauf derselben oft ohne Existenzmittel waren. Das Convoykolleg beschloß deshalb am 29. Oktober 1716, daß, wenn die Convoy nicht auf der Reise sei, auf derselben ein Matrose weniger gehalten und dessen Gehalt dem Prediger zugetheilt werden sollte; wenn aber die Convoy wieder ausginge, solle Koch wieder mit der Convoy reisen, „es währe dann, daß er indessen anderwärts hin vociret werden solte“. Damit hatte die Anstellung des Koch den Charakter einer festen und dauernden erhalten. An demselben Tage ersuchte auch das Convoykolleg den Rath, daß „der Studiosus Johan Friedrich Dorecks auf demselben Fuß auf Capt. Tam sein Schiff möge angenommen werden, weil Commercium sehr darauf dringe, daß ein ordinirter Prediger mit der Convoy ausgehen möge“. Der Rath war auch hiermit einverstanden. Dorecks wurde am 30. Oktober in der St. Michaelis-Kirche ordinirt. Trotz dieser Ordination wurde aber am gleichen Tage im Convoykolleg beschlossen, beiden Schiffspredigern anzudeuten, „alle Copulationen, Kindertauffen, das heil. Abendmahl zu reichen, und aller Acta Ministerii sich zu enthalten“. Mit Dorecks wurde dies dann ausdrücklich vereinbart<sup>4)</sup>, während es in Betreff Koch's nicht feststeht. Auffallend ist namentlich das Verbot der Austheilung des Abendmahls; frühere Schiffsprediger, über deren Ordination nichts bekannt ist, wie der wenig würdige Titze, haben das Abendmahl ausgetheilt; und wir sahen oben, daß die Deutschen im Auslande nicht am wenigsten, um zu dem Genuß des hl. Abendmahls zu gelangen, auf die Anstellung

<sup>1)</sup> Unrichtig bringt Janssen a. a. O. S. 154 die Ordination mit der Dauer, für die die Anstellung geschah, in Zusammenhang; die früheren Schiffsprediger, schreibt er, waren „noch nicht ordinirt, sondern das Amt eines Predigers nur bis zu ihrer Rückkehr behielten, und daher nicht namentlich bekannt sind“. Koch war ordinirt und doch zunächst nur für jedesmal eine Reise ernannt.

<sup>2)</sup> Am 26. November.

<sup>3)</sup> Die Supplik selbst, die am 29. Oktober 1716 im Convoykolleg verlesen wurde, findet sich nicht bei den Akten; das Wesentliche ergibt sich aber aus dem darauf erfolgenden Beschlufs des Kollegs.

<sup>4)</sup> „Wan er desfals mit Grunde der Wahrheit überwiesen begangen zu haben, ipso facto seines Dienstes und seine Gage verlustig zu seyn“.

eines ordinirten Convoypredigers gedungen hatten. Es beschränkte sich dieser Schiffsprediger Thätigkeit also auf Predigt und Lehre.

Doreks scheint nicht lange in seinem Amte ausgehalten zu haben; für die Archangelfahrt 1718 wurde unter drei Bewerbern der Kandidat Pafsmann gewählt. Koch blieb dagegen Convoyprediger bis 1727, wo er zum Pastor an St. Georg erwählt wurde; an seine Stelle trat der Kandidat Johann Andreas Geismer<sup>1)</sup>. Im Oktober desselben Jahres wurde für die andere Convoy Abraham Borchers zum Domine gewählt und ebenso wie Geismer ordinirt. Sowohl von Borchers wie von Geismer steht fest, daß sie das hl. Abendmahl auszutheilen befugt waren; ja, dem Kapitän Schröder wurde im November 1728, nachdem Geismer sich in dieser Richtung über ihn beklagt hatte<sup>2)</sup>, ausdrücklich angedeutet<sup>3)</sup>, „daß, wan außerhalb Landes sich einige Lutherische Religions-Verwandte auf dem Ihme anvertrauten Convoie-Schiffe der Sacrorum bedienen wolten, selbige daran nicht zu verhindern, sondern vielmehr allen möglichen Vorschub zu thun, und, wan er darum ersuchet wird, denenselben dazu die Cajüte zu vergönnen“.

Als im März 1743 beschlossen wurde, die neue Convoy nach der Unterelbe zu führen, wurde Borchers, der noch immer im Amt war, bestimmt, das Schiff zu begleiten; da er aber krank wurde, wählte man einen Stellvertreter, und zwar unter sieben Bewerbern Friederich August Selle<sup>4)</sup>. Dagegen betheiligte Borchers sich an der letzten Convoifahrt 1746—47<sup>5)</sup>. Bei der Feststellung der Instruktion für den Kapitän schlugen die Kommerzdeputirten lediglich deshalb eine Ausdehnung der Liegetage in Lissabon vor, „umb denen allda befindlichen Lutheranern Zeit zu geben, bey dem Convoy-Prediger communiciren zu können“. Thatsächlich ergibt sich aus den über diese Reise erhaltenen Mittheilungen, daß die Lutheraner in verschiedenen von der Convoy angelaufenen Häfen den Besuch des ordinirten Geistlichen freudig begrüßten. In Lissabon predigte Borchers am 13. December 1746, wie Brockes schrieb, am Lande „mit vielen Applausie“. Brockes hatte vorher

<sup>1)</sup> Vgl. Hamb. Schriftstellerlexikon V, 648.

<sup>2)</sup> Vgl. im Anhang Nr. 39.

<sup>3)</sup> Admiralitätsprotokoll, 10. Nov. 1728.

<sup>4)</sup> Er wurde am 28. Mai, nachdem der Rath die Wahl bestätigt hatte, in der St. Michaeliskirche unter Assistenz von 10 Geistlichen ordinirt; vgl. auch Hamb. Schriftstellerlexikon VII, 152. Geffcken, Die große St. Michaeliskirche, S. 45.

<sup>5)</sup> Die Angabe bei Janssen a. a. O. und darnach auch bei Sillem, Die Matrikel des Akad. Gymnasiums in Hamburg, S. 91, wonach Borchers 1743 gestorben sein soll, ist irrig. Noch 1748 ist davon die Rede, daß er abwechselnd mit Selle die Bestunde abhalten solle; dann war er im Ruhestand und starb 1762.

dem Rath von Hamburg geschrieben, er werde bei seiner Ankunft in Lissabon „den alda befindlichen Religions-Verwandten allen Vorschub thun, ihren Eifer und Treue für den Gottesdienst ein Genüge zu leisten“. In Malaga, so schrieb Brockes am 18. April 1747, dehnte er u. a. deshalb seinen Aufenthalt aus, um „der hiesigen Kauffmanschaft, welche vorigen Sontag den Gottesdienst bey mir angehöret, den Genuß des hl. Abendmahls zu verstatten“. Am 16. April kamen auch „einige frembde Herren am Boordt, welche die Predigt anhöreten“. Dagegen verspürte er in Cadiz „sehr wenig Lust zum Communiciren bey der — Kauffmanschaft“ und konnte sich deshalb, wie er schrieb, bald „von hier packen“.

Von der Behörde festgestellte Regeln über die äußerliche Anordnung des Convoygottesdienstes scheinen in der Hauptperiode des Convoywesens nicht bestanden zu haben. Der Pastor Geismer fand 1727 eine solche Verordnung vor, ohne dafs es klar ist, von wem diese erlassen war; sie lehnte sich im Allgemeinen an die Ordnung in den hamburgischen Kirchen an. Als aber während der Amtsführung des genannten Geismer Zwistigkeiten zwischen diesem und seinem vorgesetzten Kapitän über die Anordnung des Convoygottesdienstes entstanden<sup>1)</sup>, nahm man seitens der Behörde Veranlassung, eine bindende Verordnung zu erlassen. Im Wesentlichen wird durch sie Das, was bisher Brauch gewesen, festgelegt worden sein. Diese am 10. November 1728 von der Admiralität bezw. dem Convoykolleg erlassene Verordnung lautet:

„1. Soll alle Morgen umb 7 1/2 Uhr und des Abends um 5 1/2 Uhr der Anfang zum Gebeth gemacht werden, damit nachgehends bey vollen Glasen das Volk zum schaffen<sup>2)</sup> kommen könne, ausgenommen am Donnerstage, da nach verrichteter Betstunde ein Cathechismus Examen anzustellen, welches bis gegen 9 Uhr anhält.

2. Am Sontag aber soll zum erstenmahl umb 9 1/2 Uhr zum Gottesdienst geläutet und praecise umb 10 Uhr der Anfang damit gemacht werden, es wäre dan das einige fremde Confitenten es in etwas tardirten, damit das Volk umb 12 Uhr schaffen könne.

3. Wan das Schiff im Hafen lieget und das Volk frisch Wasser hohlet, auch andere Arbeit zur Rückreise verfertigen muß, alsß soll der Gottesdienst nur am Sontage und Donnerstage observiret werden.

4. Alle 4 Wochen soll nur öffentliche Communion auf dem Convoie Schiffe in der See gehalten werden, welche einige Tage vorher zu notificiren, und hat der Capitain, umb zu confitiren, des Sonnabends sein Zimmer einzuräumen.“

<sup>1)</sup> Vgl. im Anhang Nr. 39.

<sup>2)</sup> Schaffen bedeutet in der Schiffssprache: essen.



Die Beobachtung dieser Bestimmungen scheint begonnen zu haben jedesmal mit dem Zeitpunkt, wo die Convoy von der Elbe aus in See ging; so heisst es 1701 beim In-See-Gehen: „thaten auch zum ersten mahl unser Abendtgebeth“. Nur in besonderen Fällen ging man von diesen Bestimmungen ab; im Journal der Archangelreise 1710—11 liest man einmal an einem Sonntage: „het weyde soo hardt, datt onsse Domine geen Predig hauden coste“; am nächsten Tage aber: „wie hielden de Predig van gesteren.“<sup>1)</sup> —

Die Stellung des Convoypredigers auf dem Convoysschiff war eine ganz eigenartige. Im Allgemeinen unterstand er, wie Jeder auf dem Schiffe, dem Kapitän und dessen Befehlen; doch wurde ihm entsprechend der Würde seines geistlichen Amtes hierin eine gewisse Konnivenz zu Theil. Nicht jeder Domine zeigte sich dessen würdig; wie der Pastor Titze sich im Allgemeinen und Besonderen aufführte, wie er nicht nur seine Amtspflichten gröblich verletzte, sondern auch den Gottesdienst benutzte, um persönlichen Rankünen Luft zu schaffen, das kann man in den unten mitgetheilten Journalauszügen nachlesen<sup>2)</sup>. Das Benehmen Titze's ist als eine Ausnahme anzusehen; die meisten Convoyprediger scheinen Männer gewesen zu sein, die ihr Amt nach besten Kräften verwalteten. Aufser Titze, der abgerufen und abgesetzt wurde, ward ernstlich geklagt nur über Johannes Reise. Diesen wollte Kapitän Marinsen im Jahre 1693 „lofs sein“, da er „sich nicht seines Amptes gemäfs comportiere“. Syndikus von Bostel, der sich doch grade in England befand, wurde beauftragt, die Sache zu untersuchen, und zwar namentlich auch in der Richtung, „dafs nicht etwan durch falschen angeben übler Gesinneten (: an denen es ordinarie auf den Schiffen nicht zu fehlen pflaget :) er ein härteres beschuldiget werden mögte, als sich in der That befunde, und dadurch derselbe umb seine Wollfarth gebracht werde“. Was Reise eigentlich verbrochen, ist nicht ersichtlich; er mußte sein Amt niederlegen<sup>3)</sup>.

Dafs die Kapitäne nicht immer übermäfsig rücksichtsvoll mit den

<sup>1)</sup> Von gedruckten Predigten der Convoyprediger ist mir nur die oben S. 211 Anm. 2 erwähnte des Daniel Reusch zu Gesicht gekommen; die gedruckte Predigt Reinhard's (vgl. Hamb. Schriftstellerlexikon VI, 216. befindet sich nicht in der Kommerzbibliothek; auch in der Stadtbibliothek ist sie, wie mir mitgetheilt wurde, nicht vorhanden.

<sup>2)</sup> Anhang Nr. 30. Dieser Auszug aus dem Journal bietet zugleich ein gutes Beispiel von der Form und Sprache, in der die meisten Journale abgefaßt sind.

<sup>3)</sup> Ihm wurde geschrieben: man habe erfahren, dafs „Ihr Euch in dem anvertrauten Priester-Ampt — dermaßen verhalten, dafs ein solches weiter zu verrichten Euch nicht anvertrauet werden kann“.

Convoygeistlichen umgingen, ergibt sich aus dem Zwist Geismer's mit Kapitän Schröder. —

Der Prediger Borchers ist der erste, von dem feststeht, dafs er auf der Convoy auch dann Gottesdienst abhielt, wenn sie im Hamburger Hafen lag. Im November 1737 wurde hierüber vom Convoykolleg, trotz der Einwendungen des Borchers, festgestellt, dafs er jeden Donnerstag von 9—10 Uhr eine Betstunde auf der Convoy halten solle. Dies war eine Neuerung; bisher hielt der Pastor nur Sonntags eine Predigt. Selle wurde 1743 verpflichtet, wenn die Convoy an den Pfählen liege, Sonntags von 10—11 Uhr eine Katechismuspredigt oder von 9—10 Uhr eine Predigt über das Evangelium, wie auch Donnerstags die Betstunde zu halten; auch sollte er, „wann von denen Convoyleuten einige krank seyn oder in anderen betrübten Umständen sich befinden, solche fleissig besuchen und in ihrer Kümmeris trösten, überhaupt aber sich eines gottseligen und nüchternen Wandels befleissigen“. Diese Einrichtung blieb auch fernerhin bestehen.

Um endgültig die Ordnung des Convoygottesdienstes festzustellen, wurde im März 1750 vom Convoykolleg eine Verfügung erlassen<sup>1)</sup> und zugleich das Gehalt des Predigers auf 480 Mark im Jahr erhöht, während noch Borchers 300 Mark erhalten hatte<sup>2)</sup>.

Im December 1741 wurden auf das Gesuch des Pastor Borchers 30 Gesangbücher, mit Nummern versehen, für den Convoygottesdienst angeschafft, ferner im April 1750 fünfzig Exemplare des vom Prediger Selle veröffentlichten Katechismus für die Betstunde erworben. In dem letztgenannten Jahre beschlofs die Admiralität die Anstellung eines „ordentlichen Vorsängers“ mit einem Jahresgehalt von 25  $\text{£}$ <sup>3)</sup>. Dagegen wurde die von Pastor Köster im Jahre 1766 angeregte Beschaffung einer kleinen Orgel einstimmig vom Convoykolleg abgelehnt. Eine „halbe Cantzel“ wurde im Jahre 1751 hergestellt.

Um den Gottesdienst einzuläuten, befand sich auf dem Convoysschiff eine grofse Glocke. Als im Jahre 1750 die grofse Michaeliskirche abgebrannt war, wurde verordnet, dafs die grofse Convoyglocke stündlich angezogen werden sollte. Im April 1755 befahl aber der Rath, diese Glocke den Juraten von S. Michaelis auszuliefern; auf der Convoy könne mit der kleinen geläutet werden. Dagegen erhoben aber die Anwohner

<sup>1)</sup> Im Anhang Nr. 48.

<sup>2)</sup> Schon 1753 wurde des Pastor Selle Gehalt auf 600 Mark erhöht; Pastor Köster bekam von 1769 an 700 Mark.

<sup>3)</sup> Als im März 1776 der Vorsänger starb, wurde der Kustos vom Johanneum, Ribcke, als solcher angestellt, mit 50  $\text{£}$  Jahresgehalt.

an den Vorsetzen und Umgegend Einspruch, indem sie behaupteten, die kleine Glocke könnten sie nicht hören. Die Admiralität liefs nun der Convoy ihre große Glocke und veranlafste auf eigene Kosten den Gufs einer Glocke von ca. 270 Pfund; diese wurde in dem Noththurm auf dem Gänsemarkt aufgehängt.

Was endlich den Besuch des Convoygottesdienstes betrifft, so umfafste dieser, wie 1774 erwähnt wird, gewöhnlich 1—200 Personen. Mehrere Mitglieder der Admiralität waren übrigens der Ansicht, dafs manche Leute „mehr aus Neubegierde, als um sich auf dem Wasser zu erbauen“, diesen Gottesdienst besuchten.

Bis zum Abbruch des letzten Convoy Schiffes, im Herbst 1777, hat der Gottesdienst auf denselben bestanden; er wurde fortgesetzt auch auf dem an Stelle der Convoy gelegten Wachtschiffe, obwohl im Jahre 1787, nachdem Pastor Köster gestorben war, im Convoykolleg Stimmen für die Abschaffung dieses Gottesdienstes laut wurden. —

In der ganzen eigentlichen Convoyzeit, d. h. solange Convoyen überhaupt gefahren sind, geschah die Wahl der Convoyprediger ausschliesslich vom Convoykolleg; das geistliche Ministerium scheint ohne jeden Einfluss auf diese Wahl gewesen zu sein. Später, zuerst, wie es scheint, 1760<sup>1)</sup>, wurde dem Ministerium vor der Wahl der Aufsatz unterbreitet. Im Jahre 1765 führte diese Formalität zu einem kleinen Konflikt. Das Convoykolleg setzte damals die Predigtamts-Kandidaten Steen, Martini, Köster und Scriba auf den Aufsatz. Als nun mit diesem der älteste Admiralitätsbürger Hanker bei dem Senior Hauptpastor Goeze erschien, erklärte dieser sogleich, „Rev. Ministerium möchte gegen den Herrn Scriba<sup>2)</sup> wohl etwas einzuwenden haben, weil derselbe einmahl einen irrigen Lehrsatz auf der Cantzell vorgetragen, darüber er von ihm wäre zur Rede gestellt und zum Wieder-ruff ermahnet worden; allein statt solches zu thun, hätte er ihm eine hochmüthige Apologie dieses Irr-Satzes übergeben und in derselben sich zwar auf große Männer, aber auch auf 2 von der reformirten Religion beruffen“; dies sei bisher dem Ministerium noch unbekannt, jetzt müsse er es ihm aber mittheilen.

Das Convoykolleg war aber nicht der Ansicht, einem etwaigen, auf Änderung des Aufsatzes hinzielenden Anmuthen des Ministeriums Folge zu leisten; unter der Hand liefs das Kolleg dem Ministerium sagen, dafs

<sup>1)</sup> Gewählt wurde damals Höpfner; über diese späteren Convoyprediger vgl. Janssen a. a. O.

<sup>2)</sup> Vgl. über ihn Hamb. Schriftstellerlexikon VII, 141; er erschofs sich 1774.

man auf Scriba und Martini — auch gegen diesen bestand Abneigung bei Goeze — wahrscheinlich nicht die Wahl richten würde. Daraufhin richtete Goeze am 3. Mai an das Convoykolleg ein sehr vorsichtig und mäßig gehaltenes Schreiben, worin auseinandergesetzt wurde, dafs man gegen Köster und Steen nichts einzuwenden habe, „dafs sich aber in Absicht auf die übrigen beyde solche Bedenklichkeiten und schwere Umstände hervorgethan hätten, welche Rev. Ministerium überzeugten, dafs beyde noch nicht in der Fassung stünden, welche Candidati haben müsten, woferne ihnen das heilige und hochwichtige Lehr-Amt mit Freudigkeit und ohne für die Ehre desselben und für die Erbauung sehr nachteilige Folgen befürchten zu müssen, anvertrauet werden könnte“; das Ministerium hoffe, dafs das Convoykolleg darauf Rücksicht nehmen werde. Dies that denn auch das Kolleg, das in dem Goeze'schen Brief nichts fand, was seiner Wahlfreiheit präjudicirlich sein konnte, und wählte Köster.

### E. Disciplin auf den Convoysschiffen.

Ob die Disciplin auf den hamburgischen Convoyen besser oder schlechter als die Disciplin auf irgend welchen anderen Convoyen gewesen ist, darüber kann hier kein Urtheil abgegeben werden. Die Bestimmungen des Artikelsbriefs<sup>1)</sup>, auf deren Abfassung die auswärtige Praxis wohl nicht ohne Einfluß gewesen ist, waren streng und mußten abschreckend wirken. Die am häufigsten in Anwendung gebrachte Strafe war das Setzen in die Boje, das meist verbunden war mit dem Zusammenschließen der Beine<sup>2)</sup>. Wenn Leute sich geschlagen hatten, wenn sie ohne Erlaubnis Nachts am Lande geblieben, wenn sie ungebührliche Reden geführt, wenn sie sich betrunken hatten oder widerspenstig gezeigt, oder bei sonstigen leichteren Vergehen, kamen sie in die Boje. Damit verbunden oder für schwere Vergehen angewandt wurde die Prügelstrafe; sie bestand entweder darin, dafs der Betreffende „mit der Katt“<sup>3)</sup>, d. h. einer Peitsche, geschlagen oder von einer Anzahl

<sup>1)</sup> Die ältesten hamburgischen Bestimmungen dieser Art in der bisher unbekanntesten Ordonnanz von 1591, die im Anhang Nr. 3 abgedruckt ist. Vgl. damit den „Revidirten Articul's-Brief“ bei Langenbeck S. 107 ff. Gaedechens hat sodann in Zeitschr. d. V. f. hamb. Gesch. VIII, 514 die „Artikeln van Erb. Rade der Stadt Hamburch den bofslieden und schepesvolcke, de vor Krigeslude angenamen syn, gegeven und toegestellet“ abgedruckt.

<sup>2)</sup> So Journal III (1685—86) „en quam een van onse volck in de Boye, om dat en ander geslaegen hadde, en woerd an beyde Been geslooten“.

<sup>3)</sup> Vgl. Grimm, Deutsches Wörterbuch V, 291.

Matrosen (dem Quartier oder auch „von allen Schiffsvölkern“) „geleerset“<sup>1)</sup> wurde. Ob letztere Strafe, wie Beneke<sup>2)</sup> meint, „eine Art Spitzruthenlaufen“ gewesen, muß dahingestellt bleiben.

Von Einzelfällen hebe ich folgende hervor. Auf dem „Leopoldus“ wurde 1702 ein Soldat 3 Tage in die Boje gesetzt, der dem Jungen des Lieutenant verbieten wollte, diesem mitzuthemen, wenn „unordentliche dinge in t schip vorvallen“, womit der Lieutenant den Jungen beauftragt hatte.

Auf der Archangelfahrt 1710—11 wurde ein Soldat, weil er keine Fische hatte klopfen wollen, auch „füle Worden“ geäußert hatte, „von den Mast gesett en met Watter begoeten en kreg enige Slagen“. Auf derselben Convoy kamen ein Matrose und zwei Soldaten zusammen in die Boje; ersterer hatte von dem Kapitän auf dem Halbdeck mehr Wasser verlangt, letztere aber gegen einige Matrosen geäußert, diese wären Hundsfötter, weil sie nicht vom Kapitän mehr Wasser begehrten. Als der Kapitän das hörte, sagte er dem Kommandeur der Soldaten: Eure Soldaten sind mir von unserer Obrigkeit gegeben, „datt sie sullen Rebellion weeren“, aber grade sie sind es, die die Matrosen aufhetzen.

Auf der letzten Convoyfahrt kam einmal ein Matrose in die Boje, weil er ohne Erlaubnis Nachts am Lande geblieben, sich arg betrunken und „sich an einem andern Schiffe verheuert hatte“; einem Andern geschah dasselbe, weil er Tabak verkauft hatte. Auf derselben Convoy wurden einmal 14 Soldaten in die Boje geschlossen, weil sie widerspenstig gewesen, und nachher körperlich gestraft.

Diebstahl scheint selten vorgekommen zu sein; es wird seiner nur zweimal erwähnt. Auf dem „Leopoldus“ wurden 1680 dem Steuermann Nachts 14 Mark und ein Paar seidene Hosen aus seiner Kiste gestohlen, und 1746 wurden 2 Matrosen wegen Dieberei „mit der Katt gestraft“.

Wegen eines eigenartigen Vergehens wurde 1746 auf des Brockes Convoy ein Matrose bestraft. Dieser hatte, während die Convoy noch bei Cuxhaven lag, mit eines dortigen Bürgers Tochter unerlaubten Umgang gepflogen. Als er sich nun dessen noch rühmte und dazu versicherte, „dafs unter dem ganzen daselbst befindlichen weiblichen Geschlechte sehr wenig anzutreffen wären, die ihrer Ehre sich noch rühmen könnten“, verklagte ihn der Vater des Mädchens beim Amtsverweser von Ritzebüttel, und dieser verlangte von Brockes die Auslieferung des Missethäters. Der Kapitän lieferte diesen aber nicht aus, da ihm die

<sup>1)</sup> Der Ausdruck erscheint sehr oft, so auch in dem Artikelsbrief. Im Journal von 1746 heißt es einmal „behuett geleerset“.

<sup>2)</sup> a. a. O. S. 179.

Gerichtbarkeit über ihn zustände. Der Matrose wurde zunächst „wegen einiger in Ritzebüttel ausgestoßenen schändlichen Reden wieder das Frauenzimmer“ in die Boje gesetzt; sodann wurde er kriegsrechtlich verurtheilt, nicht allein dem Kläger eine schriftliche Ehrenerklärung zu thun, sondern auch mit 40 Schlägen „geleerset zu werden“.

Auf der Convoyfahrt 1701 wurde einmal ein Büchenschütze in die Boje gesetzt, weil er irrtümlicher Weise einen Salutschufs zu viel abgab.

Auf Desertion stand strenge Strafe. Nach Beschluß von 1668 sollten die Namen der Matrosen, die von der Convoy entlaufen waren, an den Galgen geschlagen werden<sup>1)</sup>. Der Artikelsbrief bestimmte in Art. 11, daß ein Deserteur „sol einen Monat Sold verwürcket haben, an seinem Leibe gestraffet, oder ihm als einem Schelm nachgeschrieben werden“<sup>2)</sup>. Wie stark die Desertion von hamburgischen Convoyen gewesen, läßt sich schwerlich nachweisen. Im Journal der Convoyfahrt des „Leopoldus“ 1701—2 liefen in Falmouth insgesamt 6 Mann weg, darunter der Kochsmaat. Auf der letzten Convoyfahrt 1746—47 erwähnt das Journal zwei Fälle von Desertion; einer der Deserteure, ein erst eben in Carthagena angemusterter Spanier, wurde von dem Schout-bei-Nacht wieder eingefangen, „sogleich übers Stück gesetzt und durch Ordre von unsern Capitain sogleich wieder pardoniret“. —

Zweimal geschah es, daß die ganze Mannschaft eines Convoysschiffes sich gegen den Befehl des Kapitäns auflehnte. Zuerst im August 1690. Kapitän Tamm war von der Reise nach dem Westen zurückgekehrt und lag bei Cuxhaven; er hatte Befehl erhalten, noch nicht aufwärts zu fahren, sondern auf die heimkehrenden Grönlandfabrer zu kreuzen. Als er nun hierzu Anstalten machte und Ordre gab, die mitgebrachten Waaren zu löschen und dagegen Wasser in Fässern einzunehmen, murrte das Volk und weigerte sich, es zu thun. Tamm berichtete dies sogleich nach Hamburg. In Folge dessen wurde im September eine Abordnung des Convoykollegs unter Leitung des Rathsherrn Dr. Langermann auf die Convoy gesandt, von ihr eine genaue Untersuchung angestellt und Mann für Mann einem Verhör unterworfen. Natürlich wußten die Meisten von nichts, einige aber sagten, sie hätten sich geweigert, in See zu gehen wegen mangelnder Kleidung. Einer, ein Feuerwerker Namens

<sup>1)</sup> Langenbeck a. a. O. S. 526.

<sup>2)</sup> Ebenda S. 109 f. — Als von dem Schiff des Claus Wiebke, einem Privatconvoyer, 1691 einige Bootsleute wegliefen, wurden sie später in Hamburg ihrer Gage verlustig erklärt und je auf zwei Monate ins Zuchthaus gesteckt.

Timm, sagte aus, das Volk habe dem Kapitän auf seine Frage, warum sie kein Wasser holen wollten, insgesamt geantwortet: „ja, H. Capitain, wan nur 2 oder 3 Tag respit gegeben wird, umb Kleydung bey zu schaffen, sonsten könnten sie nicht in See gehen“. Worauf der Kapitän ihnen erwiderte: „Gy Hunden und Beesten, gy solt mit my in See gahn, al solde gy oock barsten.“ Darauf hätten jene entgegnet: „Wir können nicht ehe in See gehen, bet dy wy verfaschung hebben.“ Die Untersuchung ergab nichts weiter, „als dafs sie wegen Mangel der Kleidung sich entschuldiget hätten, wieder in See zu gehen“. Aber dies und namentlich die Form, in der es geschehen, war strafbar; und der Rath, als Gerichtsherr über die Convoysschiffe, verfügte, dafs die Officialen allesammt getadelt („gerepremandiret“) werden sollten; die Matrosen, die an Bord gewesen, sollten je um  $\frac{1}{2}$  Monatssold für die Seefahrenden Armen gestraft werden. Die Soldaten aber, „weiln dieselbe in gedoppelten Eyd gestanden und deshalb mehr gepecciret“, wurden sowohl mit  $\frac{1}{2}$  Monatsgage gestraft als auch sämmtlich kassirt. Ein besonders Gravrter wurde 14 Tage auf Wasser und Brot in die Frohnerei gesetzt. Der Kapitän aber wurde ermahnt, „künftig auch civiler mit dem Volk umzugehen, weil er solche was unhöflich tractiret“.

Ein paar Monate darauf fand auf demselben Schiff und wieder gegen Tamm eine neue Massenwidersetzlichkeit statt. Er sollte im December zusammen mit dem Convoysschiff Schröders eine Flotte nach dem Westen geleiten und lag bei Wittenbergen. Am 7. December nun schrieb er von dem Schiff aus: als der Admiralitätsschreiber Paul Schröder dem Volke habe die Monatsgage auszahlen wollen, hätten 110 Mann sich geweigert, dieselbe anzunehmen, auch erklärt, sie wollten die Reise nicht antreten. Als er, der Kapitän, dann die ganze Mannschaft versammelt habe und ihnen erklärt, dafs sie in Cadiz eine weitere Monatsgage erhalten sollten, hätten sie „in Confusion und durch einander geruffen: Nein, nein“. Dann sei jeder einzeln in die Kajüte gerufen und befragt, „ob sie vor wie nach der löbl. Obrigkeit dienen“ und vorläufig eine Monatsgage annehmen wollten, und nun hätten jene 110 Mann sich geweigert, einige wegen „blöse der Kleidung“, Andere wegen Krankheit der Ihrigen, noch Andere, sie wollten nicht auf spanische Reisen gehen, weil sie nicht dazu geheuret seien. Schröder habe sie darauf aufmerksam gemacht, dafs sie vom Rath nicht bedingungsweise, sondern „für eine oder mehr reysen“ angenommen seien. Es habe aber Alles nichts geholfen; sie wollten kein Geld nehmen. Er selbst werde sehen, das Volk im Schiff zu halten. Fast Alle wünschten Urlaub von 1—2 Tagen, um in Hamburg Einkäufe zu machen; er rathe, dies zu bewilligen, um sie gefügiger zu machen.

Während der Rath in diesem Fall der Ansicht war, daß man anderes Volk annehmen müsse, meinten die Kommerzdeputirten, eventuell habe das allerdings zu geschehen; zugleich aber schlugen sie vor, zwei beidigte Personen an Bord des Convoysschiffes zu senden und die Sachlage zu untersuchen; sie trauten nämlich dem Kapitän nicht recht und erinnerten an den Vorfall vom August, wo die von Tamm angegebene Rebellion sich schließlichs als eine verhältnismäßig harmlose Sache herausgestellt habe. Der Ehrb. Kaufmann beschloß sogar, dem Kapitän einen notariellen Protest zuzusenden. Die Kommerzdeputirten erklärten sich zwar principiell gegen diesen Beschluß, doch kam er zur Ausführung und hatte zugleich die Folge, daß eine Menge Beschwerden gegen den Kapitän einliefen. Die Sache selbst verlief jedoch im Sande. Tamm konnte nicht abfahren. Wahrscheinlich hat man neue Mannschaft angenommen.

Häufiger gaben Streitigkeiten zwischen den Kapitänen und ihren Officieren zu Weiterungen Anlaß. Ein in den Akten ausführlich dargestellter Fall lehrt uns, wie es bei solchen Gelegenheiten herging.

Mit Jakob Petersen, der 1695 Lieutenant auf seinem Schiffe war, konnte Tamm sich nicht vertragen. Dieser suspendirte den Lieutenant auf der Reise. Nach der Rückkehr ward, wie das üblich war, zunächst des Lieutenants Guthaben an Gehalt ihm nicht ausgezahlt. Beide reichten schließlichs eine Darstellung der Sache ein. Tamm erhielt am 7. Oktober vom Convoykolleg einen „scharfen Verweis“, daß er „den Leutenandt nicht allein (:wie man woll mercken könnte, aufs picanterie, weiln er ihm von Anfang nicht guht gewesen:) gesuspendiret, besondern die stelle auch nicht durch Jemandt anders ersetzt, welches bey feindlichen Rescontren oder andern Todesfällen, so dem Capitain hätten überkommen können, sehr schwehr zu verantworten, gestanden, massen dadurch Schiff und Volek hätten periclitiren können“. Auch wurde Tamm ermahnt, „künftig mit seinen Officieren humainer umb zu gehen und sie nicht Jan Hagel gleich zu tractiren“. Petersen ward befohlen, sich des schuldigen Respekts gegen seinen Kapitän zu befeilsigen, ihm auch 12 Thaler vom Gehalt zu Gunsten des Waisenhauses abgezogen. Damit erklärt das Kolleg die Sache für erledigt, „weiln sie sich beide diesem Collegio gesubmittiret“; sie vertrugen sich und gaben sich zum Zeichen dessen die Hände.

Daß ein Kapitän und sein Lieutenant sich nicht vertragen konnten und deshalb getrennt wurden, kam öfter vor. In Folge des erwähnten Vorfalls vom August 1690 kam Tamm's Lieutenant, Barthold Heidmann, um seine Versetzung auf ein anderes Schiff ein, was um des lieben Friedens willen genehmigt wurde. Im Jahre 1728 wollte Kapitän



Schröder den Lieutenant Zobel wegen Streitigkeit, die er mit ihm gehabt, nicht wieder mitnehmen; Zobel wurde dann auf Tamm's Schiff versetzt, während Tamm's Lieutenant zu Schröder kam.

Die am häufigsten erscheinende und getadelte böse Eigenschaft unter der Besatzung war die Trunkenheit. Im Juni 1692 heisst es im Protokoll des Convoykollegs, also in einer amtlichen Quelle, „dafs Capit. Tammens Schiff dießmahl sehr übel mit Officiren versehen gewesen, so gahr dafs sie von Leutenandt bifs den geringsten fast alle Tage toll und voll gewesfen“. Über Trunkenheit ihrer Lieutnants klagen die Kapitäne mehrfach; im Mai 1700 wurde auf Kapitän Mariusen's Schiff der Lieutenant Beere angenommen, aber nur „nach Anlobung, von der Trunckenheit abzustehen“; wenn er sich nicht bessern würde, solle der Kapitän völlige Macht haben, ihn ab- und einen Andern an seine Stelle zu setzen. Über die Trunkenheit des Lieutenant Erich Daniel hatte Kapitän Georg Schröder sich schon mehrfach beschwert; im April 1712 deutete man deshalb dem Lieutenant an, dafs man seiner Dienste nicht mehr bedürfe. — In einer Untersuchung, die im Sommer 1692 über Verstöße Tamm's gegen seine Instruktion geführt wurde, mußte Tamm erklären, dafs bei dem Aufenthalt in Cadiz „die Leute alle Tage truncken gewesen“. Der Präses des Convoykollegs bekam durch die Aussagen der Leute den Eindruck, dafs der Lieutenant und der Schiffer „sich nicht allzu woll comportiret und schrecklich gesoffen“ hätten. Dem Lieutenant wurde, da er in Cadiz ohne Urlaub an Land gegangen, die halbe Gage gekürzt. Auf der Archangelfahrt 1710—11 war der Volontär Friederich eines Abends in der Trunkenheit unbotmäfsig gegen den Oberlieutenant gewesen, hatte vor ihm auf den Tisch geschlagen und „füele Worten“ gegen ihn gebraucht, auch der Weisung des Kapitäns, in seine Kojen zu gehen, nicht gehorcht; er erhielt am nächsten Tage vom Kapitän in Anwesenheit der Officiere einen Verweis.

Ein Streit, der 1698 während der Reise auf Marinsen's Schiff stattgefunden, wurde im Januar 1699 vor dem Convoykolleg entschieden. Der Lieutenant beklagte sich über den Konstabelmaat, dafs er ohne Ordre Feuer gegeben und, als er ihn darob zur Rede gestellt, grob geworden sei. Der Maat erklärte hingegen, der Konstabel habe ihm Befehl zum Feuern gegeben und darauf der Lieutenant ihn sofort „Hund“ gescholten, worauf er, der Maat, geantwortet, „er wäre kein Hund, sondern sey von Christen Menschen geböhren“. Der Konstabel meinte aber, der Lieutenant habe zuerst Feuer beordert. Das Convoykolleg entschied nun folgendermassen: Der Lieutenant wird, „weilln er seinen Respect nicht besser in Acht genommen, seine Autoritaet nicht recht verstanden und nicht behörend vermanteniret“, zu 2 Thalern, der Konstabelmaat, weil

er den Lieutenant „injuriret“, ebenfalls zu 2 Thalern, und der Konstabel, weil er ohne Ordre habe schießen lassen, zu 4 Thalern verurtheilt.

Ein schweres Vergehen kostete im Januar 1696 dem Lieutenant Daniel Straetmann seinen Dienst. Er war, als Marinsen im Herbst auf der Unterelbe lag, um abzufahren, ohne Urlaub bei der Stör ans Land gefahren und die ganze Nacht hier geblieben. Die Convoy war dann abgefahren und hatte die Reise ohne ihn zurückgelegt. Die von ihm vorgebrachten Entschuldigungen wurden für „frivol“ erachtet, ihm vorgeworfen, er habe „durch seine Abwesenheit, im Fall dem Capitain was sollte überkommen sein, das staetliche Pfandt des Schiffes in grosen risico ohne Commando gesetzt“. Doch ward er „gelinde“ bestraft und nur seines Dienstes entlassen; sein Guthaben fiel an die Seefahrer-Armen.

Ein einzig dastehender Fall war folgender. Auf der Rückreise von Archangel im Spätherbst 1712 fuhr auf der Höhe der Shetland-Inseln der Lieutenant Moraht, der Nachfolger des schon erwähnten Erich Daniel, von der von Kapitän Georg Schröder geführten Convoy mit der Schaluppe nach einem Kauffahrteischiffe, das für ein holländischer Shetlandfahrer angesehen wurde. Als dann Schröder ihn durch ein Signal zur Rückkehr aufforderte, folgte er diesem Befehl nicht sofort, sondern liefs sich von seinen Leuten ganz zu dem fremden Fahrzeug rudern. Dieses entpuppte sich dann aber als ein französischer Kaper, der sich sofort der Schaluppe und ihrer Insassen bemächtigte. Die Mannschaft wurde nun zwar zurückgeschickt, den Lieutenant aber nahm der Kaper mit nach Dünkirchen. Doch wurde er von hier aus bald wieder freigelassen. Im Convoykolleg vor die Alternative gestellt, „ob er verlangte, dafs die Sache dem Fiscali zu übergeben, oder ob er sich des Collegii götlichen Schlusse wolle unterwerfen“, zog er letzteres vor. Er wurde seines Guthabens für verlustig erklärt und nur auf Bitten ihm 30 Thaler gegeben.

Von Vergehen auf der Convoy, wenn sie an den Pfählen im hamburgischen Hafen lag, werden folgende genannt. Im December 1704 entdeckte man, dafs Etliche von Kapitän Schröder's Convoy Nachts, wenn der Baum verschlossen, doch in die Stadt gekommen seien. Die Missethäter wurden „wegen ihres Verbrechens“ abgedankt und ihr Guthaben zurückbehalten. —

Die Strafen für Vergehen wurden entweder sofort auf dem Convoy-schiff diktirt und vollzogen, oder Urtheilspredung und Strafvollzug ergingen erst nach Abschlufs der Reise. In ersterem Falle wurde das Urtheil entweder von dem Kapitän allein gefällt oder von diesem in Gemeinschaft mit den Officieren. Meist scheint der Kapitän allein die Strafen verfügt

zu haben. Im März 1702 berief jedoch der stellvertretende Kapitän auf dem bei Falmouth liegenden „Leopoldus“ die „Offisialen“ und berieth sich mit diesen über die Strafe für einige Missethäter. Und im Journal von 1746—47 ist mehrfach die Rede davon, daß „Kriegesrecht“ gehalten wurde, was auf ein Kollegium von Richtern hinweist. Aus dem Artikelsbrief ist auch nicht genau ersichtlich, was gesetzlich hierin vorgeschrieben war. Während nämlich der 13. Artikel für ein bestimmtes Vergehen die Strafe in die „Beliebung des Capitäns“ stellt, und der 44. Artikel ein anderes Verbot ausspricht „bey Poen von dem Capitain darüber gestrafft zu werden“, ist im Artikel 28 und 51 die Rede von Strafe, die „zu des Capitains und Officierer Beliebung gestellet wird“. Die Schwere und Art der Vergehen kann mit diesem Unterschied nichts zu thun haben, denn es ist nicht ersichtlich, warum für das Gehen an Land ohne Urlaub oder das Trinken von Tabak im Kabelraum dem Kapitän allein die Strafverfügung zustehen sollte, während ein Kollegium die Strafe auszusprechen hatte, wenn Jemand die Zeit verschlafen oder sich hatte „gelüsten lassen, von der Schüssel, woraus er essen soll, aufzustehen und bey einer andern zum Essen sich wieder zu setzen, einige Speise zu nehmen und wegzustecken“.

Es ist anzunehmen, daß ebenso willkürlich, wie im Artikelsbrief die Vorschrift getroffen ist, auch die Praxis gehandhabt wurde. Unter jedem Kapitän wird diese je nach Temperament und Verantwortlichkeitsgefühl desselben sich anders gestaltet haben.

Für gewisse Vergehen schrieb der Artikelsbrief ausdrücklich vor, daß die Aburtheilung in Hamburg geschehen müsse. So mußte der Kapitän die, welche beim Aussegeln der Schiffe ausblieben, bei seiner Heimkehr „der Admiralität zu gebührender Bestrafung“ anmelden (Art. 31). Wer einen Anderen todtstach oder schlug, sollte in Eisen gesetzt „und mit anhero zur verdienten Strafe gebracht werden“ (Art. 41). Für mehrere Vergehen, Widerstand gegen den Profos und sonstige Insubordination, war „Erwartung fernerer E. E. Rahts schwerer Geld- und Leibes-Straffe“ festgesetzt (Art. 6. 7). Dies waren also die schwersten Vergehen und Verbrechen.

Es ist aus den Akten nicht ersichtlich, ob diese Vergehen jemals vorgekommen und zu Bestrafung in Hamburg Veranlassung gegeben haben. Nur ein einziges Mal wird im Convoyprotokoll ein leichter Fall erwähnt. Ein Matrose auf des Marinsen Convoy hatte im Jahre 1700 auf der Reise einem Kollegen „in Spanien an Landt ins Gesicht geschnitten“. Die Sache kam vor das Convoykolleg, und dies verurtheilte den Missethäter zu einer Buße von 6 Thalern an den Beschädigten. —

Die Behandlung der Mannschaft seitens ihrer Vorgesetzten scheint im Allgemeinen nicht strenger gewesen zu sein, als auf Kriegsschiffen damals üblich. Kapitän Tamm wurde, wie wir sahen, 1690 ermahnt, etwas „civilier“ mit dem Volke umzugehen; und im September 1696 wurden im Convoykolleg der Lieutenant, der Schiffer und die Steuerleute von Kapitän Schröder's Convoysschiff vorgefordert und ihnen vorgehalten, daß Klage eingelaufen sei, „wie daß das Volck rüde auf der Reise getractiret worden“; sie wurden gewarnt, „künftig sich dafür zu hüten“, und ermahnt „zu allen treuflüssigen vorsorge“.

Übrigens war es, wenigstens in der späteren Zeit der Convoyen, — aus der Hauptperiode liegen keine Zeugnisse dafür vor —, üblich, daß bei der Abmusterung der Präses des Convoykollegs die Mannschaft befragte, ob sie etwas gegen ihren Kapitän vorzubringen hätten. So geschah es 1743, als Kapitän Holm abtrat, und 1747, als Brockes zurückkam. Beide Male meldete sich auf diese Frage Niemand. Die Leute wurden dann gefragt, ob sie mit dem Herrn Kapitän zufrieden gewesen. Darauf antworteten Alle mit Ja. —

Frauen wurden auf den Convoysschiffen während der Fahrt nicht geduldet. Als der „Leopoldus“ im November 1701 segelfertig war, wurde bei Freyburg „die Frau Capiteinse nebenst dessen Kind“ an Land gesetzt, und 1746 wurden vorher „alle Weibesleute an das Land gesetzt“. Artikel 43 des Artikelsbriefes verbot allen Bootsleuten, „ihre Frauen zu Schiffe zu bringen“; das Mitbringen fremder Weibspersonen war dagegen unter schwere Strafe gestellt (Art. 54).

## F. Beköstigung.

Die Beköstigung der Mannschaft auf den Convoyen war im Allgemeinen den Kapitänen überlassen. Diese bezogen vom Convoykolleg hierfür eine Vergütung, die sich nach der Kopfzahl der Mannschaft richtete. Vor 1686 hatte dies Kostgeld den festen Satz von 7  $\beta$  täglich für den Mann; als aber in dem genannten Jahre der Kapitänsdienst zum Verkauf angeschlagen wurde, benutzte das Convoykolleg diese Gelegenheit, in dieser Einrichtung Wandel zu schaffen, und beschloß, an Stelle des festen Satzes das Kostgeld von Fall zu Fall, „nachdehme die Victuallie guetkauf oder teur“, anzusetzen. Gleich dem ersten Kapitän, der nach diesem Beschlusse eine Reise antrat, Holste, bot man anstatt 7 nur 5  $\beta$ . Hiergegen sträubte sich dieser aber energisch und verlangte 6  $\frac{1}{2}$   $\beta$ ; zuletzt einigte man sich auf 6  $\beta$ . Als aber im nächsten Jahre dem Kapitän Tamm, der den Dienst Karpfanger's gekauft hatte, auch nur

6  $\beta$  bewilligt wurden, berief er sich darauf, daß er nach seinem Kaufkontrakt „dasjenige, was Capt. Karpfanger genossen, auch sollte zu erwarten haben“. Auf die Bestimmung des Kostgeldes wollte aber das Convoykolleg diesen Satz nicht Anwendung finden lassen und ließ auch späterhin den mehrfachen Berufungen der Kapitäne auf das, was Vorgänger hinsichtlich des Kostgeldes genossen hatten, kein Gehör, sondern regelte die Kostgeldfrage ausschliesslich nach Maßgabe der jeweiligen Lebensmittelpreise, ein Standpunkt, der jedenfalls nur zu billigen ist; denn wenn dem Kolleg auch wohl bekannt war, daß für die Kapitäne die Beköstigung eine gewisse Einnahmequelle bildete, und man principiell ihnen diese gewiß nicht abschneiden wollte, so sollten die Kapitäne doch auch nicht aus den oft sehr starken Schwankungen der Lebensmittelpreise großen Gewinn ziehen.

Übrigens kam man schon bald wieder auf den alten Satz von 7  $\beta$  zurück. Tamm bezog 1687: 6, 1688: 6  $\frac{1}{2}$   $\beta$ ; Schröder 1689: 6  $\frac{1}{4}$   $\beta$ . Im Herbst 1689 wurden Tamm 6  $\frac{1}{2}$   $\beta$  bewilligt, dem Schiffer Claus Wiebke, der im Jahre 1690 als Convoyer die Rufsländfahrer begleitete, schon 7  $\beta$ . In der nächsten Zeit wurden stets 7  $\beta$  gegeben; im Sommer 1707 versuchte man, Kapitän Schröder für die Archangelfahrt wieder auf 6 oder 6  $\frac{1}{2}$   $\beta$  herabzudrücken, er setzte aber 7  $\beta$  durch, doch nur „den Umständen nach“ und nachdem er vorgestellt hatte, „daß er eine schwere Reise um die Nord vor sich hette und an Speise mehr aufginge als um die West“. Nun blieb es bei 7  $\beta$ . Bei der letzten Convoyfahrt übernahm aber nicht der Kapitän, sondern der Kampagnemeister die Beköstigung, und zwar für 4  $\frac{1}{2}$   $\beta$ ; dafür nahm die Admiralität die Assekuranz des in diese Viktualien gesteckten Kapitals auf sich.

Übrigens erhielt der Kapitän nicht nur für die Matrosen und Soldaten Kostgeld, sondern auch für sich selbst und die Officiere, die mit ihm an der Kapitänstafel speisten. Dies letztere scheint immer festgestanden, nämlich für den Kapitän 3  $\mathcal{R}$ , für jeden Officier 12  $\beta$  betragen zu haben. Nach einer Zusammenstellung von etwa 1729 war die tägliche Beköstigung der Mannschaft finanziell folgendermaßen geregelt:

Kapitän	3 $\mathcal{R}$	
Lieutenant		}
Schiffer		
Domine <sup>1)</sup>		
	à 12 $\beta$	

<sup>1)</sup> Für den Domine wurden bis 1689 nur 6  $\frac{1}{2}$   $\beta$  Kostgeld bezahlt, er also hierin wie ein Matrose behandelt; im Mai dieses Jahres wurden aber auch für ihn 12  $\beta$  ausgeworfen, und der Kapitän versprach, „denselben in der Cajüte an seiner Tafel zu speisen“. — Kapitän Paulsen berechnete sich 1729 sogar 14  $\beta$  für den Domine.

Kommandeur	} à 12 $\beta$
Obersteuermann	
Untersteuermann	
Schreiber	
Hauptbootsmann	
Oberzimmermann	
Obertrompeter	
Obermeister	

188 Matrosen und 49 Soldaten à 7  $\beta$ .

Zusammen kostete diese Beköstigung monatlich 3448  $\mathcal{K}$  2  $\beta$ .

Das Kostgeld wurde vor der Reise und mit Berücksichtigung der vermuthlichen Dauer derselben festgesetzt; dehnte sich diese weit über Erwarten aus, so dafs die Kapitäne gezwungen waren, sich ganz im Auslande zu verproviantiren, so wurde dies bei der nachträglichen Abrechnung berücksichtigt; so hatten sich im Jahre 1694 die Kapitäne Marinsen und Schröder für die Zeit nach Ablauf der ersten sechs Reisemonate das Kostgeld mit 12  $\beta$  per Mann berechnet; in Anbetracht des theuren Einkaufs im Auslande wurde ihnen das bewilligt.

Den Werth der Viktualien erfahren wir auch einige Male; im Jahre 1707 hatte Kapitän Schröder vor Antritt der Archangelfahrt zum Einkauf von Viktualien 9—10 000  $\mathcal{K}$  angelegt; und die Viktualienrechnung Schröder's<sup>1)</sup> belief sich 1728 auf 13—14 000  $\mathcal{K}$ . Um seine Convoy proviantiren zu können, erhielt ein Kapitän vor Beginn der Fahrt auf Wunsch einen angemessenen Vorschufs aus der Convoykasse. Dagegen pflegte sich das Convoykolleg nicht auf die Beantwortung der Frage eines Kapitäns, für wie lange Zeit er sich verproviantiren sollte, einzulassen, sondern überliefs dies seinem eigenen Urtheil. —

Hinsichtlich der Beköstigung der Passagiere hören wir nur, dafs die Schweizer Emigranten, die Marinsen 1692 an Bord nahm, etwas Proviant mitbrachten; der Kapitän meinte aber, er werde sie „mit den getrencke unterhalten müssen, auch vielleicht, daferne der Wind aufhelt, mit Lebensmitteln“. Üblich war in jener Zeit sowohl, dafs die Schiffspassagiere sich selbst verpflegten, d. h. ihre Lebensmittel mitbrachten, als auch dafs sie beim Kapitän sich in Kost gaben oder von ihm Lebensmittel kauften<sup>2)</sup>. —

<sup>1)</sup> Im Anhang Nr. 40.

<sup>2)</sup> Vgl. Marperger, Mentor oder des reisenden Telemachi kluger Hofmeister, S. 39: Der Passagier solle sparsam mit seinen Lebensmitteln umgehen, sonst „stünde leicht zu erachten, dafs ihn hernach der Mangel sehr incommodiren würde, wiewohl man auch bei denen meisten Schiffern die Gelegenheit haben kann, sich entweder bey ihnen die Reise über in die Kost zu verdingen oder doch von ihnen das benöthigte Getrånck und Victualien auf den Schiff vor Geld zu bekommen“.

Die Qualität der Beköstigung auf den hamburgischen Convoyen wird im Allgemeinen nicht besser und nicht schlechter gewesen sein, als Schiffskost nun einmal überhaupt ist; die Worte des Schiffschirurgen Volckart<sup>1)</sup>: „Was die ordinaire Schiffskost anbelanget, so ist dieselbige im Anfange der Reise noch ziemlich, im Mittel schlecht und am Ende erbärmlich; — je länger die Reise währet, je übler wird die Schiffskost“, diese Worte werden auch auf die hamburgischen Convoyer zutreffen. Die Mannschaft bekam dreimal am Tage warm zu speisen<sup>2)</sup>; nach einer Notiz von 1696 erhielt damals wöchentlich jeder Mann vier Pfund Brot und acht Mann zusammen sechs Pfund Butter; für jede Mahlzeit wurden 270 Pfund Fleisch verbraucht, und „Puttspeise, so viel sie nur geniessen könnten“<sup>3)</sup>.

Begreiflich aber ist es, daß auch Klagen über die Beköstigung zu hören waren. Wenn der Sohn des Bürgermeister Schulte, also ein vornehmer Passagier, über die Verpflegung auf Holste's Schiff bitter klagte<sup>4)</sup>, so ist dieser Beschwerde weniger Gewicht beizulegen<sup>5)</sup>; daß dem verwöhnten Sohne eines Hamburger Patricierhauses die Schiffskost nicht mundete, ist verständlich. Mafsgebend sind die Urtheile des Schiffsvolks. Und aus diesem heraus ertönten mehrfach Klagen. Daß Holste schlecht beköstigte, darüber klagten auch die Matrosen<sup>6)</sup>. Im Januar 1691 ward dem Kapitän Tamm die Aussage von Soldaten, „daß sie auff der Herreise Hunger und Kummer gelitten“, vorgehalten. Im September 1696 vermittelten die Kommerzdeputirten an den Rath Klagen von Bootsleuten und Soldaten über Kapitän Schröder, „daß sie nicht satt zu essen kriegt, sondern mit schlechte Butter und Saltzwasser elend tractiret worden, daß sie auf solche Ahrt, Gott bewahr vor Unglück, in Zeit von Angriff nicht capabel weren, sich zu defendiren“. Die Kommerzdeputirten drangen auf strenge Untersuchung, meinten, das Essen sei so schlecht gewesen, „daß kaum 2 Soldaten recht gesund“. Es wurden Proben von Speisen vorgebracht, „die nicht vor Menschen gesund zu essen“; die Butter habe

1) Reisen und Schifffahrt (Budissin 1735) S. 42.

2) Vgl. Höckel's Denkschrift von 1740 (Anhang Nr. 45).

3) Auf der nassauischen Flotte (1623—26) betrug die Schiffsration: 4 Pfund Butter und 7 Pfund Käse wöchentlich für 7 Mann; 2 Fleischtage wöchentlich und zwar für 7 Mann 7 Pfund pro Tag; an einem Tage (Dinstags) Speck, und zwar je für 7 Mann 5¼ Pfund; an 4 Tagen je 1¾ Pfund Stockfisch für je 7 Mann (Diurnal und historische Beschreibung, übersetzt von A. Decker. Strafsburg 1629, S. 7).

4) Briefe des Bürgermeisters Schulte etc. S. 8.

5) Der Bürgermeister hat seine Drohung auch wohl nicht so ernst gemeint; als Holste zurückkommt, erwähnt er nichts mehr davon, sondern traktirt ihn.

6) Brief des Sekretär Floris an Generalstaaten, 28. Juli 1676 (Reichsarchiv im Haag).

schlechten Geruch, und die Erbsen seien ungenießbar. Das Convoykolleg untersuchte nun selbst die Lebensmittel auf der bei Freyburg liegenden Convoy, fand aber Alles gut und erklärte, „dafs sie solches alles auf ihr Gewissen so befunden, wie es ein Bürger in seinem Hause seinem Volk speisen könnte“. Auch die Aussagen der Mannschaft lauteten günstig; der Quartiermeister erklärte z. B., er wünsche, „dafs ers niemahlen aufin Couferdey Mann schlechter haben mögte“. Doch empfahl das Kolleg dem Kapitän eine gute Beköstigung. Die Klagen scheinen auf Übertreibung beruht zu haben.

Im Januar 1700 wurde wieder Beschwerde über die Beköstigung auf Schröder's Convoy erhoben; mehrfache Erkrankungen auf derselben wurden von Einigen dem Genufs verdorbenen Stockfisches zugeschrieben, während der Oberbarbier dem widersprach und eine „ansteckende Seuche“ annahm, die er auf Konto des „überfleissigen Essen von Früchten“ in Spanien setzte. Der Kapitän wurde aber getadelt, dafs der Stockfisch nicht gut gewesen sei. Das nächste Mal wurde Schröder bei der Bewilligung des Kostgeldes anbefohlen, das Volk auf der Reise so zu speisen, dafs keine Klagen hierüber laut würden.

Erst 1728 hörte man wieder von schlechten Lebensmitteln. Im November dieses Jahres veranlafste der Convoydeputirte Mutzenbecher auf dem Convoysschiff Schröder's, das nun aber Paulsen führte, die Wegnahme mehrerer Tonnen stinkenden Fleisches, die dann Schröder, der es angeschafft, ins Haus gesandt wurden. Darauf übernahm für diese Reise die Stadt die Verproviantirung; und als das Schiff zurückkam, fand das Convoykolleg „die Mannschaft durchgehends wegen guter Speisung sehr content“. Vor der letzten Convoyfahrt erhielt Kapitän Brockes freie Hand, für den Fall, dafs die Lebensmittel schlecht seien, andere dafür auf Rechnung des Kampagnemeisters, der die Verproviantirung diesmal übernahm, anzuschaffen und überdies ihn eventuell in Strafe zu nehmen.

Wurden auf der Fahrt einmal die Lebensmittel knapp, so mußten natürlich die Rationen herabgesetzt werden. Auf der Archangelfahrt 1710—11 wurde z. B. einmal die Wasserration auf eine Flasche täglich pro Mann ermäßigt; und auf der letzten Convoyreise wurden 1747 im Mai zwischen Cadiz und Lissabon nur zwei Mahlzeiten gehalten und im August in der Nordsee jedem Mann nur eine halbe Flasche Wasser und dem Koch überhaupt kein frisches mehr gegeben. Wollte man frische Fische haben, so wurde, wenn die Witterung es erlaubte, wohl ein Boot ausgesetzt und gefischt. Auf der erwähnten Archangelreise fing man an einem Tage 8—9 Kabliau; und auf der letzten Convoyfahrt wurde in der Nordsee mehrfach das Netz ausgeworfen.



Lag eine Convoy im Hamburger Hafen, so war die Beköstigung etwas anders geregelt. Im Februar 1687 beschloß das Convoykolleg, daß die 24 Mann auf dem „Wapen von Hamburg“, solange dies Schiff sich im Hafen befände, jeder 20  $\mathcal{R}$  monatlich erhalten und sie sich dafür selbst beköstigen sollten; erst wenn das Schiff hinunter gelegt werde, solle der Kapitän die Beköstigung übernehmen. Hiergegen erhob aber Tamm Einspruch, da es „ihm dispectirlich und auch höchstens schädlich were“. Das Kolleg blieb aber im Wesentlichen bei seinem Beschlufs. Als das Schiff aber im Herbst wieder an die Stadt kam, und das Kolleg jene Einrichtung abermals einführen wollte, gelang es Tamm, dasselbe umzustimmen; es beschloß: „In Consideration, daß dadurch besser Governo im Schiffe gehalten wird, so soll die Speisung für des Capt. Rechnung lauffen, jedoch mit approbation E. E. Hochw. Rahts.“ — Auch sahen die Kapitäne eifersüchtig darauf, daß sich Niemand von dieser Speisung ausschloß. Im August 1698 beklagten sich Tamm und Schröder, daß der Lieutenant, Schiffer und Obersteuermann sich selbst beköstigten, „welches ihnen zum großen Nachtheil“; worauf das Convoykolleg anordnete, daß auch diese drei Officiere mit von den Kapitänen gespeist werden sollten. Der Officierstisch umfaßte im Hafen acht Personen.

Später hatte der Kampagnemeister die Beköstigung auf den im Hafen liegenden Convoyen; im März 1743 wurde ihm, als Kapitän Holm die Convoy nach Cuxhaven führen sollte, aufgetragen, er solle auch für dessen Tisch sorgen „und solchen fein manierlich einrichten“.

Selbstverständlich war das Kostgeld im Hafen niedriger; es schwankt zwischen 4 und 6  $\beta$ . —

Beim Aufenthalt in einem fremden Hafen wurde frisches Wasser regelmäßig, oft aber auch Lebensmittel eingenommen. Bei Reisen, die über die geplante und vorauszusehende Dauer sich ausdehnten, war letzteres ganz gewöhnlich. Schröder verproviantirte sich Ende 1715 für die Reise nach dem Westen auf sechs Monate, was für eine normal verlaufende Fahrt wohl als ausreichend betrachtet werden kann. Verproviantirung in fremden Häfen wurde der theuren Preise wegen sehr gescheut. Holste schrieb im December 1677 aus Malaga: es sei Zeit zur Heimkehr, denn „alle die Victuali gehet auf“; es sei hier für kein Geld etwas zu haben; 100 Pfund Schiffsbrot müsse er mit neun harten mexikanischen Stück von Achten bezahlen. Marinsen klagte im April 1695 in einem Brief aus Vigo: „wir warten allhier mit schmerzen, denn die Fictualy von alle die hier liegende schiffe gehet zimblich auff und können allhier vor kein geldt etwafs bekommen.“ Kapitän Georg Schröder wollte 1716 sich für die Weiterreise Proviant von Hamburg nach Ports-

mouth kommen lassen; in England und Portugal müsse er „fast über Cento Pro Cento theurer als in Hamburg einkauffen“; auch sei jedem „Handelsman bekannt, dafs in Engelandt gar kein Stockfisch zu erhalten, in Lissabon noch weniger, mafsen in der Fasten-Zeit Alles consumiret“; das Übrige müsse mit dem vierfachen Preise bezahlt werden.

Auch Tamm klagte 1718, als bei einem Sturm auf der Reede von Archangel das Seewasser in seinen Proviantraum gedrungen war und viele Lebensmittel verdorben hatte, sehr darüber, dafs er nun dort frische anschaffen müfste. Im Herbst 1685 liefs sich Kapitän Holste, der in Plymouth lag, Lebensmittel von Hamburg nach dort schicken; sogar Brot wurde hingesandt.

Für die lange Dauer der letzten Convoyreise, 1746—47, konnten natürlich die mitgenommenen Lebensmittel nicht ausreichen, sondern Broeckes mußte sich in den fremden Häfen mit Mundkost versehen. Der Konsul Dathe in Cadiz hatte vorher in Aussicht gestellt, dafs man für die in den spanischen Häfen eingenommenen Lebensmittel Zollfreiheit erlangen könnte, eine Hoffnung, die später nicht in Erfüllung ging.

Für besondere Ausgaben in der Kajüte, namentlich Beköstigung und Traktirung von Gästen u. s. w., pflegten die Kapitäne eine separate Rechnung aufzustellen. Karpfanger hatte hinsichtlich dieser Frage viel Unannehmlichkeiten und Ärger; er drang mehrfach auf Erhöhung der ihm für Repräsentationszwecke ausgeworfenen Summe<sup>1)</sup>. Als man ihm 1682 alle von ihm in seine Rechnung aufgenommenen Posten für Spendagen, Wein und Provision in der Kajüte streichen wollte, erklärte er, dafs „Ihme solches zu nahe sey“; er wies darauf hin, „dafs den Convoye-Capitainen in Hollant ein erkleckliches bey der Cajüte zur Providirung derselben gegeben wirt“, und veranlafste, dafs über diese Angelegenheit in Holland Nachricht eingeholt wurde. Karpfanger hat allerdings mehr denn jeder andere Kapitän Gelegenheit gehabt, Gäste an Bord zu bewirthen und das Kajütenkonto zu beschweren.

Zu welchen Ausgaben ein Convoykapitän in fremden Häfen kommen konnte, lehrt die Kostenrechnung, die 1712 Kapitän Schröder über seinen Aufenthalt bei Archangel aufstellte<sup>2)</sup>. Aber man scheint doch damals keine solche Schwierigkeiten gemacht zu haben, wie früher zu Karpfanger's Zeiten. Die maßgebenden Behörden waren wohl zu der Einsicht gekommen, dafs zu der würdigen Vertretung der hamburgischen

<sup>1)</sup> Vgl. Beneke a. a. O. S. 186. 190. 192.

<sup>2)</sup> Vgl. im Anhang Nr. 37.

Interessen, die man von einem Convoykapitän forderte, auch eine den Verhältnissen der Stadt angemessene Repräsentation gehörte.

Doch wurde 1718 Kapitän Tamm ermahnt, „in denen Traktirung und Regalien bestmöglich zu menachiren“; und als Kapitän Paul Paulsen 1729 seine Abrechnung vorlegte, fand man Veranlassung, ihm seine „splendide Aufführung“ vorzuhalten. Niemals, so hiefs es, habe ein Kapitän eine so grofse Rechnung gemacht; er habe „die Nation und Edelleute sonntäglich an Boort tractiret“ u. s. w. Paulsen erklärte aber kurzweg, er habe „Alles zur honneur der Stadt gethan“. Schliesslich erhielt er doch nahezu Alles, was er berechnet.

Meist wurde vor der Reise den Kapitänen an Getränken Einiges besonders bewilligt; im Oktober 1689 beschlofs das Convoykolleg, dafs Tamm für dies Mal, „weiln kein Zerbster Bier zu bekommen,  $\frac{6}{2}$  Ohm und  $\frac{1}{4}$  Ohm Rein Wein zur regalirung frembder Schiffe mitgegeben werden; jedoch soll dies inskünftige keine Consequentz machen“. Ebenso bekam Schröder 1709 für die Reise nach England  $\frac{2}{2}$  Ohm Rheinwein und ebensoviel Sekt. Für die Grönlandfahrt war diese Dotirung anders zusammengesetzt; 1694 erhielt Kapitän Schröder drei Oxhoft Branntwein und ein Oxhoft Wein für das Volk, dagegen für die Kajüte zwei Ohm Rheinwein oder Sekt.

## G. Die Passagiere.

Passagiere an Bord der Convoyen waren keine Seltenheit. Wie Kontanten und besonders werthvolle Waaren, so wählten auch Passagiere vorzugsweise die Convoyen als Beförderungsmittel.

Fast auf jeder Convoyfahrt, über die wir Journale und sonstige nähere Nachrichten besitzen, werden Passagiere erwähnt. Des Bürgermeisters Schulte Sohn fuhr als Passagier auf Kapitän Holste's Convoy im Jahre 1680 nach Lissabon. Karpfanger hatte 1689 mehrere Passagiere an Bord; ebenso 1681 solche, die nach Lissabon wollten und dann, da die Convoy nicht diesen Hafen anlief, auf der Höhe von Lissabon an eines der dorthin bestimmten Schiffe übergesetzt wurden. — Marinsen übernahm 1692 auf der Elbe eine Anzahl von „Refugirten aufs der Schweitz“ und versprach dem Rath, „sothane Persohnen nach möglichkeit zu accommodiren“.

Auf der Fahrt nach Archangel 1710—11 gingen von der Elbe acht Matrosen<sup>1)</sup> als Passagiere mit, die ein Schiff daselbst abholen

<sup>1)</sup> An einen von diesen Passagieren hatte ein Lakenkrämer Hinrich von Rönnen in Hamburg Geldansprüche; er fuhr nach Cuxhaven zur Convoy und einigte sich hier mit dem Passagier; so berichtet das Journal (VII).

wollten. In Archangel kamen dann wieder drei Passagiere mit auf die Rückfahrt; einer von ihnen starb vor Christiansand, und zwei verließen hier die Convoy, um über Land nach Hamburg zu reisen. In Christiansand kamen aber vier Flensburger an Bord, die mit der Convoy nach Hamburg fuhren.

Als Antonissen 1702 mit dem „Wapen der Admiralität“ zur Heimath gerüstet vor Cadiz lag, kamen, wie das Journal berichtet, eine Reihe deutscher und englischer Kaufleute — 35 oder 36 an der Zahl — an Bord und ersuchten den Kapitän um Passage; das war wegen des Krieges, der gerade ausgebrochen war; wie der holländische Resident am 28. Juli meldet, hatte Antonissen „veele passagiers van daer sich retirerende meede gebracht“.

Auf der letzten Convoyfahrt werden dreimal Passagiere erwähnt; in Alicante kam im März 1747 einer an Bord und zuletzt vor der Heimreise in Lissabon ein „Kauffmanns-Diener“ Lemcke und ein Engländer, James Bolltoock, die nach Hamburg wollten.

Über Passagekosten u. dgl. erfahren wir nichts; wahrscheinlich war dies, wie bei den Kontanten, Sache des Kapitäns, der die Passagiere beköstigte und das Kostgeld so berechnet haben wird, dafs er einen Gewinn daraus für sich ziehen konnte. Wir haben schon oben (S. 159) gesehen, dafs die Mitnahme von Passagieren zu den „Beneficien“ der Kapitäne gehörte.

Während die Leichen von auf der Fahrt oder in fremden Häfen verstorbenen Matrosen der Convoy sehr formlos in die offene See bzw. jenseits der Reede ins Wasser gelassen wurden, ging man mit Passagieren säuberlicher um. Als im Februar 1711 ein aus Lübeck stammender Passagier auf der bei Christiansand liegenden Convoy starb, ward die Leiche mit der grofsen Schaluppe an Land gebracht und unter grofsor Betheiligung beerdigt; fünf Schüsse wurden dem Verstorbenen zu Ehren abgegeben.

## IX.

# Vorbereitungen und Zustandekommen der Convoyfahrt.

---

Die Anregung zu einer Convoyfahrt geschah regelmäfsig von Seiten der Kaufmannschaft, und zwar entweder von der Gesamtkaufmannschaft, d. h. dem Ehrb. Kaufmann, oder ihrer Vertretung, d. h. den Kommerzdeputirten, oder von einer speciellen Interessenvereinigung, d. h. den Direktoren der Grönlandfahrt, den Englandfahrern, den Rußlandfahrern u. s. w.; oder endlich von einzelnen Kaufleuten und Schiffern, die nur für sich sprachen, nicht aber für eine Gesammtheit. Letzteres galt aber, namentlich wenn das Gesuch nur von Wenigen ausging, als nicht ausreichend; so setzten im Jahre 1691, als einige Schiffer um Convoy nach London gebeten hatten, die Kommerzdeputirten die Entscheidung darüber noch aus, „weil noch keine Interessenten, sondern nur blofs die Schiffer angehalten“; und als 1693 ein Kaufmann und vier Schiffer um Convoy auf England baten, meinten die Kommerzdeputirten, „dafs es auf Ersuch einer Person nicht anzusprechen, sondern, wenn mehr Kaufleute drumb anhielten, man es nach den ordentlichen Weg E. Erb. Kaufmann vortragen möchte“. Im Jahre 1701 erwiderten die Kommerzdeputirten den Convoy nachsuchenden Schiffern: die Reeder und Befrachter müßten es selbst nachsuchen; und als 1722 drei Schiffer Namens ihrer Reeder die Kommerzdeputirten um Convoy ersuchten, erwiderten diese, es sei Herkommen, dafs ein solches Gesuch von den Kaufleuten ausginge.

Dafs Convoy vom Rath vorgeschlagen wurde, geschah nur selten, und dann zielte eine solche Anregung nicht auf eine specielle Convoy

hin, sondern war, wie in der letzten Periode des Convoywesens, ganz allgemein.

In jedem Fall ging eine Anregung zu einer Convoyfahrt stets durch die Vermittelung des Ehrb. Kaufmanns oder ihrer Deputirten. Versuche von Interessenten, Convoy direkt von der Admiralität oder dem Rathe zu erhalten, wurden regelmäsig von diesen zurück- und die Betreffenden an die Kommerzdeputirten verwiesen. Als im Jahre 1677 einige Ruf-landfahrer die Admiralität um Convoy angegangen hatten, erklärte der Ehrb. Kaufmann, als er dies hörte, es möge diesmal so hingehen, der Rath sei aber zu ersuchen, das es in Zukunft mit Convoy so gehalten werde, wie früher, „nemlich mit Vorwissen des Kauffmans“. Diesem Wunsche wurde seitdem auch entsprochen; als z. B. im Herbst 1698 bei der Admiralität 16 Schiffer um Convoy nachsuchten, erwiderte sie: „das solches ja ordentlich von den Dep. Com. würde zu suchen seyn“.

Hatten die Kommerzdeputirten und der Ehrb. Kaufmann<sup>1)</sup> über die Convoy entschieden, so theilten erstere das Resultat dem Rath mit; dieser verwies die Sache dann an die Kollegien, d. h. an die Kämmerei und Admiralität; in einzelnen Fällen wurden auch die Oberalten und das Convoykolleg befragt, und mehrfach war auch noch die Bürgerschaft, wenn auch nicht zu principieller Zustimmung, so doch behufs finanzieller Beisteuer anzugehen. Die Entscheidung des Rathes erfolgte meist schnell und war oft zustimmend; er hatte politische und finanzielle Bedenken. Dagegen war die Zustimmung der Kämmerei, die ganz von finanziellen Erwägungen abhing, meist schwer und auch langsam zu erreichen. Am wichtigsten war neben der Entscheidung der über den Geldbeutel verfügenden Kämmerei die Stimme des Ehrb. Kaufmanns. Es ist keine Convoy ohne seine Zustimmung zu Stande gekommen; mit ganz wenigen Ausnahmen hat er jeden Antrag betreffend Convoybewilligung genehmigt und empfohlen; wenn die Convoyen nicht öfter ausgingen, als es tatsächlich geschah, hat es jedenfalls am wenigsten in seiner Schuld gelegen. Wenn, wie es einige Male vorkam, Convoyen deshalb nicht zu Stande gekommen sind, weil der Ehrb. Kaufmann der Aufforderung der Kommerzdeputirten, zur Beschlussfassung zusammen zu kommen, nicht

---

<sup>1)</sup> Aber nicht die Kommerzdeputirten allein! Sie waren nur die Deputirten des Ehrb. Kaufmanns und haben, wenn es sich um Convoybewilligung handelte, nie etwas entschieden, ohne den Ehrbaren Kaufmann zu fragen; im Jahre 1705 erklärten sie den Ruf-landhändlern, sie müßten ihre Supplik um Convoy erst dem Ehrb. Kaufmann vortragen, denn „sie hetten schon Exempel, das E. Hochw. Raht Herren Deputati gefragt, ob die Sache wegen Convoy nicht erst den Ehrb. Kaufmann vorgetragen worden“.

Folge leistete und sich nicht versammelte<sup>1)</sup>, so darf man vielleicht annehmen, daß dann wirklich kein allgemeines Bedürfnis für Convoyfahrten vorgelegen hat, und daß dieselben dann doch auch von der Kämmererei nicht genehmigt worden wären.

Nur einmal geschah es, daß der Ehrb. Kaufmann eine bereits von ihm bewilligte Convoy wieder rückgängig machte. Doch waren die Umstände, unter denen dies geschah, so eigenartig, daß man diesen Fall wohl als eine Ausnahme bezeichnen kann. Es war im Jahre 1684<sup>2)</sup> und eine recht unruhige Zeit in der Stadt Hamburg. Die Meurer'sche Angelegenheit erregte die Gemüther. In der Kaufmannschaft hatte die Sache des Kapitän Holste viel Mißmuth hervorgerufen; man hatte deshalb den Kommerzdeputirten acht Adjungirte hinzugefügt. Der geistige Führer dieser letzteren, Johann Cordes, veranlaßte sie nun, daß am 18. September eine Versammlung des Ehrb. Kaufmann berufen wurde, und daß von dieser die früher ordnungsmäßig beschlossene Convoy, die Ende September abgehen sollte, rückgängig gemacht wurde. Als Grund, weshalb die Convoy nicht abgehen sollte, wurde angegeben: weil es spät im Jahre und wenig zu verschiffen sei. Der Beschluß war um so auffallender, als dieselben Adjungirten noch am 12. September in Gemeinschaft mit den Kommerzdeputirten den Rath ersucht hatten, es möge die Convoy rechtzeitig abgehen. Gegen den Beschluß selbst wandte sich auch der Rath, indem er erklärte, „daß es sehr beschwerlich und nachdenklich würde seyn, daß man die Convoy wolte gantz aufheben, es würde außerhalb Landes viel seltsame reden geben, weil es schon allenthalben hingeschrieben, daß Convoysolte gehen und E. E. Kauffmann selbst Convoys urgiret hette“. Die Kommerzdeputirten aber protestirten nicht nur feierlich gegen das Vorgehen der Adjungirten, sondern erklärten auch, „daß solches Gesuch E. E. Kaufman und dem gantzen Commercio, auch dieser guten Stadt höchst schädlich“. Am 24. September kam es dann in der Versammlung des Ehrb. Kaufmanns zu einer sehr erregten Verhandlung. Der Schifferalte Hinrich Martens erklärte, als Cordes gegen die Zulassung der Schiffer zur Versammlung sich äußerte, sehr energisch: „weil er gehöret, daß die Convoy abgeschaffet werden solte und Sie, die Schiffer, gleichwol dabey interessiret, ja Leib

---

<sup>1)</sup> So im Herbst 1700. Der Ehrb. Kaufmann hatte Convoy schon einmal abgelehnt; die Schiffer wandten sich darauf an den Rath; dieser erklärte: erst müsse das Commercium einwilligen. Der Ehrb. Kaufmann, nochmals von den Kommerzdeputirten gefordert, erschien nicht; nun erklärte der Rath: „weil der Kaufmann nicht darumb sollicitirt hette, so bliebe es zurück“.

<sup>2)</sup> Vgl. auch oben S. 109.

und Leben wagen müsten, als wären sie ungefordert erschienen und könnten absque Decreto Senatus nicht ausgeschlossen werden“. Auch verlangten nun alle Schiffer zu wissen, wer derjenige sei, der die Convoy nicht gehen lassen wollte, traten alle zu Cordes hin und „also stark an zu reden fangen, daß Niemand sein eigen Worth und auch also ich [d. h. der Protokollführer] das ihre nicht hören können“. Schließlich wurde auf Antrag der Kommerzdeputirten vom Ehrb. Kaufmann beschlossen, wieder um Convoy beim Rath nachzusuchen. Damit war die Sache erledigt.

Durchgehends verliefen die Verhandlungen über die Convoyfrage sehr friedlich, friedlicher, als man in Anbetracht dessen, daß die Geduld der Betheiligten oft auf eine recht harte Probe gestellt wurde, hätte erwarten dürfen. Wenn im Februar 1691 die Rufsländfahrer, als der Ehrb. Kaufmann sich anschickte, ihnen die gewünschte Convoy abzuschlagen und sie den Grönlandfahrern zu bewilligen, aufstanden und im Zorn sich entfernten, „sagend, sie könnten nimmer die Majora kriegen, welches zu greulich were“, so ist dies Verfahren nicht als typisch zu betrachten<sup>1)</sup>. Aus dem Studium der langen Reihe der Convoyverhandlungen gewinnt man im Gegentheil den Eindruck, daß sie durch Sachlichkeit und Unparteilichkeit sich auszeichnen. Daß bei der Entscheidung darüber, in welche Fahrt eine Convoy eingestellt werden, oder in welcher Reihenfolge der Genuß der Convoyen in einem Jahre den verschiedenen Bewerbern zukommen sollte, es zu kleinen Reibereien kommen konnte, ist bei dem in Rede stehenden großen Interesse sehr begreiflich. Meist wurde jede aufkommende Eifersucht schon im Keim erstickt. Als im Juni 1713 die Grönlandfahrer den über Holland rückkehrenden Lissabonfahrern die Fregatte, die ersteren zur Convoyrung zugestanden war, für die außerdem disponible Zeit nicht überlassen wollten, waren die Kommerzdeputirten sehr „verwundert, daß einige wenige sich wolten obtiniren, da das Convoy-Fregatt zu aller Dienste“. —

War endgültig über den Abgang einer Convoy entschieden, so wurde dies öffentlich verkündet. Die Verkündigung geschah in der ersten Zeit manchmal durch öffentlichen Ausruf des Börsenknechts in der Börse;

---

<sup>1)</sup> So scheint Ehrenberg bei Schrader, Hamburg vor 200 Jahren, S. 274, den Vorfall aufzufassen, da er aus der ganzen Fülle des Materials nur ihn herausgreift. — Auch die Bemerkung Ehrenberg's S. 275, daß die „Interessen derer, welche nur bis Spanien und Portugal führen, schwer zu vereinigen waren, mit denen, welche die Strafe nach Gibraltar passiren wollten“, ist bei gründlichem Studium der Akten nicht aufrecht zu erhalten, sondern eine unzulässige Verallgemeinerung.



später, seit den 70er Jahren, regelmäfsig durch Anschlag ebendasselbst. Dieser lautete etwa folgendermaßen:

„Ein Ehrb. Raht thut hiemit Einem Ehrb. Kauffmann, Schiffern und männlichen, denen daran gelegen, notificiren, dafs das Convoy-Schiff, so dieses Jahr denen nach Westen abgehenden Schiffen zugegeben werden soll, Medio Maii in Gottes Geleit von der Elbe gehen soll. Wornach sich ein jeder zu richten.“<sup>1)</sup>

Mehr und namentlich nähere Bestimmungen in den Anschlag aufzunehmen, war der Rath stets abgeneigt; als im Frühjahr 1698 die Kommerzdeputirten wünschten, dafs die Bestimmung, wonach die nach Malaga fahrenden Schiffe keine nach Cadiz bestimmten Güter mitnehmen sollten, dem Anschlag möchte einverleibt werden, weigerte sich der Rath, „weil es nie gebreuchlich“; schon früher, 1681, hatte er es abgelehnt, in den Anschlag eine Bestimmung aufzunehmen, wonach die Schiffer, die einmal Güter eingenommen hätten, auch mitfahren müßten.

Übrigens verbürgte auch ein geschehener Anschlag noch nicht den wirklichen Abgang einer Convoy<sup>2)</sup>. Mehrfach war der Anschlag ja, wie offen ausgesprochen wurde, nicht nur die Mittheilung, dafs die Convoy dann und dahin abgehen sollte, sondern eine Aufforderung an die Schiffer, sich zu melden; wiederholt wird betont, dafs, wenn nur erst der Anschlag geschehen, sich schon Schiffer melden würden. Aber nicht allein von diesem Gesichtspunkt aus mangelte dem Anschlag der Charakter einer unabänderlichen, positiven Festsetzung. Es ist mehr als einmal vorgekommen, dafs, auch wenn die Convoy vorher fest beschlossen war, und genügend Schiffer schon vor dem Anschlag darum nachgesucht hatten, trotz des Anschlages die Convoy nicht zu Stande kam. So war es im Herbst 1697 hinsichtlich der Convoy auf England. Und im November 1698 kostete ein solcher Fall der Convoykasse noch Geld; Kapitän Tamm beklagte sich damals: jüngst sei vom Rath und Convoykolleg Convoy auf London bewilligt und auch wirklich 14 Tage an der Börse angeschlagen gewesen; er habe deshalb mancherlei Proviand gekauft und dadurch Schaden erlitten. Er erhielt dafür 400  $\text{R}$  Entschädigung.

Mit dem Anschlag wurde oft sehr lange gezögert; und nicht selten stand die Convoyfahrt längst fest oder wurde doch sicher erwartet, ohne dafs ein Anschlag stattgefunden hatte. Der Kaufmann aber, dessen

<sup>1)</sup> In dieser Form geschah der Anschlag am 21. Februar und 8. Mai 1671; wesentlich ist sie nie geändert worden.

<sup>2)</sup> Die Zeitdifferenz zwischen Anschlag und Abfahrt ist verschieden und schwankt zwischen wenigen Wochen und Monaten; wenn Ehrenberg (bei Schrader, Hamburg vor 200 Jahren) S. 274 kurzweg schreibt: „einige Monate“, so ist das ohne Einschränkung nicht richtig.

Unternehmungen auf der Convoyfahrt basirten, mußte in jener Zeit, in der es weder Telegraphen noch Dampfschiffe gab, schon früh seine Dispositionen treffen, konnte deshalb den Anschlag oft nicht abwarten. Dieser verlor dadurch beträchtlich an Werth und Ansehen; und es ist begreiflich, wenn im März 1696 die Kommerzdeputirten ihr Gesuch, die Convoy nach England möge endlich angeschlagen werden, damit motivirten, „weil der gemeine Mann so genau auf den Anschlag nicht gebe, sondern vom Kauffman außerhalb Landes wegzuschreiben were“.

Auch die Rückfahrt der Convoyen, wie überhaupt jede wichtige ihre Reisen betreffende Verfügung wurde durch Anschlag kundgemacht. Ein solcher, eine Karpfanger'sche Reise betreffender Anschlag lautete:

„E. E. Raht thut meniglich dem daran gelegen notificiren, das Capt. Behrent Jacobsen Carpfanger beordret worden, seine Rückreise aus Hispanien mit dem ehisten zu nehmen und in der Insul Wight einzulaufen, die daselbst sich befindende Hamburger Schiffe, so nach Portugal und Hispanien wollen, unter seine Convoye zu nehmen und nach besten Vermögen in gute Sicherheit zu bringen. Wird demnach denen Schifferen, so willens seyn, nach Portugal und Hispanien zu gehen, hiemit kundgethan und angezeigt, das sie ihre vorhabende Reise auff ultimo dieses, da es Wetter und Windt leiden will, nach Wight fortsetzen sollen, damit Capt. Carpfanger seine Reise von dorthen unauffgehalten weiter fortsetzen könne. Wornach sich ein Jeder zu richten.“

Auch über die Fahrten fremder Convoyen, die auf der Elbe verkehrten, wurden Anschläge gemacht. So namentlich über die so wichtigen englischen Convoyen. Ein solcher, im December 1709 vom Rath veranlaßter Auschlag lautete:

„Weil zwey Orlog-Schiffe Ihrer Königl. Mayt. von Grofs-Britannien glücklich auf die Elbe angekommen, umb die von hier nach England destinirte Schiffe zu convoyren, nach solchen Schiffen aber nicht zu warten, besondern, wann Wind und Wetter dienete, wieder zurück zu gehen beordert seyn: als wird solches der Ehrb. Kaufmanschaft hiemit communiciret, damit alle bey den von hier nach Engelland destinirten Schiffen interessirte sich darnach zu achten wissen und diese vor dem annahenden Winter nicht weiter zu hoffende Gelegenheit nicht versäumen.“ —

Wir haben schon oben in unserer Einleitung bemerkt, das die Convoyfahrten gewissermaßen die regelmässigen Schifffahrtslinien vorstellen; die Convoyen bilden die festen Krystallisationspunkte, um die sich die Kauffahrer sammelten. Wenn aber eine Einrichtung im wirthschaftlichen Leben eine Zeit lang mit einer gewissen Regelmässigkeit

geübt worden ist, so gewöhnen sich, wenn sie einem wirklichen Bedürfnis entspricht, die Interessenten schnell an sie; sie machen ihre Berechnungen mit Rücksichtnahme auf sie, sie bauen auf sie ihre Pläne, sie fügen sie ein in alle Kalkulationen. So war es auch mit den Convoyfahrten. Liefs Hamburg Convoysschiffe fahren, so wurde das „fortgeschrieben“ nach London, nach Lissabon, nach Malaga, nach Genua, und wo sonst der Hamburger Kaufmann seine Korrespondenten und Geschäftsfreunde hatte. Allmählich gewöhnte sich die Geschäftswelt an diese Convoyen, wie sie sich gewöhnt hatte an die Englands und Hollands; 40 Jahre lang erschienen fast jährlich eine oder mehrere hamburgische Convoyen in den Häfen Portugals, Spaniens, mehrfach auch Italiens. Bald rechnete man auf diese Flotten, die doch meist auch zu ungefähr denselben Zeiten im Jahr eintrafen; man rechnete auf sie, mochten sie nun, was ja wohl meist geschehen war, durch Privatbriefe vorher angekündigt worden sein oder nicht. Und nicht nur die Kaufleute in Porto, Cadiz u. s. w. rechneten auf die oder jene Convoy, auch Convoyen verschiedener Nationalität rechneten gegenseitig auf ihre Ankunft; es entwickelte sich ein Anschlusssystem. Wenn z. B. eine englische Convoyflotte von England in Cadiz ankam, um von hier weiter nach der Levante zu fahren, so hofften diese Schiffer, in Cadiz mit anderen Convoyflotten zusammenzutreffen, deren Waaren sie dann weiter nach dem Orient schaffen konnten. Und täuschte diese Hoffnung, so wartete man wohl eine Zeit lang mit der Abfahrt; denn die oder jene Convoy mußte ja bald ankommen; die Kaufleute hatten es schriftlich, und außerdem kam die Convoy ja regelmäsig jedes Jahr. So schob eine spanische Flotte, 27 Schiffe stark, im März 1690 über drei Wochen lang ihre Abreise von Cadiz nach Italien auf, die Hamburger Convoyflotte abwartend, „umb noch von unsere Hamburger Güter zu geniefsen“. Als die Hamburger aber gar nicht kommen wollten, fruchteten auch die Vorstellungen der Schiffer und Kaufleute nichts mehr; die Flotte fuhr ab. Einen Tag nachher kam Tamm mit seiner sehr starken Flotte an; für seine Schiffer war es nicht weniger ärgerlich, als für jene; „ist ein großer Schade für unsere Statt und Negocianten“, schreibt er, „und können itzunder nicht ein stück guht verkauffen“<sup>1)</sup>. Deshalb war man auch in Hamburg sehr schwierig damit, wenn eine bereits erlassene und fortgeschriebene, den Kurs der Convoyen betreffende Ordre nachträglich noch geändert werden sollte; dadurch mußte stets Unsicherheit in die Berechnungen der Kaufleute u. s. w. kommen; der Rath warnte im

<sup>1)</sup> Über die Anschlüsse der hamburgischen Convoyen an den Schiffsverkehr mit Amerika vgl. Festschrift der hamb. Amerika-Feier (1892) I, 25 f.

November 1691 vor Änderung der Ordre, „als möchten sie es bey sich ferner überlegen und die Sachen so disponiren, dafs es künftig von den Couverdey-Schiffen besser nachgelebt werden möchte; denn so oft die order zu verendern, gebe ausserhalb Landes schlechte Nachrede, da man in Mangel der Couverdey-Schiffe aufgehalten“.

In diesem Zusammenhang wird es begreiflich sein, dafs auch Prolongationen der Abfahrt von Convoyen von einer nicht geringen Bedeutung waren.

War der Termin für den Abgang einer Convoy festgesetzt und durch Anschlag verkündigt, so war damit die Einhaltung dieses Termins doch noch nicht gesichert. Eine Hinausschiebung der Abfahrt, eine Prolongation des Termins war nicht selten, wurde aber allerdings noch öfter beantragt als bewilligt.

Die Gründe, die zu Gesuchen um Prolongation Veranlassung gaben, waren verschiedener Art. Am häufigsten waren es elementare Hindernisse, die pünktlicher Einhaltung des Termins entgegenstanden. — So wiesen im Frühjahr 1689 eine Anzahl von Schiffern in ihrem Gesuch um Aufschub darauf hin, dafs nur ein Schiff, das den ganzen Winter hier gelegen, fähig sei, zur rechten Zeit abzugehen, „andere Schiffe hingegen bey diesen steets wehrenden regnichten windigten Wetter nicht bearbeitet werden können“. Und „bey so anhaltenden, schlimmen, stürnichten Regenwetter“ seien „wegen der bösen tiefen Landwege die schlesischen und andere Wahren, so mit nach Spanien müsten, kaum in Berlin“ und würden erst in mindestens 5 Wochen hier sein. Auch wegen beständigen Ostwindes und defhalb eingetretenen Wassermangels, wodurch die Befrachtung der Schiffe verhindert wurde, pflegte man um Prolongation nachzusuchen. Im Oktober 1691 ward ein solches Gesuch motivirt mit dem andauernden Nebel, der das Laden verhindert habe.

Oder es sind viele Festtage in die Ladezeit gefallen, und die Prolongation wird damit begründet. Endlich wird auch um Aufschub gebeten, weil andere Schiffe schon die Ladungen weggenommen und für die Convoyflotte erst neue aus dem Binnenlande erwartet wurden; so war es 1699 im Mai, als viele Schiffer klagten, was sie denn mit den leeren Schiffen sollten; sie hätten „schon genug gesehen; es hetten die gröfsesten Schiffe schon die besten Ladungen weggenommen; sie müsten nun nachsehen und warten, bis mehr guht aus Teutschland käme“.

Im Allgemeinen waren die maßgebenden Faktoren durchaus gegen solche Prolongationen. Die Kämmerer erklärte mehrfach ihre Abneigung

gegen Verlängerung, weil sie befürchtete, daß dann aus der Reise eine Winterreise werden würde.

Der Ehrb. Kaufmann meinte im April 1697, daß „es keinen Credit ausserhalb Landes geben würde, wenn die Convoy nicht nach den Anschlag abginge, da es weggeschrieben were“, während der Rath vielfach betonte, man dürfe nicht *fidem publicam* im Anschlage brechen, oder „*publica fides* daran hienge, der Anschlag öffentlich gemacht, die Assecuranzen darauf geschehen, und wann ein Unglück kommen sollte, würde es große Querelen bey denen Assecuratoren veruhrsachen“. Im Jahre 1689 erklärte der Rath die Hinausschiebung des Abfahrtstermins für unthunlich, „damit man nicht ausserhalb Landes für Nöler und Dröteler angesehen und gehalten werden möchte“, und ein ander Mal: Ehrb. Kaufmann müsse einen festen Termin setzen, „zum respect der Stadt und Commercii besten, und selben ja nicht ändern, daß man ausserhalb Landes Ehre davon hette“.

Dennoch ward die Prolongation nicht selten gewährt, allerdings nicht immer ohne Widerspruch von Seiten des Raths. Im Jahre 1689 widerstrebte der letztere der Prolongation, während der Ehrb. Kaufmann geltend machte, es sei besser, 7—8 Schiffen noch mit forzuhelfen, als daß die Convoy nur mit einem abführe, und meinte, es könne nicht „E. Hochw. Rahts respect durch 14 Tage Prolongation laediret werden“. Auch im Jahre 1699 trat der Ehrb. Kaufmann für die Gewährung des Wunsches der Schiffer nach Prolongation ein, indem er äußerte, „daß zwar nicht ohne were, daß die Convoy möchte *praecis* abgehen; es müste aber ein das andere nach denen Zeiten reguliren; denn man damahl nicht gewust, was man nun wuste, in ansehung der größten Schiffe die besten Ladungen weggenommen und vorgegeben in Martio zu siegeln, aber nun erst neulich weggegangen“ etc.

Meistens gelang es den von der kaufmännischen Seite ausgehenden Vorstellungen, den Widerstand des Raths und der Kämmerei zu überwinden. Nur einmal führte die Prolongationsfrage zu einer etwas gereizten Auseinandersetzung zwischen dem Rath und dem Ehrb. Kaufmann. Im Juni 1699 drückten die Kommerzdeputirten den Wunsch aus, die Convoy von Schröder möge nicht abfahren, ohne den Schiffer Karsten, der mit seinem Schiff bei Stade angehalten worden war, mitzunehmen. Das Schiff kam für diese, nach dem Westen bestimmte Convoy besonders in Betracht, weil es Waaren für die königlich portugiesische Kompagnie enthielt. Als der Rath mit einem Hinweis auf die großen Kosten der Convoy und die bedeutenden, in den unter ihr fahrenden Schiffen ruhenden Kapitalien die Prolongation ablehnte, wünschte der Ehrb. Kaufmann Berufung der Bürgerschaft. Dies vernahm der Rath mit „ungemeiner

Befremdung, da selbiges doch nicht allein wieder dieser guten Stadt allgemeinen, sondern des Commerci Bestens augenscheinlich laufe, auch das Postulatum hiesigen Verfassungen und Herkommen zuwieder“. Auch die Oberalten waren für die sofortige Abfahrt der Convoy. Nach langen Verhandlungen fuhr schliesslich letztere ohne das in Rede stehende Schiff, das erst später freigegeben wurde, ab.

Doch war die Kaufmannschaft nur für Prolongation, wenn diese im Interesse von Handel und Schiffahrt zu sein schien; auch die Kaufleute sahen die nachträgliche Änderung eines einmal festgesetzten Termins ungern<sup>1)</sup>, und im Jahre 1728 empfahlen die Kommerzdeputirten allerdings die Genehmigung eines solchen Gesuchs, zugleich aber auch, „dafs es eben so nicht eclatiren, noch in dem Anschlag geendert werden möchte“. Ebenso sahen die Kaufleute sehr wohl die Nothwendigkeit ein, die Schiffer durch einen gewissen Zwang zur prompteren Einhaltung der Convoytermine anzuhalten. Schon im Frühjahr 1681 schlugen die Kommerzdeputirten dem Rathe vor, dafs dem die Convoy verkündenden Börsenschlag ein Anhang beigefügt werde, wonach „diejenige Schiffere, welche mit Convoy angeschlagen und druff Kauffmansgüter eingenommen, sie weren halb oder voll geladen, mit abgehen oder antworten müsten“. Diesen Anhang mit anzuschlagen, trug nun allerdings der Rath Bedenken, indem er meinte, es sei Sache des Ehrb. Kaufmanns, dies mit den Schiffern abzumachen. Im Jahre 1689 kam aber der Rath selbst wieder auf jenen Vorschlag zurück und meinte, „dafs derjenige Schiffer, so mit Convoy angeschlagen, aus seinen eigenen, nicht aber aus der Reedern Mitteln, 100 Thaler Bürgen stellen oder bey der Admiralitet deponiren solte, desfalls er sich nicht auf bestimmte Zeit bey der Munsterung und Convoy hielte, selbe zur Strafe verlustig seyn und nicht mit Convoy gehen würde“. Hiermit war der Ehrb. Kaufmann einverstanden; als aber bald darauf die Kommerzdeputirten auch für die Convoykapitäne eine solche Strafe einzuführen anregten, konnte sich der Ehrb. Kaufmann darüber nicht einigen. Die von den Schiffern zu stellenden Kautionen, mit denen Diejenigen sich einverstanden erklärten, die noch in demselben Jahre Prolongation nachsuchten, wurden nunmehr eingeführt.

Verzögerungen in der Abfahrt der Convoyflotte fanden natürlich auch statt, ohne dafs formell eine Prolongation ausgesprochen worden wäre. Meist waren diese Verzögerungen nur von geringer Zeitdauer. Schlimm

---

<sup>1)</sup> In dem „Discourse of trade, coyn, and paper credit, and of ways and means to gain and retain riches“ (London 1697) heifst es S. 146: „Protraction of time for the departure of Convoys, whether occasioned by Merchant-Ships or Convoys not being ready hath occasioned great losses, and should be prevented if possible“.

war es eigentlich nur einmal. Mitte December 1715 wollte Kapitän Schröder nach England und dem Westen fahren. Als er nun bei Cuxhaven lag, schrieben ihm sechs noch bei Glückstadt liegende Schiffer, daß sie Eisgangs halber nicht weiter könnten, und baten um Mittheilung des Rendezvousplatzes in England. Darauf schrieb Schröder ihnen am 15. December einen geharnischten Brief, in dem es heißt: er sehe aus ihrem Schreiben „mit Verdrufs Eure Negligence, so Ihr Leydtwesen nennet; enfin, Ihr möget es sehen, für Eure Herren Rehders und Einlahdere zu verantworten, wann Ihr nur könnet“. Sie hätten ihm, fährt er fort, wohl folgen können; „schlecht ist die Excuse von Eyfsgang, mafsen man ja selbst mit seinen Augen alles in observans genommen. Ich bedauere nur das löbl. Commercium unseres Vaterlandes, als welche durch Euer Proceduren von Ihre Conjunctionen der Handlung verlustig gemacht werden“. Er müsse abfahren, und „nun stehet die Ax am Baum“. Wirklich hatte das Zurückbleiben der Schiffe die Folge, daß Schröder längere Zeit in Portsmouth liegen und auf sie warten mußte<sup>1)</sup>.

Im Sommer 1727 verzögerte sich die Abreise Kapitän Schröder's von der Elbe; er klagte damals bitter über die Säumigkeit und Rücksichtslosigkeit der Schiffer; „der eine setzet sich aus ignorance an Grundt, der andere, obschon weise genug, bleibet mit ein höchst interessirtes Schiff auf der Elbe aufwärts liegen und anckert hinten aufs in der Flotte, in Hoffnung, es soll noch eine Schmacke voll Stückguth geben, dahero er dann in selbiger Zeit, womit ich als der fornste Mann mit der Ebbe durcharbeiten, er mir nicht folgen könnte“. In Summa, so resumirt der Convoykapitän seine Unschuld an der Verzögerung, „es kommen so viele Difficultäten, welche sich ein Kauffahrdeyman selber macht, vor, daß einem Convoyer, welcher der gantzen Börse dienen soll und dessen Voruhrtel und Nachrede unterworfen ist, die Ohren gellen und schellen thun, wenn er bey sich betrachtet, wie wunderlich es mit dem Uhrtefällen gehet, wann er selbst siehet, daß 1—2 à 3 Stück frembde Schiffe abgehen, doch ohne favorablen Windt und nur mit beyhülffe der Ebbe, quer und dwars ab zur See arbeiten, obschon daß in See doch nichts benützen können“.

Vor Antritt der Reise ward dem Convoykapitän eine Instruktion

<sup>1)</sup> Der Rath behielt sich, als er von der Sache hörte, „die etwanige Ahndung“ vor; doch wünschten die Kommerzdeputirten, daß nichts gegen die Schiffer „ohne des E. Kaufmans Consens möge vorgenommen werden“. Später meinte der Ehrb. Kaufmann, die Sache hätte sich wohl vermeiden lassen, wenn Schröder gleich nach der Musterung abgefahren wäre.

über seinen Kurs, die Häfen, die er anzulaufen habe, die Liegetage in den einzelnen Häfen und anderes Einschlägige gegeben. Diese Instruktion wurde festgestellt durch Übereinkunft und Verhandlung zwischen dem Rath, der Kämmeri, der Admiralität und den Kommerzdeputirten. Namentlich letztere brachten meist Abänderungsvorschläge für den Ehrb. Kaufmann ein<sup>1)</sup>. Die Mittheilung der Instruktion an die Kommerzdeputirten mußte aber von diesen mehrfach erst verlangt werden; von einigen Reisen hat die vorherige Mittheilung überhaupt nicht stattgefunden, so von den Reisen 1678, 1680—81; doch meinte der Rath im Oktober 1689, es stünde einer Mittheilung nichts im Wege, „weil es allezeit geschehen“. Wenn der Rath mehrfach zögerte, die Instruktion den Kommerzdeputirten zu unterbreiten, so scheint das aus Furcht vor Indiskretion geschehen zu sein; er empfahl deshalb stets „Secretesse“ und liefs im Jahre 1727, nachdem zuerst den Kommerzdeputirten überhaupt kein Einblick in die Instruktion hatte gestattet werden sollen, ihnen schließlicly nur einige Artikel vorlegen.

Es sind zahlreiche Instruktionen erhalten. Von derjenigen für die erste Convoyfahrt 1662 allerdings nur die Geheimartikel<sup>2)</sup>, von der Convoy im Herbst 1663 aber die ganze Instruktion<sup>3)</sup>. Im Wesentlichen enthält jede Instruktion dasselbe.

Die Einhaltung der Instruktion war nicht immer so strikt, wie es gewünscht wurde. Bald tadelte man die Ausdehnung der Liegetage, bald eine Abweichung von dem vorgeschriebenen Kurs u. a. mehr<sup>4)</sup>.

Über kleine Verstöße wurde hinweggesehen, ebenso wo gröfsere Abweichungen von der Instruktion stattgefunden hatten, und die Folgen nicht in irgend einer Weise sich schädlich erwiesen. War das aber der Fall gewesen, so erfolgten Proteste, Klagen und daran anschliesend Verwarnungen an den betreffenden Kapitän<sup>5)</sup>. Kein Convoykapitän ist von

<sup>1)</sup> Die von 1666 vgl. im Anhang Nr. 12.

<sup>2)</sup> Vgl. im Anhang Nr. 8.

<sup>3)</sup> Vgl. im Anhang Nr. 9.

<sup>4)</sup> So wurde Kapitän Tamm im August 1689 Folgendes vorgehalten: „1) dafs in Cadix auf der Herreise 9 Tage die Convoy zu lange gelegen (hiebey stehet zu observiren, dafs die Liegetage zu Cadix in 12 Tagen bestehend gar zu kurtz und fast unmöglich nachzukommen). 2) zu Marselia 12 Tage zu viel gelegen. 3) zu Livorno 3 Tage zu viel. 4) In der Rückreise hat er in allens 9 Tage zu Marsella gelegen, wovon sich nichts in der Instruktion befindet, muß also der Capt. durch Brieffe von E. E. Hochw. Raht daselbst anzulaufen beordert seyn. 5) In der Rückreise ist er ebenfalls zu Alicanten angelaufen und 2 Tage daselbst gelegen, wozu er in der Instruktion nicht beordert gewesen. 6) Zu Cadix in der Rückreise 14 Tage zu viel gelegen“.

<sup>5)</sup> So liefs der Rath am 14. September 1688 an Kapitän M. Schröder nach Cadiz schreiben: Er habe vernommen, dafs „Ihr Peter Labbé zu Gefallen, weil der-



solchen Dingen verschont geblieben; ob mit eigenem Verschulden oder nicht, läßt sich im Einzelfall schwer nachweisen. Karpfanger machte man 1681 heftige Vorwürfe wegen mehrerer Verstöße gegen seine Instruktion; Proteste wurden in Aussicht gestellt, aus denen, wie der Convoyherr Matfeld sich ausdrückte, man „sehen könnte, wie absolut die Capitaine der Convoye ausserhalb Landes verfahren“. Fast an den Kragen wäre es aber Kapitän Holste gegangen. Er hatte schon Manches auf dem Kerbholz und schon öftere Übertretungen der Instruktion sich zu Schulden kommen lassen. So hatte er im Sommer 1676 vor der abgelaufenen Zeit die grönländischen Gewässer verlassen und eine Anzahl von Schiffen im Stich gelassen, was die Interessenten der letzteren ihm zum schweren Vorwurf machten<sup>1)</sup>. Sehr ernst wurde es aber, als Holste in den Jahren 1680—81 gegen die Instruktion grob verstossen hatte. Namentlich warf man ihm vor, daß er 153 Tage über seine Ordre ausgeblieben sei; allein in Livorno habe er 51 Tage länger gelegen, als ihm vorgeschrieben. Diese Ausdehnung der Reise kam der Convoykasse und den beteiligten Kaufleuten natürlich, direkt und indirekt, theuer zu stehen. Als unmittelbar durch die lange Ausdehnung der Reise für die Convoykasse erwachsene Kosten berechnete man dem Holste die stattliche Summe von 28 498  $\text{£}$  14  $\beta$ . Ausserdem aber behielt sich der Rath die Strafe, die Holste dafür, daß er die „Ordre nicht pariret“, und der Ehrb. Kaufmann die Kosten dessen, „was derselbe wegen des Schadens, so Ihm wegen dieser Tardanze veruhrsachet worden, zu fordern hette“, vor; endlich wurde aber auch die Berechnung der Kosten für zwei Schiffe, die man wegen des langen Ausbleibens Holste's hatte ausrüsten müssen, diesem in Aussicht gestellt. Diese Angelegenheit zog sich sehr lange hin. Die Kaufmannschaft war in hohem Grade über Holste's Übertretungen erbittert<sup>2)</sup>; sie hatte um so mehr Ursache dazu, als Holste sogar eine Rechnung aufgestellt hatte, die weit über das ging, was ihm — ganz abgesehen von den Extrakosten — zukam. Deshalb wollten die Kaufleute von einem Vergleich, wie ihn der Rath vorgeschlagen, lange nichts wissen, sondern sie verlangten strikte Zahlung der aufgemachten Rechnung oder strengen fiskalischen Prozefs gegen ihn, sammelten

---

selbe Euern Bericht nach in den beiden beorderten und vergönneten Liegetagen mit Entladung seiner bey sich habenden Güter und Wahren sobald nicht fertig werden können, bifs auf den 27. August lenger Euch daselbst aufgehalten habet“. Er habe künftig sich strikte an die Instruktion zu halten.

<sup>1)</sup> Floris an Generalstaaten, 8. September 1676.

<sup>2)</sup> Vgl. auch Briefe des Bürgermeisters Schulte an seinen Sohn, S. 187; Holste sei, so schreibt Schulte, „bei den Kauffleuten in schlechtem Credit und garnicht beliebt“. Kurz erwähnt wird die Angelegenheit auch von Beneke S. 193.

auch eifrig immer mehr gegen Holstes Verfahren sprechende Beweismittel sowohl von dieser Reise als auch von früheren Fahrten des Kapitän. Besonders sträubten sich die Kaufleute dagegen, daß dem Kapitän ein neues Convoykommando gegeben werde, ehe nicht die ganze Sache erledigt war. Der Rath empfahl im Mai 1683 im Einverständnis mit der Admiralität, daß man Holste die bevorstehende Reise allerdings machen, den Prozeß aber ruhig seinen Fortgang nehmen lassen sollte, wogegen Holste Kautions zu stellen haben würde. Eine Convoy wurde ihm nun vorläufig doch nicht gegeben; noch bis Ende 1684 verhandelte man. Der Kapitän hatte aber das Glück, der Schwiegervater des holsteinischen Vicekanzlers Ulcken zu sein, eines Mannes von großem Einfluß. Der Rath befürchtete deshalb, daß, wenn man Holste zu scharf anfasse, der Eidam das in den zahlreichen Angelegenheiten, in denen Hamburg auf ein Entgegenkommen der holsteinischen Regierung zu rechnen hatte — so betreffs der Helgoländer Blüse, des Lootswesens u. a. m. — vergelten könne. Als endlich die ganze Affaire so lange gedauert hatte, daß, sollte nicht daraus eine schwere Schädigung des Convoywesens, und somit des Handels und der Schifffahrt erwachsen, sie notwendig erledigt werden mußte, forderte die Bürgerschaft — am 1. September 1684 — den Rath auf, „Kapitän Holsten Sache fordernsamt zur Richtigkeit zu bringen und derselben ungesäumt abzuheffen“. Damit war der Rath einverstanden; die Bürgerschaft setzte einen Ausschuss von 8 Kaufleuten und 2 Schiffern ein. Diese in Gemeinschaft mit Deputirten des Raths schlossen einen Vergleich<sup>1)</sup> mit Holste, den die Bürgerschaft am 25. September bestätigte. Damit war diese sehr unerquickliche Sache, die das Convoywesen in jenen Jahren schwer geschädigt hat, beendet. Holste scheint in der kurzen Zeit, die er noch auf Convoysschiffen fuhr, der Hoffnung, die der Rath vorher aussprach, „weil er einmahl angeloffen, er werde sich desto besser halten“, entsprochen zu haben.

Ein derartiger krasser Fall von Instruktionsübertretung ist in der ganzen Geschichte des hamburgischen Convoywesens sonst nicht vorgekommen. Er war aber die Veranlassung, daß der besseren Regelung des Instruktionswesens näher getreten wurde. Bereits im Juli 1680 hatten Deputirte des Raths den Kommerzdeputirten gegenüber geäußert, daß es wohl nöthig sei, „daß man ein gutt reglement in der Convoy

<sup>1)</sup> Über den Inhalt dieses Vergleichs ist einzige Quelle Bürgermeister Schulte in einem Brief an seinen Sohn (S. 194): „Nun ist die Sache dieser Tage in Güte abgethan und dahin verglichen, daß nicht allein seine vermeintlich geforderte 10000  $\mathcal{R}$  hinwegfallen, sondern daß er darzu der Cämerey und Admiralität aufs seinen eigenen Mitteln noch 10 000  $\mathcal{R}$  entrichtet und bezahlet“; ebenso S. 197.

machen möchte“. Im März 1681 traten dann die Convoydeputirten mit letzteren zu einer Konferenz zusammen; diese bezweckte zunächst nur eine Erörterung darüber, wie „die unnöthigen Aufgaben und bishero eingeschlichene Mißbräuche soviel möglich abgeschaffet werden möchten“. Die Kommerzdeputirten gaben aber nun speciell dem Wunsche, die Instruktionen und Journale der Kapitäne von den letzten Reisen zu sehen, Ausdruck. Das wurde ihnen bewilligt. Von einer generellen Organisation des Instruktionswesens ist nicht die Rede; für die Instruktionen allgemeine Regeln aufzustellen war auch kaum möglich; hier mußte von Fall zu Fall Vereinbarung getroffen werden. Ganz richtig erklärte auch im Oktober 1681 der Rathsherr Matfeld, der Vorsitzende im Convoykolleg, „es würde kein ander Reglement erfolgen oder können gemacht werden, als daß die Instructiones von die Capt<sup>en</sup> fleissig beobachtet würden, imgleichen die Zeit der Abfahrt, dann auch wegen Krieg und Frieden die Sache sich unterschiedlich verenderte“. Damit war die Kommerzdeputation vollkommen einverstanden.

Wesentlich blieb es dann so wie früher; das Verhalten der Kapitäne gab zu Reformen auf diesem Gebiete keinen Anlaß. Von fiskalischem Proceß gegen einen Kapitän wegen Übertretung seiner Instruktion ist nur noch einmal die Rede; im Jahre 1691 hatte Kapitän Schröder Schiffe, die er in Porto hatte abholen sollen, nicht mitgenommen; die Interessenten verlangten nun, „daß der Rath dekretire, daß Capt. Schröder fiscaliter belangt werde“. Es blieb aber bei diesem Verlangen.

Ein merkwürdiger Fall ereignete sich im September 1708. Als man damals erfuhr, daß Kapitän Tamm Portsmouth angelaufen sei, was gegen die vorher von allen Faktoren getroffene Abrede war, stellte es sich heraus, daß der Schreiber die Ordre falsch abgeschrieben habe. Der Ehrb. Kaufmann fand sich hierdurch „höchst beschwert“; und der Rath versprach, daß in Zukunft die Ordre stets vorher den Kommerzdeputirten zur Kontrolle mitgetheilt werden solle.

Über den Werth der Instruktionen bestanden nun übrigens ebenso wie darüber, wie weit die Kapitäne zwingend an sie gebunden waren, Zweifel. So meinte der Ehrb. Kaufmann im November 1690, die Convoy solle eventuell nach des Kapitäns und „sämpthlicher bey sich habender Schiffer Gutfinden ihre Reise verfolgen, was die Majora geben“. Der Rath hielt aber doch für sehr bedenklich, „unter der Schifferer disposition es zu lassen“, und er meinte, es wäre besser, man gäbe „eine gewisse Ordre, umb allen Vorfall zu verhindern“. Sicherlich entsprach aber die Ansicht des Ehrb. Kaufmanns mehr dem praktischen Bedürfnis; er wies darauf hin, daß „Capitain und Schiffer am nächsten dort weren, die Conjunctionen zu erfahren; und würde ein Jeder woll sicher zu werk

gehen, weil ihre Wollfahrt, ja Lebensgefahr mit dran hinge“. Hierauf liefs der Rath es sich gefallen, wünschte Glück dazu, meinte aber, es „möchte ein jeder Interessent seinen Schiffer ermahnen, dabey sein bestes zu thun und vorsichtig zu Werk zu gehen“. — Dafs die Convoykapitäne in Anbetracht der meist scharfen Kontrolle, der nach Ablauf der Reise an der Hand ihrer Journale die Beobachtung der Instruktion unterzogen zu werden pflegte, möglichst deutliche Instruktionen zu erhalten wünschten, ist auch begreiflich; im Oktober 1692 äufserten sie diesen Wunsch, „damit sie nicht hernach besprochen würden“. Aber die Kommerzdeputirten wollten davon nichts wissen; „ein erfahren und redlich Capitain“, so entgegneten sie, „müsse selbst ja wissen, den besten Seemannsstiel in Noth zu gebrauchen; denn sichs ohnmöglich so positive vorschreiben liesse, weil man jetzo nicht wissen könnte, wie künftig Wetter und Wind würde dazu fügen“. Und als im December 1701 Kapitän Schröder Sturmes halber mit seiner Convoy wieder umkehrte und auf die Elbe kam, ward ihm, als er um Ordre bat, entgegnet, „dafs er als ein alter erfahrner See-Capitain würde wissen, wann ihm Wind und Wetter dienen will, sich von der Elbe wieder ab und in See sich zu begeben“.

Andererseits hatte noch kurz vor jener im Oktober 1692 gefallenen Äufserung, nämlich im Juli, der Ehrb. Kaufmann gemahnt, dafs die Kapitäne „ihre order stricte nachleben“ müfsten, und die Kommerzdeputirten waren derselben Ansicht. Dagegen beantragten im Januar 1707 die Kommerzdeputirten selbst, dafs in Kapitän Tamm's Ordre die Klausel eingefügt werde, dafs er eventuell „nach Seemannsstiel“ verfahren solle.

Thatsächlich hat man auch über kleinere Übertretungen der Instruktion, namentlich wenn sie durch die Umstände sich rechtfertigen liefsen, meist hinweggesehen.

In einzelnen Fällen wurde geheime Segelordre vorgesehen; namentlich bei der nordischen Fahrt kam solche in Betracht. Dafs die Wahl des Rendezvousplatzes geheim gehalten wurde, war ja im Interesse der Sicherheit der Grönlandfahrer sehr wichtig. Im März 1694 beantragten die Letzteren selbst, dafs, damit der Rendezvousplatz den Kapern verborgen bliebe, der Convoyer die betreffende Ordre erst „auf einer gewissen Höhe“ öffnen dürfte. Im April meinten die Grönlandfahrer aber, dafs es nicht gut sei, wenn die Schiffer den Sammelplatz erst auf hoher See erführen, denn es sei schwierig, dafs sie so nahe bei einander blieben; sie wünschten deshalb, dafs jedem Schiffer eine versiegelte Ordre gegeben werde, und versprachen strengste Diskretion; wenn ihnen „was feindliches solte begegnen“, wollten sie die Ordre „mit ein Loht

oder Kugel dran“ in See werfen. Das hielt der Rath aber für den Convoyer für zu gefährlich; es blieb dabei, daß nur dieser die Ordre bekam<sup>1)</sup>. Doch hatte noch im März 1691 der Rath selbst darauf hingewiesen, daß, wenn der Kapitän die Ordre, in der das Rendezvous verzeichnet sei, erst auf See öffne, wieder kein Schiffer wisse, wo daselbe denn eigentlich sei.

Ganz vorsichtig war man 1695. Im Mai dieses Jahres schlugen einige Archangelhändler vor, man möge einem Schiffer, Dirk Nantes, einen verschlossenen Brief zur Beförderung nach Archangel mitgeben; öffnen dürfte er ihn erst auf See; drei Kaufleute sollten dann später darüber Zeugnis ablegen, ob das Siegel des Briefes nicht doch früher eröffnet gewesen wäre, „damit alles böse evitirt würde“. Es sollte dadurch verhindert werden, daß auf dem Landwege die Meldung von der Route der Flotte früher an die Feinde gelangte.

Auf der Fahrt nach dem Westen finde ich versiegelte, geheime Ordre nur einmal erwähnt; nämlich 1669, wo der Rath von der versiegelten Ordre für die nach Alicante bestimmten Holste und Lau nicht abgehen wollte.

---

<sup>1)</sup> Auch 1695 bekam Kapitän Schröder geheime Ordre über den Sammelplatz.

## Die Convoyer auf der Fahrt und in fremden Häfen.

---

### A. Verhältniß der Convoyer zu den mit ihnen fahrenden Kauffahrteischiffen.

Die Frage, ob in Hamburg für Schiffe bestimmter Fahrt eine Verpflichtung bestanden hat, unter Convoy zu fahren, ist weniger leicht zu beantworten, als es auf den ersten Blick scheint. Die Admiralschaftsordnung von 1623 machte, wie unten dargelegt wird, für die Westfahrt die gemeinsame Reise in der Admiralschaft obligatorisch. Nun haben zwar später die Stadtconvoyen die Admiralschaften größtentheils verdrängt und überflüssig gemacht; thatsächlich ist aber das Fahren unter der Stadtconvoy von dem Fahren unter einem gewählten Admiral nicht verschieden, und das Stadtconvoywesen ruht seerechtlich auf der Grundlage der alten Admiralschaft. Auch ist jene Bestimmung der Admiralschaftsordnung von 1623 zur Zeit der Convoywirthschaft nicht aufgehoben worden. Theoretisch liefse sich also die Annahme, daß jener grundlegende Satz der Admiralschaftsordnung von 1623 auch für die Fahrt unter den Stadtconvoyen gültig gewesen wäre, wohl verfechten. Der Mangel an einer allgemeinen Convoyordnung läßt uns hier im Dunkeln tappen. Aber praktisch ist jene Annahme kaum wahrscheinlich. Man konnte wohl befehlen, wie es 1623 geschah, daß sich mindestens je sechs Schiffe zusammenthun und gemeinsame Fahrt machen sollten; sechs Schiffe gleicher Bestimmung fanden sich in Hamburg leicht zu etwa derselben Zeit zusammen. Dagegen war es unthunlich und undurchführbar, den Schiffen vorzuschreiben, sich einer Stadtconvoy zu bedienen; wollte man das, so wäre hierfür die unausläßliche Vorbedingung die Gewisheit regelmäßiger

Convoyexpeditionen gewesen; auch hätten diese häufiger stattfinden müssen. In Holland, wo diese Bedingungen besser erfüllt wurden, konnte man deshalb den Kauffahrtsschiffen die Fahrt unter Convoyen zur Vorschrift machen<sup>1)</sup>. Aus den Verhandlungen, die in Hamburg über die Convoyfahrten gepflogen wurden, ersieht man aber, wie in den meisten Fällen die Schiffer lange Zeit in Ungewissheit über die Frage, ob Convoy fahre oder nicht, gehalten wurden, und wie nicht selten nach langer Ungewissheit die Convoy schliesslich nicht einmal zu Stande kam. Bei solcher Sachlage mußte man den Schiffern freie Hand lassen; man durfte sie weder nöthigen, unter Stadtconvoy zu fahren, noch abhalten, fremde Convoyen in Bremen, Holland, England aufzusuchen. Und thatsächlich ist denn auch davon niemals die Rede gewesen; ein Zwang für hamburgische Schiffer, unter Convoy, — Stadt- oder Privatconvoy —, zu fahren, hat in der Convoyepoche nicht bestanden.

Hatte sich aber einmal ein hamburgisches Schiff einer Stadtconvoy angeschlossen, so hatte es sich einer bestimmten Ordnung zu fügen. Hierüber soll im Folgenden die Rede sein.

War eine Convoy beschlossen und angeschlagen, so meldeten sich die Schiffer, die mit ihr fahren wollten, und legten um die festgesetzte Abfahrtszeit ihre Schiffe an den Ort, wo die Convoy lag. Dieser war selten Cuxhaven, von wo die Convoyflotte schliesslich in See ging, sondern meist eine der oberhalb belegenen Reeden, Wittenbergen, Freyburg, Brunshausen u. s. w. Waren die Schiffe alle um ihn versammelt, und stand die Abfahrt nahe bevor, so steckte der Convoykapitän ein Signal auf, das die Schiffer zu ihm rief; dann wurde „Admiralschaft“ gemacht, d. h. jeder Schiffer erhielt und unterschrieb den Admirals- und Signalbrief<sup>2)</sup>. Bei den alten Privatadmiralschaften und noch den Convoyfahrten von 1662 geschah dies in Anwesenheit der Schifferalten, die auf Anordnung der Admiralität dies Geschäft beaufsichtigten<sup>3)</sup>. Bei den Fahrten der Stadteconvoyen scheint dies ohne Assistenz von Seiten der Schifferalten oder sonst Jemandes sich vollzogen, namentlich scheinen die Convoy-

<sup>1)</sup> Groot-Plac.-Boek I, 956 ff. Plakat vom 25. August 1651, Art. 1; doch setzte Art. 6 einige Ausnahmen fest. — Über den in späterer Zeit in England für gewisse Fahrten vorgeschriebenen Convoyzwang vgl. Abbott, A treatise of the law rel. to merchant ships and seamen. 12. ed. S. 298 ff.

<sup>2)</sup> So auch in der spanischen Ordenanza von 1748, Tit. V, Art. 27; hier wird dem Kommandeur eines Kriegsschiffes vorgeschrieben: „Quando huviere de escoltar algun Comboy, distribuirà à las embarcaciones, que le compongan, antes de salvi del Puerto, las ordenes, señales, y derrotero, que deban seguir“.

<sup>3)</sup> Vgl. im Anhang Nr. 7. Über die alte Admiralschaft vgl. unten im Abschnitt über die Privatconvoyen.

kapitäne die Feststellung der Artikel des Admiralsbriefs selbständig besorgt zu haben<sup>1)</sup>.

Mit der Einhändigung und Unterzeichnung des Admiralsbriefes war eine Förmlichkeit verbunden, durch die der Convoykommandeur unter den Schiffern einen zum Vicekommandeur und einen zum Schout-bei-Nacht<sup>2)</sup> ernannte. Viel mehr als eine Förmlichkeit scheint dies aber nicht gewesen zu sein; sie wird in den Journalen und auch sonst im hamburgischen Convoywesen nur selten erwähnt. Die Führer der im Herbst 1662 ausgehenden Convoyflotte werden in der vom Rath ihnen ausgefertigten „Legitimation“ als „Commandeur“ und „Vice-Commandeur“ bezeichnet, während die Chronik<sup>3)</sup> denselben Personen die Benennung Admiral und Viceadmiral beilegt. Aus dem uns erhaltenen Admiralsbrief für die Reise Karpfanger's nach dem Westen im Jahre 1676<sup>4)</sup> ergibt sich, daß sowohl ein Vicekommandeur wie auch ein „Schoubenacht“ ernannt wurde. Auf der Convoyreise 1691—92, bei der zwei Convoyen zusammen fuhren, theilte der Oberkommandeur, Tamm, die Flotte in drei Escadres, von denen er selbst eine, Marinsen die zweite und der „Schoubenacht“ Frese die dritte führte<sup>5)</sup>. In diesem Falle hatte bei der Größe der Flotte, und da zwei Convoykapitäne, die sonst gleichen Rang hatten, bei derselben waren, diese Ernennung wohl mehr als eine bloß formale Bedeutung. — Im November 1701 machte beim Antritt der Fahrt des „Leopoldus“ der Kapitän den Peter Laber zum „Vietzs-Commandeur“ und Cornelius Lübbers zum „Schaubienacht“. Übrigens wird ein Viceadmiral schon in der Admiralsschaftsordnung von 1623<sup>6)</sup> erwähnt, und in dem erhaltenen ältesten Rechnungsbuch der Admiralität<sup>7)</sup> werden Admiral, Viceadmiral und „Schublenacht“ mehrfach genannt. In den Admiralsbriefen von 1712 und 1746 erscheint weder der Schout-bei-Nacht noch der Viceadmiral. —

Für das Verhältnis zwischen der Leitung des Convoysschiffes und den Kauffahrteischiffen, aber auch für dasjenige unter letzteren gab die Richt-

<sup>1)</sup> Das schliesse ich aus der von Langenbeck S. 133 mitgetheilten Thatsache, daß die Kommandeure die Admiralsbriefe nach ihrem Gutfinden änderten.

<sup>2)</sup> Über die Bedeutung und den Ursprung dieser Bezeichnung vgl. de Jonge I, 296 ff.

<sup>3)</sup> Chronik des Janibal und nach ihm Gallois III, 292; die Namen Alert Hildebrand und Jacob Meier sind aber falsch; es waren Albert Hillebrandsen und Matthias Dreyer.

<sup>4)</sup> Druck, in der Mandatensammlung der Kommerzbibliothek.

<sup>5)</sup> Brief Tamm's vom 13. November 1691.

<sup>6)</sup> Langenbeck S. 332. 334.

<sup>7)</sup> Im Hamb. Staatsarchiv.



schnur der Admiralsbrief. Das Vertragsverhältnis, das sie alle mit einander eingingen, indem sie sich zu einer Admiralschaft vereinigten, fand in den Bestimmungen des Admiralsbriefes seinen Ausdruck. Außer dem Admiralsbrief kamen dann noch als maßgebend in Betracht der Eid und die Instruktion des Convoykapitäns und die allgemein gültigen Bestimmungen des hamburgischen Seerechts.

Der Hauptzweck der gemeinsamen Convoyfahrt war der gegenseitige Schutz gegen Gefahren jeder Art; die Convoyen hatten einen lediglich defensiven, protektiven Charakter; sie sollten den Feind nicht aufsuchen<sup>1)</sup>, sondern vermeiden und nur im Nothfall von den Waffen Gebrauch machen. Der Zweck des Schutzes konnte nur erreicht werden, wenn alle möglichst zusammenhielten. Ohne bewusstes Zusammenwirken aller Theile war eine Convoyfahrt überhaupt nutzlos. Für Fälle unfreiwilliger Trennung, die durch elementare Ereignisse, Sturm, Nebel, Dunkelheit, herbeigeführt werden konnten, traf der Admiralsbrief verschiedene Bestimmungen; sie finden Anwendung sowohl auf das Convoysschiff als auch die Kauffahrteischiffe und sind wesentlich von nautischem Interesse. Aber auch das freiwillige, unmotivirte Verlassen der Flotte mußte ins Auge gefaßt werden. Für den Convoykapitän konnte dies kaum in Betracht kommen; er war Beamter der Stadt; er hatte in seinem Eide<sup>2)</sup> geschworen, daß er, „bey denen meiner Admiralschaft und Defension anbetrauten Schiffen, wie ein redlicher Mann getreulich handeln und stehen, Ehr, Guht und Bluth bei ihnen aufsetzen und nicht verlassen“ wollte. Sicher hätte ihn Schimpf und Schande daheim erwartet, wenn er seine Flotte absichtlich in Stich gelassen<sup>3)</sup>. Hinsichtlich der Kauffahrteischiffe war dies anders. Ihre Führer hatten ein Interesse, bei der Flotte zu bleiben, nur so lange, als es ihrem und ihrer Reeder Vortheil entsprach; das Convoyfahren war für sie nur Mittel zum Zweck; paßte es ihnen nicht mehr, mit der Flotte zu segeln, so lag die Neigung, sich den Verpflichtungen des Admiralsbriefes zu entziehen, sehr nahe. Schon im alten hamburgischen Schiff- und Seerecht heißt es: „Dieweil viel

<sup>1)</sup> Diefhalb heißt es in den „Principes de Colbert“: „Lorsque des capitaines étaient chargés d'escorter des convois, il leur recommandait de songer plutôt à les mettre en sûreté qu'à combattre les ennemis“ (Clément, Lettres, instructions etc. de Colbert III, 2 S. 730).

<sup>2)</sup> Langenbeck S. 340.

<sup>3)</sup> Die französische Ordonnance von 1689 bestimmte Livre IV. Tit. II, Art. 38: „Celuy qui sera chargé de l'escorte ou convoy de vaisseaux marchands et qui les abandonnera, sera puni de mesme“ (d. h. „de mort comme deserteur“). Über die gegenseitige Vertheidigung vgl. unten.

Admiralschaft gemacht werden und doch wenig gehalten“<sup>1)</sup>. Deshalb sind die Bestimmungen des Admiralsbriefes, die den Schiffen Verpflichtungen in Bezug auf die gemeinsame Fahrt auferlegen, sehr viel wichtiger und interessanter, als alle anderen; sie bilden den eigentlichen Kernpunkt des Vertragsverhältnisses. Durch keine Bestimmung des Admiralsbriefes wird dieses klarer beleuchtet, als durch den 13. Artikel. Er lautet<sup>2)</sup>: „So ein oder mehr Schiffe, so zu dieser Admiralschaft gehören, in Zeit der Noht, oder sonsten zur Unzeit, und an unbehörlichen Orthen, sich von der Flotte separiren, und dieselbe verlassen würden, obgleich keine Schwierigkeit oder Schade daraus entstehet, so ihnen zugemessen werden könnte, sollen sie zu einer Strafe 1500 Marck Lübsch geben, dafür ihre Schiffe ansprühig seyn sollen“; d. h. unmotivirtes Verlassen der Convoyflotte war strafbar. Im holländischen Convoyrecht<sup>3)</sup>. noch strenger aber in der französischen Ordonnance von 1689<sup>4)</sup> finden sich ähnliche Bestimmungen. Die Bedeutung des Artikels 13 besteht darin, daß durch ihn die Zusammengehörigkeit der Convoyflotte rechtlich fixirt wurde. Es widersprach nicht nur dem Geiste der in dem Admiralsbriefe getroffenen Vereinbarung, es war auch widerrechtlich, sich ohne triftigen Grund von der Convoy zu trennen. Die Unterzeichnung des Admiralsbriefes begründete also eine obligatorische Verpflichtung, deren Nichteinhaltung eine öffentliche Strafe nach sich zog.

Sehr viel schwieriger ist dagegen die Frage, ob den Schiffen, die durch Vernachlässigung der Bestimmungen des Admiralsbriefes seitens anderer Mitfahrenden irgend welchen Schaden erlitten, ein privater, civilrechtlicher Anspruch gegen diese letzteren zustand. Im Art. 41 des hamburgischen Schiff- und Seerechts heißt es: „wer nun die Admiral-

<sup>1)</sup> Langenbeck S. 94.

<sup>2)</sup> Ebenda S. 129.

<sup>3)</sup> Plakat vom 25. August 1651, Art 3: „Dat geene Koopvaerdyeschepen haer Convoy ofte Compagnie sullen mogen verlaten, soo lange sy niet en zijn op hare gesticneerde Plaetsen, ofte alsse mette selve eene cours sullen kunnen seylen, 't zy om wat redenen sulcks mochte wesen, maer gehouden zijn by de vloot te blyven“ etc. (Groot Placcatboek I, 958). Die dänische „Verordnung wegen der Convoye auf Hispanien“ von 1622 bestimmte dagegen: „Jedoch soll einem jeden entweder zuvor, hernacher oder alsdann vor sich selbst, wann er sein eigen Schiff und Gut wagen will, mit dieser austrückligen Condition, das er sich von der Vloete abhalte, zu siegelen frey stehen“.

<sup>4)</sup> Livre IV, Titre II, Art. 38: „Si le capitaine du vaisseau marchand qui sera mis sous l'escorte s'en separe sans raison légitime, il sera condamné aux galères.“ Die späteren Bestimmungen in dieser Richtung vgl. bei Valin, *Nouv. Commentaire I*, 693 f. Schon das Statut von Marseille von ca. 1254 setzt Strafen auf das Verlassen einer Convoy (Pardessus IV, 277).

schaft bricht und darüber jemand genommen würde, so soll der Schiffer, so die Admiralschaft gebrochen hat, schuldig seyn, den Schaden von dem Seinigen zu bezahlen; hat er das an Gelde nicht, so soll er nach Ermässigung willkürlich gestraft werden.“ Hier, im Stadtbuch von 1603, war also eine civilrechtliche Haftung des Schuldigen ausgesprochen. Das stand im Einklang mit der juristischen Auffassung von der Admiralität als einer Societät, d. h. der Übereinkunft mehrerer Personen über eine Vereinigung von Leistungen zu gemeinschaftlichem Zwecke. Und ohne Zweifel bestand auch noch zu unserer Zeit, zur Zeit der Stadtconvoyfahrten, für offenbare Verschuldungen von Schaden durch Vernachlässigung der eingegangenen Verpflichtungen die gegenseitige Haftbarkeit der Schiffer; in dem bereits angezogenen Artikel 13 des Admiralsbriefes heisst es ja auch: „obgleich keine Schwierigkeit oder Schade daraus entsteht, so ihnen zugemessen werden könnte“. Auch Langenbeck nimmt an<sup>1)</sup>, „dafs, wann einer seinen Pflichten nicht nachkäme, er dennoch gehalten bleibet, den Schaden, welchen die andern dadurch gelitten, mit zu vergüten“. Allerdings wird es im Einzelfall meist sehr schwer nachweisbar gewesen sein, ob Jemanden ein Verschulden traf; konnte aber Niemand für den Schaden haftbar gemacht werden, so mußte der Geschädigte den Verlust selbst tragen; so bestimmte Art. 12 des Admiralsbriefes; das Princip der reinen Societät war dadurch schon durchbrochen, und von Vertheilung einer Havarie-grosse über alle Unterzeichner konnte z. B. nicht mehr die Rede sein<sup>2)</sup>.

Untersuchen wir nun im Anschluß an diese allgemeine Erörterung, wie denn in der Praxis die Bestimmungen des Admiralsbriefes gehandhabt wurden, wie namentlich sich das Verhältnis zwischen der Convoyleitung und den Kauffahrteischiffen bewährte. Wenn wir auch nicht im Stande sind, für alle im Admiralsbrief angezogenen Fälle erläuternde Beispiele aus der Wirklichkeit anzuführen, so beleuchtet doch schon eine Reihe von einzelnen Vorfällen das Gesamtbild der gemeinsamen Fahrt.

Dafs die Schiffer oft über die Kapitäne und diese ebenso oft über die Schiffer klagten, ist begreiflich; Widerspenstigkeit und Unfolgsamkeit auf dieser Seite, böser Wille auf jener Seite werden als Grund zu Klagen angegeben. Kapitän M. Schröder mußte im Jahre 1689 entgegen seiner Instruktion Cartagena anlaufen, da die beiden Schiffer, die er geleitete, sich weigerten, länger zu kreuzen. Holste schrieb im Jahre 1665 aus Cadiz: „mit witerwertichkeit von einige von unseren Schiffern ist die

<sup>1)</sup> S. 97.

<sup>2)</sup> Vgl. Langenbeck S. 96.

Reifse angefangen; darnach sich auch hat alledinck geregulleert; wan von uns eigne Convoy durch meine Edl. Hochgeehrte Herren werdt mitgeben, so wirdt es nicht geachtet, und ein jeder macht sich selber meister, und wan sie unter andere fremde Convoy fahren, wissen sie nicht, wie sie sich schicken sollen“. Bitter beklagte sich Kapitän Tamm in einem Schreiben vom 15. Dezember 1718 über zwei Schiffer, die, wie sie auf der Ausreise vorsätzlich von ihm fortgesegelt seien, nun wieder vermifst würden; „so zweifele nicht, sie werden wiederum à Dessein von mir abgegangen seyn, welches sehr gottlos und vor dem Assecurateur auch sehr verdriesslich ist, indehm man mit kleinen Segeln nach sie wartet und dadurch die ganze Flotte aufhält“. Tamm wies mit Recht auf den 13. Artikel des Admiralsbriefes hin, der bei 500 Thaler Strafe Jedem verbot, sich von der Convoyflotte zu entfernen.

Kapitän Georg Schröder faste in einem Brief vom 26. Juli 1727 sein Urtheil über die unter ihm fahrenden Schiffer und das Verhältnis des Convoyers zu diesen allgemein zusammen: wenn so ein Schiffer etwas kühn sei und voreilig nautische Chancen auszunützen suche, so heisse es: „dieser Schiffer ist ein vigilanter Mann, dagegen ein Orlogs Mann mit seiner unterhabenden Flotta muß ein negligenter geheissen werden, obwohl er seiner Schuldigkeit nach mehr Sorge Tag als Nacht vor sich und seiner Flotte träget, weilm er zur Verantwortung stehet, davon der Kauffahrer nichts empfindet noch weiß und nach gethaner Reyse seinen Rehdern weiß macht, wie es ihm am besten beliebig ist“. Wobei nicht aufer Acht zu lassen ist, dafs Georg Schröder ein etwas galliger, mißgünstiger Herr gewesen zu sein scheint.

Dagegen beschwerten sich 1667 die Kommerzdeputirten über schlechte Begleitung der nach Portugal geschickten Schiffe durch die Convoyer, von denen die nach Spanien bestimmten Schiffe bevorzugt und jene nicht ganz an die portugiesische Küste herangebracht worden wären. Aus den Journalen ersehen wir andererseits, mit welcher Sorgfalt die Convoyen in solchen Fällen verfahren; so heifst es am 22. Februar 1686 im Journal des „Leopoldus“: „onse by hebbende Scheepen, soo naer Lissabon giengen, deeden haer Best, om onder de Wall [= Küste] toe comen; en wy leepen met naer de Wall, om toe sien, ofte oock eenige quaede Scheepen onder de Wall waeren, maer custen niet met all sien“. Auf mangelndes Zusammenhalten der Flotte endlich ging eine Klage von Kaufleuten im Januar 1690, dafs „bey letzter Ausgang des Convoyers die convoyrende Flote Schiffen von ihm zerstreut worden, dafs der meiste theil der Flote noch zurück und von ihm blieben were“; sie ersuchten den Rath, zu veranlassen, „dafs solcher Unordnung des Convoyers vorgebauet würde“. Jedenfalls war es, das ergibt sich ja schon aus diesen

Beschwerden, keine Kleinigkeit für den Convoykapitän, seine Schiffe zusammenzuhalten; bei Nebel, Sturm, Nachts mußte er immer auf alle aufpassen und sie durch Signale im Kurs und bei sich festhalten; ein jedes einzelne Schiff hatte dagegen die sehr viel einfachere Aufgabe, sich nur nach der Convoy zu richten. Wie mühsam und schwierig meist die letztere es hatte, lehrt deutlich ein Studium der Journale.

Wie sorgsam der Convoyer die seiner Obhut anbefohlenen Schiffe hütete, und zwar über die ihm durch den Admiralsbrief direkt gemachten Vorschriften hinaus, erhellt auch daraus, daß, wie sich aus den Journalen ergibt, die Convoy nie mit ihren Schiffen bei Nacht oder Dunkelheit aus einem Hafen auslief. Ausdrücklich betont wird dies einmal in dem Journal der Reise des „Leopoldus“ 1685—86; gegen 5 Uhr Abends, so heißt es hier zu Lissabon, lief der Wind nordwestlich, also günstig, „maer dörven niet eventüren, met en floet Scheepen tegen de Nacht üt toe loepen“.

Besondere Regeln über Qualificirung der Kauffahrteischiffe für die Fahrt unter Convoy waren nicht aufgestellt, eine Art Klassificirung gab es nicht<sup>1)</sup>; es war namentlich nichts über eine gewisse Minimalgröße der Schiffe, die sich einer Convoy anschließen wollten, bestimmt. Man hat auch wohl kaum daran gedacht. Die Verschiedenheit der Größe, Bauart und Segeleinrichtungen der Kauffahrer mußte nun aber das gemeinsame Fahren unter Convoy sehr erschweren. Der Rath wies im Februar 1696 einmal darauf hin, daß doch die Schiffe ja im Stande sein möchten, die Reise mit Convoy auszuhalten und den Wind nicht zu versäumen. Der Ehrb. Kaufmann antwortete hierauf: Er könnte „nicht allemahl Roh-Siegel auf so eine Reise, da die Frachten nicht groß, gebrauchen, und liesse sich solches sonderlich mit fremden Schiffen nicht zwingen, die sich unserer Convoye bedienen“; übrigens werde E. Ehrb. Kaufmann schon selbst „zusehen, seine Güther nicht in alte Pudel zu wagen“. Nur die verschiedene Segel-Schnelligkeit war im Admiralsbrief berücksichtigt. Dieser bestimmte, daß der Kommandeur sich alle Zeit „nach dem unbesegelten Schiffe von der Flotte reguliren“ sollte<sup>2)</sup>. Doch wurde diese Anordnung so ausgelegt, daß, wenn der am schlechtesten besegelte Schiffer nicht Segel nach Möglichkeit einsetzte, er selbst die Verantwortung für etwaigen Schaden zu tragen habe<sup>3)</sup>. Diese Frage wird mehrfach berührt. Kapitän Holste klagte 1685 aus Malaga über einen Schiffer, der ihm

<sup>1)</sup> Vgl. auch oben S. 152 f.

<sup>2)</sup> Deshalb liefs die Convoy oft die Schiffe voraussegeln und blieb „bey de achterste man“ (Journal Karpfanger's, 1680). Den vorne an der Spitze der Flotte segelnden Schiffer nannte man den „Fuhrmann“.

<sup>3)</sup> Langenbeck S. 125. 136.

„mit seinen Siegelu“ viel Verdrufs gemacht habe; im Journal von 1710—11 begegnen mehrere Fälle, wo Schiffe, wie der Journalschreiber annimmt, nicht ihre Schuldigkeit in dieser Richtung thun; „de scheepen ingewagt, want Lorentz Tycksen maackte gans geen Seyls“ heisst es am 1., und „deese helle wagt Lorentz Tycksen ingewagt, want hy maackte geen Seyls“ am 2. November; und ebenso: „onsse Scheepen quamen alle off, bethalven Lorentz Tycksen, die bleeff te lowart liggen“. Am 4. ward es dem Convoykapitän aber zu toll: „wie riefen Lorentz Tycksen toe, waerom hy sien best niet deede, off hem its manqueeerde“. Am 10. December seufzt der Schreiber, es seien „de beyde gottloose Kerrels intewagten als Schomacker & Möller“. Als 1747 ein Lübecker Schiffer auf das Signal, mehr Segel zu machen, nicht reagirte, liefs Brockes auf ihn einen scharfen Schufs abgeben. Konnte ein Schiff einmal wirklich nicht dem Tempo der Flotte folgen, so nahm die Convoy dasselbe in Schlepptau; namentlich unter Brockes geschah das öfter.

Betrifft das Vorstehende im Wesentlichen direkt die Hauptaufgabe für alle Convoytheilnehmer, nämlich zusammenzubleiben, so waren mit der Bethätigung des Strebens, diese Aufgabe bestmöglichst zu lösen, doch die gegenseitigen Beziehungen zwischen der Convoyleitung und den Kauffahrteischiffen nicht erschöpft<sup>1)</sup>. Wie sich bei einem Zusammenstoss mit dem Feinde dies Verhältnis gestaltete, schildern wir an anderer Stelle (S. 282 ff.). Es gab aber doch eine Reihe von äusseren Beziehungen, deren Existenz im engen Zusammenhang stand mit der Stellung, die dem Convoyer als dem Patron gegenüber den Kauffahrern als seinen Schutzbefohlenen zustand. Diese Stellung wird durch mehr als ein Merkmal gekennzeichnet. Zunächst wurde dem Convoyer eine gewisse Rangessuperiorität vor den Kauffahrern zugebilligt. Der Convoykapitän war nicht Primus inter pares, wie das wohl der Fall war bei dem gewählten Admiral der alten Admiralschaft. Schon in der unten näher erwähnten Veränderung des Namens drückt sich dieser Wandel aus; an Stelle des „Admirals“ trat der „Kommandeur“. Dieser nahm kraft seines Antes als wohlbestallter Stadtconvoykapitän eine Vorzugsstellung gegenüber den Führern der Kauffahrer ein, eine Vorzugsstellung, die über den Rahmen der ihm durch den Admiralsbrief verbürgten Rechte hinausging und sich besonders kenntlich machte in den Formen der Signale, der Salute u. s. w. Ein Patron, ein Schutzherr mufs aber anders geehrt werden, als ein Schutzbefohlenen. Wirklich materiell offenbarte sich aber das Patronats-

<sup>1)</sup> Dafs der Convoykapitän, wie Ehrenberg (bei Schrader, Hamburg vor 200 Jahren) S. 276 meint, „unbeschränkter Befehlshaber der ganzen Flotte“ gewesen sei, ist unrichtig.

verhältnis des Convoykapitäns zu seinen Schutzbefohlenen nach zwei Richtungen hin: erstens als Aufsicht, zweitens als Fürsorge.

Als Aufsichtsbehörde war der Convoykapitän insofern thätig, als er laut Admiralsbrief und Instruktion verbunden war, streng auf die den Schiffen auferlegte Verpflichtung zu achten, ihre Fahrzeuge genügend mit Mannschaft, Munition und anderen Bedürfnissen zu versehen<sup>1)</sup>. Noch im Oktober 1691 beschloß der Rath, den Convoykapitänen „anzudeuten, daß sie die unter ihrer Flagge habende Hamburger Schiffe visitieren und deren Stücke und Ammunition aufzeichnen solten“<sup>2)</sup>. Übrigens kommen Klagen in dieser Beziehung selten vor. Mehr allgemein gehalten ist die Beschwerde des Kapitän Holste, der im Januar 1685 von Malaga aus über einen Schiffer folgendermaßen schreibt: „Auch hat er — die 11 Wochen über, daß er in Engelandt gelegen, das Schiff nicht einmahl unten rein gemacht, undt ist ein solches Schiff, woferne es sich nicht bessert, mit Compagnie zu gehen nicht werth, kann auch wohl zu Zeiten eine gantze Flotte in Unglück bringen“. In diesen letzten Worten liegt zugleich die Motivirung für den Convoykapitän, daß er diese Angelegenheit überhaupt zum Gegenstand einer Beschwerde macht; denn um jede kleine Vernachlässigung auf jedem Kauffahrer wird er sich nicht gekümmert haben; nur wo das Interesse der ganzen seiner Obhut übergebenen Flotte in Betracht kam, hatte er einzuschreiten.

Doch finden wir einen Fall, wo dem Convoykapitän auch hinsichtlich der Ladung der Kauffahrer ein Einfluß und gleichsam eine Oberaufsicht zuerkannt wird. Im Jahre 1666 wird von den Kommerzdeputirten vorgeschlagen, Holste zu instruiren, mit Silber und Kontanten, die er etwa in Cadiz einnehmen würde, behutsam umzugehen und „auch den andern Schiffen solches fleissig zu observiren, von Ihme ernstlich angedeutet werden möge“. Weder in den Instruktionen noch den Admiralsbriefen wird die Berechtigung oder Verpflichtung des Convoykapitäns zu solcher Kontrolle erwähnt.

Die Fürsorge eines Patrons gegen seine Schutzbefohlenen hatte der Convoykapitän auf der Reise namentlich dann zu bethätigen, wenn letztere in irgend einer Weise hilfsbedürftig waren. Das konnte ja nicht nur der Fall bei Feindesgefahr sein, sondern es gab Gelegenheiten anderer Art genug. Gegenseitig sich zu unterstützen waren alle verpflichtet; das entsprach dem Zweck und Geist der getroffenen Abrede zu gemeinsamer Fahrt; im 3. und 4. Artikel des Admiralsbriefes wird es noch ausdrücklich ausgesprochen, ohne daß dem Convoysschiff eine besondere

<sup>1)</sup> Langenbeck S. 132; vgl. unten im Anhang Nr. 9.

<sup>2)</sup> Protokoll des Convoykollegs, 13. Oktober 1691.

Rolle hierbei zuertheilt wurde. Sie fiel diesem aber ganz von selbst zu, denn es war das leistungsfähigste, bestbemannte Schiff von allen. Erlitt eins der Schiffe während der Reise irgend einen Schaden, der heilbar war, oder war an der Takelage oder den Masten etwas in Unordnung, so wurde von der Convoy auf Wunsch sofort thunlichst Hülfe geleistet durch Sendung von Zimmerleuten, Schmieden<sup>1)</sup> und Material; galt es, einen Anker, der im Hafen verloren war, wieder zu holen, so sandte die Convoy ihre Leute zur Mithülfe. Beim Löschen und Laden in den fremden Häfen ließ man von der Convoy sehr oft Unterstützung. Bedurfte man auf einem Kauffahrteischiff ärztlicher Hülfe, so fuhr der Obermeister hinüber und that, was in seinen Kräften stand. — Auch das fällt in die Rubrik der Fürsorge des Convoykapitäns für seine Schutzbefohlenen, daß er die strengere Disciplin, die auf dem Convoysschiff waltete, den Kauffahrteischiffen zur Verfügung stellte, um ihre unbotmäßigen Matrosen zu zähmen; für solche diente das Convoysschiff als Korrekationsanstalt. Schon 1666 schlugen die Kommerzdeputirten eine dahin zielende Bestimmung zur Aufnahme in die Instruktion für Kapitän Holste vor<sup>2)</sup>. Später fügten die Convoykapitäne aus eigenem Antriebe eine ähnliche Anordnung dem Admiralsbrief hinzu<sup>3)</sup>. Auf der letzten Convoyfahrt 1746—47 nahm Brockes mehrfach solche Matrosen auf, z. B. einen, „weil er seinem Schiffer viel Rumor gemacht hätte“; dem Kauffahrteischiff wurde dann aus der Besatzung des Convoysschiffes Ersatz.

Und nicht nur während der Reise, auch noch nach Ablauf derselben sollte von der Convoy in Nothfällen den Schiffen werththätige Hülfe geleistet werden. Als im December 1695 im Eisgang der Unterelbe zwei mit der Convoy soeben zurückgekehrte Schiffe in Gefahr geriethen, ordnete das Convoykolleg sofort an, beiden Schiffen „alle mögliche Assistenz mit unsern Convoye-Völckern“ zukommen zu lassen; man solle sie beim Löschen unterstützen, ja eventuell einen Theil der sehr werthvollen Ladung in die Convoy übernehmen.

Zur Schlichtung von Streitigkeiten unter den Schiffern war dem Convoykommandeur die Rolle eines Schiedsrichters zugewiesen. In den bekannten Admiralsbriefen ist davon allerdings nicht die Rede; aber

---

<sup>1)</sup> Als im Oktober 1710 vor Archangel auf einem hamburgischen Schiff ein Schaden vorfiel, versuchte der Convoykapitän Schröder, in einer russischen Schmiede den Schaden ausbessern zu lassen; es wollte aber „de gottlose Kanalje het selfs vor Gelt niet maaken“, so daß man die beschädigten Stücke durch die Schmiede der Convoy nothdürftig ausbessern lassen mußte.

<sup>2)</sup> Vgl. im Anhang Nr. 10.

<sup>3)</sup> Langenbeck S. 136, Art. 38.



Art. 9 der Instruktion von 1663 enthält hierüber eine interessante Bestimmung<sup>1)</sup>. Aus der Praxis sind keine hier einschlagenden Fälle bekannt.

Schließlich möge noch bemerkt werden, obwohl es nach dem Vorstehenden eigentlich selbstverständlich erscheinen dürfte, dafs nämlich die Stadtconvoykapitäne von den unter ihrer Obhut fahrenden Schiffern keinerlei Vergütung zu fordern berechtigt waren; es scheint das Gegentheil auch nie vorgekommen zu sein. Die französische Ordonnance von 1689 verbot den Convoykapitänen ausdrücklich die Annahme von Gratifikationen<sup>2)</sup>. Englische Convoykapitäne haben sich für Convoy bezahlen lassen<sup>3)</sup>, doch untersagte die bekannte Akte Karl II. von 1662 streng jede Forderung von Vergütungen für Convoy<sup>4)</sup>.

## B. Fahren unter fremden Convoyen.

### 1. Schiffe unter fremder Convoy.

Wie das offene Meer einen internationalen Charakter trägt, so auch gewissermaßen der Kaufmann, der friedliche Schiffer, der es befährt. Es liegt in dem Wesen dieser Internationalität der gegenseitige Schutz gegen gemeinschaftliche Feinde. Wohl nirgends in jener Welt des 17. und 18. Jahrhunderts offenbart sich sowohl der internationale Charakter wie die feste Solidarität des Handelsstandes der Erde anschaulicher, als in dem Seeconvoywesen.

Eine Convoy diente natürlich in erster Linie denjenigen Schiffen zum Schutz, für die sie ursprünglich bestimmt war; das waren die Schiffe, mit denen sie aus der Heimath abgefahren war, oder mit denen sie von dem Ziel aus die Heimreise antrat. Sodann schlossen sich sehr oft mitten auf der Fahrt Kauffahrteischiffe einer Convoyflotte an und fuhren unter dem Schutz des oder der Kriegsschiffe. Bei dem Anschluß an eine Convoy, mochte er nun in dem Ausgangshafen oder dem Ziel der ganzen Reise oder mitten auf dem Meere sich vollziehen, wurde in der Regel nicht nach der beiderseitigen Nationalität gefragt; nur in Kriegszeiten war es selbstverständlich, dafs sich nicht das Schiff einer Nation an ein Kriegsschiff einer feindlichen anschlofs; sonst herrschte aber in den

<sup>1)</sup> Vgl. im Anhang Nr. 9.

<sup>2)</sup> Livre I, Titre V, Art. 33: „Luy défend de recevoir aucune gratification sous quelque prétexte que ce soit, des vaisseaux marchands qu'il escortera, à peine de cassation“.

<sup>3)</sup> Cal. of St. Pap., Dom. Ser., vol. 1670, pag. 187 (27. April 1670): „that the captains are highly rewarded for couvoy“.

<sup>4)</sup> Vgl. unten S. 269 und 286 Anm. 1.

Convoyflotten eine bunte Internationalität. Einige Beispiele hierfür aus unserem hamburgischen Material.

Kapitän Dreyer hatte 1673 bei seiner Abfahrt von Malaga außer Hamburgern einen Schweden, einen Venetianer und einen Lübecker bei sich. Holste kam 1679 von Livorno in Alicante an mit hamburgischen, holländischen und englischen Schiffen, „so in unser Comp<sup>a</sup> gehören“. Kapitän Schröder kam 1691 mit hamburgischen, dänischen, holländischen und englischen Schiffen in Malaga an. Im Winter 1702 hatte die Convoy von Cuxhaven aus 6 Bremer und 2 schwedische Schiffe bei sich. Tamm verließ 1717 Lissabon mit hamburgischen, holländischen, norwegischen und portugiesischen Schiffen. Diese Beispiele werden genügen, um von der Buntscheckigkeit dieser Flotten einen Begriff zu geben. In der Regel wird bei ihnen, sofern sich nicht mehrere mit einander vereinigt hatten, die Nationalität des Convoyschiffes quantitativ das Übergewicht gehabt haben. Kapitän Schröder ging allerdings 1690 in See mit mehr Dänen als Hamburgern; doch ist es hier fraglich, ob diese Dänen alle Nationaldänen waren oder nicht vielmehr Hamburger, die, wie in jener Zeit oft geschah, dänische Pässe genommen hatten.

Natürlich fuhren andererseits auch hamburgische Schiffe unter fremdem Convoyschutz und — bei der im Verhältnis doch nur geringen Zahl der hamburgischen Convoyen — wahrscheinlich noch öfter, als unter hamburgischem. Es würde zu weit führen, wollte ich alle aus den Akten sich ergebenden Fälle hier anführen; namentlich unter holländischen und englischen Convoyen, die für Nordeuropa ja auch die wichtigsten waren, fuhren Hamburger Schiffe oft.

Doch zog ohne Frage ein jedes Schiff eine Convoy eigener Nationalität vor; wurde es wirklich einmal Ernst, und drohte akute Gefahr, so schützte die Convoy natürlich in erster Linie ihre Landsleute; das war ihre Pflicht. Es ist deshalb begreiflich, wenn Kapitän Holste im November 1677 aus Malaga schreibt: zwei seiner Schiffe seien in Gibraltar liegen geblieben, „diewelch es nicht haeben ebenthüren<sup>1)</sup> wollen, unter ander Conffoy [scil.: als hamburgischer] zu siegeln“. Hier wird mit kurzen Worten dasjenige ausgedrückt, was 15 Jahre früher die Hamburger bewogen hat, eigene Convoyen zu schaffen.

Es gab aber für einen Convoyer auch Gründe, sich der Mitnahme fremder, nicht seiner Nationalität angehöriger Schiffe abgeneigt zu zeigen. So klar wie kaum in einem andern Punkte sehen wir hier die Verwandtschaft der alten Admiralschaft mit der späteren Convoy. Schon 1572 hatte der Ehrb. Kaufmann vorgeschlagen: „Unsere Schiffe sollen keine

<sup>1)</sup> wagen.

fremde Schiffe in ihrer Admiralschaft beschützen, auch keine unfreye Güter eingeschiffet werden<sup>1)</sup>“. Ganz so streng war man später nicht. Feindliche Schiffe waren natürlich von der Convoy ausgeschlossen. Aber auch schon Schiffe, die einem im Kriege befindlichen Staat angehörten, wurden von fremden Convoyen oft nicht gern mitgenommen; namentlich wenn diese einer Nation angehörten, die neutral war. Als im Herbst 1702 die Herren des Court beim hamburgischen Rath anfragten, ob ihre Schiffe sich an die hamburgische Convoy nach England anschließen könnten, wollten die Kommerzdeputirten zuerst gar nichts davon wissen, daß den Engländern hamburgische Signalbriefe gegeben würden; allerdings könne man ihnen ja nicht verwehren, unter hamburgischer Convoy zu fahren; aber dem Rath wurde ans Herz gelegt, „das Commercium bey der Neutralität zu erhalten“. Nun mußte Hamburg allerdings in solchen Fällen ganz besonders vorsichtig sein. Noch weniger gern nahm ein Convoyer Schiffe mit, die nach feindlichen Plätzen bestimmt waren oder von solchen kamen. Durch solche Begleitung konnten leicht Mifshelligkeiten und Schwierigkeiten entstehen.

So verlangte im Jahre 1703 der englische Court in Hamburg eine Liste aller der Schiffe, die unter der englischen Convoy mitfahren wollten, um zu erfahren, „ob auch welche darunter auf feindl. Örter“; und zur selben Zeit machte der holländische Resident in Hamburg, Kuysten, der gehört hatte, daß hier mehrere Schiffe befrachtet wurden, um unter englischer und holländischer Convoy nach Portugal zu fahren, den Vorschlag<sup>2)</sup>, daß die holländischen Convoyer die unter ihrer Obhut segelnden fremden Schiffe, die hierher bestimmt seien, auf ihre Herkunft visitiren möchten.

Bemerkenswerth ist auch folgender Fall. Im Sommer 1712 hörte man plötzlich in Hamburg, daß die Holländer keine fremden Schiffe mehr unter ihre Convoy nehmen wollten<sup>3)</sup> und hamburgischen Schiffen deshalb die Signalbriefe vorenthalten hätten. Man fragte bei dem Residenten an; dieser wußte noch nichts davon, erklärte aber, daß die Admiralität von Friesland zur Zeit der Elbwirren die Wattconvoyer angewiesen habe, keine dänische oder schwedische Schiffe unter ihr Geleit zu nehmen, damit nicht auf irgend eine Weise die holländischen Schiffe dadurch

<sup>1)</sup> Im Anhang Nr. 2.

<sup>2)</sup> Kuysten an Generalstaaten, 16. Oktober 1703 (Reichsarchiv im Haag).

<sup>3)</sup> Auch in Bremen wurde am 12. August in der Wittheit berichtet, „daß die H. H. Staaten verboten, keine Hamburger und Bremer Schiffe unter ihre Convoy nehmen wolten“; hier wollte man sich eventuell an die Königin von England wenden und diese ersuchen, „ob dieselbe nicht bei dem König von Franckreich zum Besten der Handlung Pasporte ausbringen könte“ (Bremer Staatsarchiv).

Schaden erlitten<sup>1)</sup>. Vielleicht sei es auch der Grund, weshalb man keine hamburgischen Schiffe mitnehmen wolle, weil die Dänen diese fort-nähmen; das könne aber den holländischen Convoyern nicht gleichgültig sein, denn wenn ein Schiff oder Schiffe unter Convoy angegriffen würden, müsse diese sie auch verteidigen<sup>2)</sup>. Hier finden wir den Grundsatz der ersten Pflicht einer Convoy klar ausgesprochen, zugleich aber auch einen Grund, weshalb man sich der Nothwendigkeit, dieser Pflicht genügen zu müssen, entziehen konnte. Übrigens verlief die Angelegenheit schließ-lich günstig für die Hamburger. Der Rath richtete, gestützt auf eine Denkschrift der Kommerzdeputirten, am 13. September ein Schreiben an die Generalstaaten<sup>3)</sup>, in dem er sich bitter über diese Maßregel, namentlich im Interesse des dadurch arg geschädigten Handels nach Portugal, beschwerte; er begreife, so setzte er auseinander, auch nicht, wie Holland „dero nach Portugal gehenden Convoyen, bey welcher Fahrt die rencontre der Schwedischen und Dänischen Armateurs nicht zu befürchten, zu ver-sagen geneigt seyn werden“. Im November erging dann ein holländisches Plakat, mit dem die Hamburger zufrieden waren. Ende Mai des nächsten Jahres kam die gute Nachricht, daß die hamburgischen Lissabonfahrer mit holländischer Convoy gefahren seien<sup>4)</sup>.

Daß Schiffen der Schutz einer Convoy, d. h. das Fahren im Bereich und Geleit derselben — sei es nun bei der Abfahrt von der Elbe aus oder auf offener See oder von einem fremden Hafen aus —, ohne triftigen Grund verweigert worden, kommt selten vor. Im April 1690 beklagten sich auf England fahrende Schiffer bei den Kommerzdeputirten, daß die holländische Convoy sich weigere, die hamburgischen, in London beladen liegenden Schiffe „unter ihrer Flagge zu nehmen“, ohne daß ein Grund dafür ersichtlich ist. Daß Hamburger Schiffe auf den Schutz ihrer Stadtconvoy, selbstverständlich unter Voraussetzung der Erfüllung der gesetz-lichen Bedingungen, ohne Weiteres Anspruch hatten, scheint unbestritten.

---

<sup>1)</sup> Ähnliches vermuthete man auch in Hamburg; in der Denkschrift der Kommerz-deputirten heißt es: es seien Briefe aus Amsterdam gekommen, „die berichten, daß in dem Haag ein Schlufs gemacht were, ihre Convoyer zu untersagen, forthan Hamb. oder Hansee-Städtische Schiffe unter ihre Flaggen zu nehmen, umb von der dänischen und schwedischen Visitirung excusirt zu sein“. Der Rath theilte am 23. September mit, er vermthe, daß, so lange der Krieg zwischen Dänemark und Schweden dauere, Holland die Hamburger wohl nicht convoyren werde.

<sup>2)</sup> „want dat wanneer men een Schip oft Scheepen onder syn Convoy nam, dat men deselve moeste defenderen“ (van den Bosch an Generalstaaten, 9. Septbr. 1712. Reichsarchiv im Haag).

<sup>3)</sup> Reichsarchiv im Haag.

<sup>4)</sup> Protokoll der Kommerzdeputirten.

Dagegen scheint es zweifelhaft, ob fremde Schiffe, die sich einer hamburgischen Convoy anschlossen, damit den Schutz, den hamburgische Schiffe von ihr genossen, in seinem ganzen Umfange beanspruchen konnten. Brockes betont es einmal in einem Schreiben<sup>1)</sup>, daß er ein Bremer Schiff „dieselben Rechte, wie unsere Schiffe, habe geniessen lassen“, indem er ihm einen aufsätzigen Matrosen abgenommen und dafür einen der seinigen gegeben habe. Derartige intime Dienste der Convoy gegen nichthamburgische Schiffe scheinen doch Ausnahme gewesen zu sein.

Wollten fremde Schiffe, namentlich schon von der Elbe aus, die hamburgische Convoy benutzen, so konnte das in allen Fällen, auch wenn es der Stadt keinen Heller einbrachte, dem hamburgischen Interesse nur dienlich sein; daß dem Rath das wohl bewußt war, geht daraus hervor, daß er Holste 1685 im August selbst darauf aufmerksam machte, daß ein Schiff mit Klapholz von Riga und eins mit Weizen von Danzig auf die Elbe gekommen seien, um mit der Convoy nach Portugal und Spanien zu segeln. Holste antwortete darauf, er habe nichts dagegen.

Der Anschluß an eine fremde Convoy geschah unter Beobachtung einer gewissen Form. Schloß sich ein fremdes Schiff an eine Convoy schon bei der Abfahrt von der Heimath an, etwa ein schwedisches an eine hamburgische Convoy auf der Elbe, so fand der Anschluß in der Regel unter denselben Formen statt, wie sie beobachtet wurden von Schiffen, die gleicher Nationalität mit der Convoy waren, d. h. durch Übernahme und Unterzeichnung des Admirals- und Signalbriefes. Auf offener See erfolgte der Anschluß oft wohl auch ohne diese Formalität; in dem Gebrauch der Signale waren auch damals schon gewisse allgemeine Normen gültig, so daß ein Signalbrief zur Noth entbehrlich war. Aber man zog doch Convoy mit Signalbrief solcher ohne denselben vor. Im Frühjahr 1706 erinnerte man in Hamburg daran, daß der holländische Admiral Alamonde „zwar einige Hamburger Schiffer mitgenommen, aber keinen Sein-Brief gegeben hette“; die Kommerzdeputirten knüpften hieran die Nutzenanwendung, es sei „schlecht, daß wir unsere Schiffe nicht selbst unter Convoye versehen“. In einzelnen Fällen wird auch ausdrücklich erwähnt, daß Schiffer, die sich der Convoy anschließen wollten, einen Signalbrief vom Convoykapitän erhielten; so traf die hamburgische Convoy auf der Archangelfahrt 1710 einen holländischen Ostindienfahrer; dieser bat darum, „bie ons te blieven“, und der Hamburger gab ihm einen

<sup>1)</sup> 25. April 1747 aus Malaga.

Signalbrief. Meistens heist es kurz: ein Schiffer „versuchte den H. Capt. om Companie“ oder „sochte an onfs Convoy“ oder „versoekten by ons toe bleven“ oder „begab sich unter unser Bedeckung“. Doch hatte Kapitän Schröder 1712 bei seiner Abfahrt von Archangel u. a. drei Schiffe „ohne Seinbrief“ bei sich; und 1681 heist es: 12 Lissabonfahrer hätten die Convoy verlassen; „de ein hefft ons niet an bort gewesen, d' nahm onbekant“. Trotzdem war dieses Schiff tagelang unter der Convoy gefahren; ob diese sich ernstlich für dieses Schiff bemüht haben würde, ist allerdings wohl fraglich.

Im Übrigen wird das Verhältnis zwischen einem Convoyer zu Schiffen fremder Nationalität nicht viel anders gewesen sein, als dasjenige zwischen Convoy und Schiffen gleicher Nationalität. Nur einmal, ganz am Schlusse der für unsere Darstellung in Betracht kommenden Zeit, finde ich eine Bemerkung hierüber. Als im April 1745 sich die Bremer wieder an den englischen Residenten Cope in Hamburg wandten und ihn ersuchten, dafür Sorge zu tragen, daß auch ihre Schiffe sich an die englische, zwischen der Elbe und England fahrende Convoy anschließen dürften, schrieb Cope am 13. April u. a.: „Mais il convient, Messieurs, que pour ne plus donner lieu à des plaintes pareilles à celles, que vient de m'apporter le Capitaine Taylor du Fowey, que vous fassiez ordonner aux maîtres de vos navires, qui veulent profiter des Convois, qu'ils aient à se conformer absolument aux ordres de l'Officier du Roi, qui commande le Convoi, à observer ses Signaux etc. et de ne pas prendre sur eux, de faire route selon leur bon plaisir, jusques à ce que le Capitaine juge, qu'ils soient hors de tout risque, et qu'ils puissent faire leur port en toute seureté, à moins de quoi il lui sera toujours impossible de répondre des conséquences.“

Eine Vergütung oder Bezahlung für die Benutzung einer fremden Convoy scheint nicht üblich gewesen zu sein<sup>1)</sup>. Nur einmal begegnet die Erwähnung einer derartigen Forderung. Im November 1694 klagten Hamburger Schiffer, die unter bremischer Convoy von London gekommen waren, daß der Convoykapitän ihnen ein Convoygeld von  $\frac{1}{2}$  Procent abgefordert habe, während die Bremer doch frei unter hamburgischer Convoy führen. Der Rath schrieb hierauf nach Bremen und erhielt von dem dortigen Rath die Antwort: Das Convoygeld sei allerdings verlangt worden, und zwar zur Deckung der hohen Kosten, die die Convoy erfordere; doch habe der Rath verfügt, daß solches in Zukunft nicht mehr

---

<sup>1)</sup> Vgl. oben S. 264.

geschehen solle, „zur beforderung der Commerciens und nachbahrlichen Vertraulichkeit“. —

Dafs Kauffahrteischiffe sich an Convoyen befreundeter Nationalität anschlossen, hatte zunächst einen rein privaten Charakter; es war ganz natürlich, dafs ein Schwächerer sich auf der See an den Stärkeren anschlofs, um dadurch gegen gemeinsame Feinde besser gesichert zu sein. Es bedeutete aber einen wichtigen Fortschritt in der Entwicklung des Convoywesens, als dieser private Boden verlassen und das Geleit unter fremder Convoy zu einer Materie des Völkerrechts gemacht wurde. Das früheste diesen Schritt kennzeichnende Zeugnis finde ich für die hier in Betracht kommende Zeit in dem im April 1654 zwischen England und den Niederlanden abgeschlossenen Vertrage zu Westminster, dem ersten Vertrage zwischen diesen Mächten, nachdem 1648 Spanien die Unabhängigkeit der Niederlande anerkannt hatte. Im 21. Artikel heifst es daselbst <sup>1)</sup>:

„Item quod naves praesidiariae seu bellicae alterutrius Reipublicae quaecumque in mari navem aut naves mercatorias, quae ad alteram vel alterius populum aut incolas aut ad ullos sociorum, hoc foedere comprehensos, pertinuerint, quae eundem cursum tenerint, idemve iter fecerint, obviam habentes aut assequentes, iis praesidio esse easque defendere tenebuntur, quamdiu cursum tenerint, contra omnes et singulos, qui eas vi adorientur“. Diese Bestimmung ist dann weiter aufgenommen in den Friedensvertrag zwischen Frankreich und England von 1655 <sup>2)</sup>, in den Vertrag, den England und die Niederlande 1667 in Breda schlossen <sup>3)</sup>, ferner in den englisch-dänischen Bündnisvertrag von 1669 <sup>4)</sup>. Auch in den Entwurf des Vertrages zwischen England und Frankreich, wie er 1669 aufgesetzt wurde, fand jene Bestimmung Eingang <sup>5)</sup>. Sie mag sich noch in einem oder dem anderen hier nicht erwähnten Vertrage finden; es muß aber betont werden, dafs sie durchaus nicht in alle zwischen seefahrenden Nationen in jener Zeit abgeschlossenen Verträge aufgenommen ist. Der Vertrag von Westminster (1716) enthält den Artikel noch <sup>6)</sup>; für die Zwischenzeit ist zu erwähnen, dafs auch in seinem „Projet de traité de marine avec l'Angleterre“ vom 12. März 1691

<sup>1)</sup> Du Mont, Corps universel diplomatique VI. 2. S. 76.

<sup>2)</sup> Ebenda VI, 2. S. 122. Es ist der interessante Vertrag, in dessen 24. Artikel Hamburg zum Schiedsrichter zwischen beiden Staaten ernannt wurde.

<sup>3)</sup> Ebenda VII, 1. S. 47.

<sup>4)</sup> Ebenda VII, 1. S. 129.

<sup>5)</sup> Clément, Lettres etc. de Colbert II, 2. S. 811. 825.

<sup>6)</sup> Martens, Supplément au recueil etc. I, 118.

der brandenburgische General-Marinedirektor Raule einen Artikel aufnahm des Inhalts<sup>1)</sup>: „Wann es sich zuträgt, so in Kriegs- und Friedenszeiten, daß brandenburgische Schiffe irgendwo in See, Bayen, Haven oder auf Strömen und Rheden, ein Englisch oder Niederländisch Convoy antreffen, welches eben dahin oder des Wegs hinaus gedenket, da gedachte Brandenburgische Schiffe hindestiniert oder ihren Cours richten müssen, so sollen sie unter demselben Convoy, da es verlangt wird, mit angenommen und als eigen defendiert werden müssen“, was im Wesentlichen mit dem Vertrag von 1654 übereinstimmt. Auch in dem Entwurf des Traktats zwischen Rußland und den Generalstaaten von 1715, der nie zu Stande gekommen ist, findet sich ein ähnlicher Artikel<sup>2)</sup>, dem noch die Bestimmung hinzugefügt ist<sup>3)</sup>, daß die beiderseitigen Convoykapitäne den resp. Kauffahrteischiffen gegebenen Falls Signalbriefe ertheilen sollen. Es ist nachweisbar, daß praktisch Bestimmungen dieser Art sehr oft in Anwendung gekommen sind. Convoyrechtlich ist es nun weniger interessant, daß sich überhaupt Convoyen betreffende Bestimmungen in internationalen Verträgen finden — das zu würdigen, ist Sache Derjenigen, die sich mit der Entwicklungsgeschichte des Völkerrechts beschäftigen; für das Convoyrecht sind jene Bestimmungen inhaltlich von hohem Interesse. Denn in ihnen einzig und allein wird der Grundsatz ausgesprochen, daß unter gewissen Voraussetzungen Kauffahrteischiffe ein Recht auf den Anschluß an fremde Convoyen und ihren Schutz haben. Die Voraussetzungen, unter denen dies Recht Kauffahrteischiffen zustand, lagen begründet in den betreffenden Verträgen; es hatten nur Kauffahrteischiffe der vertragschließenden oder in den Vertrag eingeschlossenen Nationen Anspruch auf den Schutz der Convoyen eben derselben Nationen. Daß der Schutz und das Geleit sich beschränkte nur für die vorgeschriebene Route der Convoyen, war ja eigentlich selbstverständlich. In diesem durch jene Bestimmung ausgesprochenen Grundsatz liegt auch zugleich ihre Motivirung. Anschluß an Convoy fand ein Kauffahrteischiff ja oft genug; aber es gab, wie wir gesehen haben, doch für Convoysschiffe viele Gründe, die jenen die Convoyrung fremder Schiffe weniger angenehm erscheinen liefs und ihnen nahelegte, sich dieser Aufgabe zu entziehen. Hierin Wandel zu schaffen und dem Geleit durch fremde Convoyen eine vertragsmäßige Basis zu geben, wurden die genannten Bestimmungen getroffen bezw. in Vorschlag gebracht.

<sup>1)</sup> Schück II, 376.

<sup>2)</sup> Du Mont VIII, 1. S. 473. Vgl. oben S. 41.

<sup>3)</sup> „Atque ut id fieri possit, Praefectus illarum bellicarum navium praebit magistris seu praefectis onerariarum libellum continentem signa accedendi, recedendi et navigandi, qualem naves praetoriae dare solent reliquis, quibus praesunt.“



Die Generalstaaten waren, wie wir sahen, an der vertragsmäßigen Regelung der gegenseitigen Convoyrung ganz besonders betheilig; sie hauptsächlich scheinen Werth darauf gelegt zu haben, daß ihre Convoyer nur solche fremde Schiffe unter ihren Schutz nahmen, denen gegenüber sie durch vertragliche Abmachung dazu verpflichtet waren. Als im April 1672 in der Versammlung der Generalstaaten über den Schutz der sehr lebhaften Beurtschiffahrt zwischen Amsterdam und Hamburg<sup>1)</sup> verhandelt wurde, kam zur Sprache, daß ein früherer Beschluß der Staaten die Hamburger Schiffe von dem Schutz der holländischen Convoyen ausschliesse, da unter diese letztere man nur Schiffe von Verbündeten zuliesse, die man auf Grund besonderer Verträge zu schützen verpflichtet sei. Mit Hamburg bestand ein Vertrag mit derartiger Bestimmung nicht; da aber der Verkehr zwischen Amsterdam und Hamburg geschützt werden mußte, und man hierbei auf die Mitwirkung der letzteren Stadt rechnete, so autorisirten die Generalstaaten das Amsterdamer Admiralitätskolleg, das Nöthige zu veranlassen, daß auch die Hamburger Schiffe in diesem Verkehr sich den holländischen Convoyen anschließen dürften; zugleich sollte die Stadt Hamburg thunlichst bewogen werden, ebenfalls zwei Convoysschiffe für diese Fahrt einzurichten und mit diesen auch die holländischen Schiffe zu schützen<sup>2)</sup>. Dieser Beschluß ist insofern inter-

<sup>1)</sup> Über diese werde ich an anderer Stelle berichten.

<sup>2)</sup> Vgl. auch unten. Diese interessante Resolutie (vom 8. April) lautet wörtlich: „D' aenwesende Heeren Gecommitteerde uyt het Collegie ter Admiraliteyt tot Amsterdam residerende hebben ter vergaderinge gerepresenteert, dat by de tegenwoordige tostant van tijden die Smack-Schepen, die tusschen Amsterdam ende Hamburg varen ende als beurtschepen geconsidereert werdende, door eenige Jachten van Oorlogh in het voorschreven vaerwater wierden geconvoyeert ende alsoo van veertien dagen tot veertien dagen soodanige schepen soe wel van de eene als de andere Stadt haer presenteerden, ende dat by vorige haer Ho. Mo. resolutie de voorschreven Hamburgsche schepen onder de voorschreven Convoyen niet souden connen werden geadmitteert, dewyle onder soodanige Convoyen alleen kunnen werden gecomprenheert schepen van Geallieerden, die men uyt crachte van speciael Tractaat schuldigh is te defenderen, dat de gemelte Heeren Gecommitteerden haer Ho. Mo. derhalven in bedencken hadden moeten geven, off onder de voorgeroerde Convoyen de voorschreven Hamburger smacken ofte kleynre Boeyer Scheepens niet mede geadmitteert souden kunnen werden. Waerop gedelibereert synde, is goet gevonden ende verstaen, mith desen te autoriseren, hoe gemelte Collegie ter Admiraliteyt, om de nodige ordres te stellen ten einde de voorschreven Hamburger smacken ofte Boeyer Scheepens mede onder de voorschreven Convoyen worden geadmitteert. Des dat het gemelte Collegie alle maest kerachtige dewoiren sal anwenden, ten einde de regeringe van Hamburg mede gedisponeert mach werden, om diergelijcke equipages van twee jachten van oorlog mede te doen ende de Smack Schepen van desen Staet insgelijcx onder het Convoy van deselve Jachten te admitteren“ (Reichsarchiv im Haag).

essant und steht in seiner Art einzig da, als sich aus ihm ergibt, daß die Generalstaaten fremde Schiffe unter ihre Convoyen nur zulassen wollten, wenn sie vertragsmäßig dazu verpflichtet waren. Aber derselbe Beschluß zeigt ja auch schon, daß sie es nicht so ernst mit dieser Beschränkung meinten; sie hoben letztere sofort auf, da es in ihrem Interesse lag. Auch späterhin ist von jener Ausschließung nicht mehr die Rede; hamburgische und andere Schiffe sind unter holländischer Convoy gefahren, ohne Unterschied, ob sie sich auf ein Vertragsrecht stützen konnten oder nicht. Überhaupt scheint es, als ob jener Convoyartikel der Verträge mehr theoretischen als praktischen Werth gehabt habe.

## 2. Gemeinsame Fahrt von Convoyflotten verschiedener Nationalität.

### a) Allgemein.

Nicht nur unter der Convoy oder den Convoyen fuhren Schiffe verschiedener Nationalität, sondern auch ganze Convoyflotten verschiedener Nationalitäten vereinigten sich. Wie viele kleine Bäche eines starken Stromes Erzeuger sind, so wird aus vielen kleinen Convoyflotten eine große, unüberwindliche Armada. Es war ganz natürlich, daß von den kaufmännischen Behörden und Interessenten daheim wie von den Convoykommandeuren und Schiffern auf Anschluß ihrer Convoy an andere, desselben Weges ziehende Convoyen stets großer Werth gelegt wurde.

Daß einer hamburgischen Convoy der Anschluß an eine fremde empfohlen wird, finde ich zuerst 1690; es wird damals vom Ehrb. Kaufmann der Kapitän Schröder beauftragt, im Kanal sich nach englischer oder holländischer Convoy umzusehen, „sich davon zu bedienen und zu conjungiren“. Namentlich für die Passage durch den Kanal, der in Seekriegszeiten eine recht unsichere Route war und ist, wurde der Anschluß an fremde Convoyen empfohlen; die Convoyfahrt heimwärts soll, so wird 1692 bestimmt, Norden umfahren, „es were denn, daß eine importante Convoy von 3 a 4 englischen oder holländischen Orlog-Schiffen sich alda [in Lissabon] fünde, — binnen durchs Canal oder Norden umb zu gehen, mit denen er sich könnte conjungiren undt die schöne Gelegenheit, die Schiffe in Sicherheit zu bringen, nicht ausschlagen“. Ja, der Werth des Anschlusses an große fremde Convoyflotten wurde so hoch geschätzt, daß mehrfach die Convoykapitäne instruiert wurden, wenn Aussicht zum Anschluß vorhanden sei, lieber mehrere Wochen in einem fremden Hafen darauf zu warten, als allein zu fahren; so war es z. B. 1693, als man im April Nachricht bekam, daß selbst die englischen und holländischen Handelsflotten nicht absegeln wollten aus Furcht vor der

französischen Kriegsflotte; die Kommerzdeputirten meinten nun, „dafs unsere Flote es soviel weniger mit einer kleinen Compagnie müste wagen, sondern liegen bleiben, bis die große Flote würde abgehen“. Drei oder vier Wochen, so hatte vorher der Ehrb. Kaufmann beschlossen, sollte die Convoy auf den Abgang der großen fremden Convoyen warten. — Marinsen wurde 1694 instruirt, wenn englische und holländische Kriegsschiffe in Lissabon seien, könne er seine Reise darnach einrichten und etwa 3—4 Wochen darauf warten oder seine Liegetage verkürzen.

Dafs die Hamburger Convoyen, wenn sie sich an größere Convoyflotten anschlossen, sich möglichst nach diesen richteten, ist begreiflich; Kapitän Marinsen wurde 1694 ausdrücklich in diesem Sinne instruirt. Dafür erwartete man, dafs von jenen die hamburgischen Schiffe „in alle Wege so protectiret werden, wie ihre eigenen“ (1693).

Solche Anschlüsse der hamburgischen Convoyen an fremde Convoyen fanden auf allen überhaupt von den ersteren befahrenen Routen statt; namentlich natürlich im Verkehr mit dem Westen. Aber auch nach Grönland hin; und zwar waren es hier die holländischen Convoyen, mit denen eine Kooperation der Hamburger in Betracht kam. So theilten im Frühjahr 1696 die grönländischen Direktoren mit, dafs die Admiralität in Amsterdam ihnen geschrieben, dafs sie zwei Convoyen nach Grönland ausrüste, und zugleich vorgeschlagen habe, „ob nicht unsere Convoy sich mit 2 der ihren vor dem Eise conjungiren möchten“. Der Rath schrieb darauf an die genannte Admiralität; thatsächlich kam ein gemeinsames Wirken der beiderseitigen Convoyen in Grönland zu Staude. Auch 1697 knüpften zu diesem Zweck die Hamburger Grönlandfahrer Unterhandlungen an, und Kapitän Tamm berichtete nach seiner Rückkehr von Grönland<sup>1)</sup>, wie er auf der Hinreise mit einer holländisch-grönländischen Convoyflotte zusammengetroffen sei; er sei mit dem Kapitän Schröder zusammen an Bord des holländischen Convoysschiffs, das Kommandeur Cornils de Witt geführt, gefahren; dort hätten sie ihre Ordres verglichen und sich gegenseitig Abschriften derselben gegeben, wie es beiderseitig vorgeschrieben gewesen; dann hätten sie „mit Einander in guter Conformiteyt“ gemeinschaftlich gekreuzt. Als dann noch mehrere holländische Orlogschiffe hinzugekommen wären, habe de Witt über alle zusammen, auch die Hamburger, das Kommando übernommen.

Im Jahre 1703 kam die Nachricht, dafs vier Dünkircher „Capital-Schiffe“ nach Grönland gefahren seien; die Kommerzdeputirten schlugen darauf Vereinigung des Hamburger mit den holländischen Convoyern vor; doch fand der Rath, wohl aus politischen Gründen, das „nicht gerahten“.

<sup>1)</sup> Brief Tamm's, 17. September 1697, bei Krautsand.

Im nächsten Jahre, 1704, hatten die grönländischen Interessenten Nachricht, daß zwei holländische Convoyen nach Grönland gingen, eine Nachricht, durch welche die Kämmererei bestimmt wurde, Convoy zu bewilligen. Dann kam aber die Meldung, daß jene holländischen Convoyen nicht führen; nun zog die Kämmererei ihren Konsens zurück.

Auch auf der Archangelfahrt scheint gelegentlich auf gemeinsame Fahrt gerechnet worden zu sein. Im Juni 1717 wünschten die Rufsfahrer, die Musterung noch ein paar Tage aufgeschoben zu sehen, da von Amsterdam die Meldung gekommen sei, daß dort die Convoy einige Tage Prolongation erhalten habe; so möchte denn auch die hiesige Convoy Ordre erhalten, mit den Schiffen ult. September wieder abzugehen.

Über die Formen, unter denen sich eine Convoy an die andere anschloß, ist wenig bekannt. Convoyen befreundeter Nationalität werden sich ohne viel Förmlichkeiten zusammengefunden haben, namentlich wenn das Zusammentreffen und Zusammenfahren sich zufällig machte. Führen Convoyen verschiedener Nationalität gemeinsam von einem Hafen nach einem und demselben Ziel, so pflegte vorher eine Art Verabredung stattzufinden; wir sehen das unten näher im Verkehr mit der Elbe. Auf hoher See bot man sich wohl gegenseitig Convoy an; so boten im März 1690 drei französische Fregatten an der portugiesischen Küste der hamburgischen Convoy unter Tamm Convoy bis Cadiz an<sup>1)</sup>.

Am wichtigsten für den hamburgischen Handel waren die gemeinsamen Convoyfahrten im direkten Verkehr mit der Elbe.

#### b) Von der Elbe aus.

Im Verkehr von der Elbe aus haben mit hamburgischen Convoyen gemeinsam gewirkt eigentlich nur englische Convoyen; nur für zwei Fälle, die unten erwähnt werden, habe ich Unterstützung der holländischen Convoyen durch hamburgische nachweisen können. An dem gemeinsamen Verkehr der englischen und hamburgischen Convoyen lassen sich somit auch am besten die der Gemeinsamkeit der Convoyfahrt allgemein anhaftenden Merkmale studiren.

Ein gemeinsames Wirken der hamburgischen und englischen Convoyen im Verkehr zwischen der Elbe und England wurde beiderseits erstrebt und auch durchgesetzt, so gut es den Verhältnissen nach ging<sup>2)</sup>.

Bereits als Kapitän Schröder im Juli 1690 nach Grönland fahren

<sup>1)</sup> Tamm an den hamb. Rath, Cadiz 17. März 1690.

<sup>2)</sup> Über den Verkehr englischer Convoyer auf der Elbe überhaupt vgl. unten Abschnitt XIV.

und unterwegs auch die nach England bestimmten Schiffe in Sicherheit bringen sollte, ist von einem gemeinsamen Wirken mit den Engländern die Rede; der Rath schrieb am 29. Juli an den Kapitän: Der Court habe ihm mittheilen lassen, daß die englische Kitze sich gerne Schröder's Ordre unterstellen und die Schiffe „mit in Sicherheit zu bringen bereit sein wolle“; der Rath wies Schröder an, „desfalls alles mit ihm [d. h. dem englischen Kapitän] zu überlegen und die benötigte Convoyung in guter Verständniß zu verrichten“.

Erst später kam es zu einem mehr geregelten Zusammenwirken.

Im Mai 1696 wurde auf Veranlassung des Ehrb. Kaufmanns der Court ersucht, auf den englischen Convoykapitän dahin einzuwirken, daß er seine Abfahrt verzögere, bis er gemeinschaftlich mit der hamburgischen Convoy abfahren könnte. Der Court wie auch der Resident gaben hierauf dem englischen Kapitän solche Verfügung wie auch die Instruktion, mit dem „hiesigen Stadts-Capitain eine gute Verständniß zu pflegen, seinen besten Fleiß anzuwenden, die Flotte zu schützen und in Sicherheit nacher England zu begleiten, auch von derselben soweit sich nicht zu entfernen, daß selbige dadurch einigen Nachtheil möchte zustossen können“. Es wurde aber noch hinzugefügt, daß, im Fall der englische Kapitän sollte „über Verhoffen sich von die Flote separiren“, es dann würde „der löbl. Compagnie sehr lieb seyn, das hiesiger Stadts Capitain seine Reise mit derselben fortsetzte, sie beschützte und seinen besten Fleiß anwende, sie in völliger Sicherheit zu bringen“. Diese Worte der Instruktion sind als die Grundlage jeder gemeinsamen Convoyfahrt zu betrachten. —

Im August 1703 stellte der Ehrb. Kaufmann dem Rath vor, ob nicht dieser „mochte mit die Engl. Court reden lassen, ob unsere Convoy sich nicht mit ein Engl. Convoy zu conjungiren“. Der englische Resident schrieb dann an den Groß-Admiral Prinz Georg und bat um Convoy, die sich mit der hamburgischen vereinigen könnte. Und im April 1704 theilte der Court die Liegetage der eben angekommenen englischen Convoy mit, „in der Hoffnung, es werden dieselben dahin cooperiren, daß vorgedachtes dieser Stadt Orlog-Schiff in solcher Zeit werde fertig seyn zu mehrer Sicherheit der von hinnen nach England destinirten Flote mit abzugehen“<sup>1)</sup>. Der Rath erklärte sich bereit, aufs Äußerste darauf zu dringen, „daß die Convoy möchte conjunctim wieder mitgegeben werden“. In diesem Jahre fanden mehrere gemeinsame Convoyfahrten hin und her statt. Als dann im Spätherbst der Rath seine Convoy nicht wieder in Gemeinschaft mit der englischen Convoy zum Geleit für eine starke Flotte gehen lassen wollte, protestirte der englische Resident dagegen, „daß

<sup>1)</sup> Vgl. im Anhang Nr. 32.

aller Schade, so daraus entstünde, man an denen erhohlen wolte, die Ursach, dafs die Hamb. Convoy nicht gienge“. Der Rath aber richtete an den englischen Grosadmiral Prinz Georg am 18. November einen Brief<sup>1)</sup>, in dem er die Gründe — Tod seines Kapitäns Antonissen und Eisefahr auf der Elbe — darlegte.

Auch im Januar 1705 baten „die nach England Negotiirende“ wieder, „dafs das daher kommende Convoy möchte conjunctim mit der Englischen Convoy dieses Jahr wieder gehen“. Im Sommer konnte dann der Resident mittheilen, dafs auf sein Ansuchen „die Stadt dahin were gratifiziret worden, dafs ein Kriegs-Schiff von 50 Stücke, Nordwitz genant, darauf Capit. Wutkinson, destiniret und beordert were, das gantze Jahr durch unsere Schiffe von Engelland nach der Elbe und von dar wieder zurtück nach England conjunctim mit erster Hamburger Convoy zu convoyren“; zugleich ersuchte aber der Resident, dafs man in Hamburg dafür sorgen möchte, „dafs unsere Convoy und Schiffe jederzeit parat weren“, damit die englische Convoy nicht aufgehalten werde. —

---

<sup>1)</sup> „Cum non ignoremus, Regiae Serenitatis Vestrae gratia clementissima factum esse, quod hactenus quae ex Anglia huc tendunt eoque hinc remeant mercatoriae naves contra vim et insidias hostium tutamine et ductu mox unius, mox binarum navium bellicarum Britannicarum munitae fuerint, non possumus non humillimis hinc literis testari, quam devota et immortalis ingens inde in mercatores non minus nostros quam Anglicanos totamque hanc civitatem redundans beneficium agnoscamus gratitudine. Interim quemadmodum memores simul sumus, quam non solum pro eo quod nostratibus interest, sed et ex promisso teneamur, trajectionibus his navium mercatoriarum praesidiariam quoque nostram jungere, prout huc usque factum est; ita huic debito neque hac vice defuturi essemus, qua iterum ex Anglia mercatoriarum navium classis hodierno die felix advenit, et quae eam una cum praesidiaria nostra comitatur bellica Anglicana illas quas hic paratas inveniet protinus in Angliam reducere jussam esse comperimus. Quoniam autem praesidiariae illi nostrae praefectus Capitaneus hoc ipso itinere in Anglia vita defunctus est, et secundum leges civitatis hujus angustia temporis haud patiatur, ut successio in hoc munere tam propere alii conferri poterit, appropinquans praeterea hyems flumini Albi, simul ac ab oriente aut septentrione venti denuo ingruent, trajectui abhinc in Angliam soli propitii, subditaneum gelu minetur, quo conglaciatis his aquis ne praesidiariae nostrae per menses integros reditus praecludatur, metuum est. Suboritur ex his aliisque causis praegnantibus nobis impedimentum, quominus remeaturae illi ad Angliam navi bellicae praesidiariam nostram vice hac unica jungere possimus, quem defectum ut Serenitas Vestra Regia ex adductis rationibus non solum gratiosissime nobis condonare, sed et mercatoris navibus illis, quae cum his in Angliam modo tendentibus ad Lusitaniam destinatae sunt, ab ostio Tamisis usque ad portum Porthsmothanum securum iter, ne hostilibus ora illa insectantibus praedae cedant, clypeo vel hujus, quae ipsas hinc comitabitur, vel alterius alicujus ad id non imparatae navis bellicae praestare velit, submisse rogamus.“ (Hamb. St.-A.)

So fanden in diesem wie in den nächsten Jahren, 1706<sup>1)</sup> und 1707, mehrfach gemeinsame Convoyfahrten statt, nicht ohne dafs über Ausdehnung der Liegetage für die englischen Convoyer fast jedesmal längere Erörterungen sich erhoben.

Nun hatte man aber in Hamburg mehrfach schon, wenn englische Convoyen gekommen waren, die eigene Convoy zurückgezogen und jenen das Geleit der englischen wie der hamburgischen Schiffe überlassen. Die englische Convoy allein konnte zwar den Hamburgern oft auch nur wenig nützen; sie hatten dann wohl eine Convoy von der Elbe aus, wufsten aber nicht, ob sie auch auf Rückconvoy rechnen konnten. Als im Oktober 1693 zwei englische Convoyen kamen, erklärte der Rath, nun fele hamburgische Convoy auf England von selbst weg, während die Kommerzdeputirten darauf hinwiesen, dafs die Unsrigen dann wegen der Rückfahrt in Verlegenheit sein würden. Im Frühjahr 1706 warnten die Kommerzdeputirten: „wenn wir keine Convoy ausgehen liessen, die Königin es möchte übel nehmen, dafs wir künftig selbe nicht würden kriegen“. Trotzdem zeigten sich im nächsten Jahre die Hamburger Convoyer in ihrer Pflicht lässiger denn je; als im November der englische Resident anfragte, ob „vorigte Abrede gemäfs“ die hamburgische Convoy bereit sei, mit den zwei englischen abzugehen, erklärte das Convoykolleg, die Völker seien abgedankt, das Schiff schon bei Neumühlen. Kurz, die Convoyfahrt war unmöglich; das ganze Jahr ging keine hamburgische Convoy nach England<sup>2)</sup>. Im März 1708 mahnte der Resident wieder, da die Ankunft von zwei englischen Convoyen bevorstehe, „als möchte alhie vergleichenermassen eine Convoy fertig gehalten, die conjunctim mit abgehen könne“. Und als im April der Ehrb. Kaufmann die Hoffnung aussprach, dafs „die Königin die Gnade würde der Stadt erweisen, auch eine Convoy zu geben“, erklärte endlich der Resident, „dafs die Königin geschrieben, dafs Sie nicht würden künftig Convoy geben können, wenn Sie nicht vorher wüste, dafs die Stadt ihre Convoy mitgebe, umb miteinander conjunctim zu convoyren“. Ohne Zweifel wurde hierdurch der gute Wille der Hamburger angespornt dazu, sich in Thaten umzusetzen, und ihr Convoyer fuhr in diesem Jahre wiederholt gemeinsam mit den

<sup>1)</sup> Eine dieser gemeinsamen Fahrten war es, die in der Schrift „Brandenburg-Preussen auf der Westküste von Afrika, verfaßt vom Gr. Generalstabe“ (Berlin 1885) S. 53 erwähnt wird; irthümlich muß aber in dem Bericht die Angabe von drei hamburgischen Orlog-Schiffen sein.

<sup>2)</sup> Ehrb. Kaufmann klagte Ende März 1708 sehr darüber, man habe „in zween Jahren keine Convoy auf England genossen“. Das war allerdings nicht genau; Tamm war zuletzt im März 1707 von England zurückgekommen, was die Kammerei nicht verfehlte, dem Ehrb. Kaufmann zu erwidern.

Engländern. Im Oktober 1709 wurde sogar auf Wunsch des Court zu den beiden englischen Kriegsschiffen und der hamburgischen Convoy noch die sog. Grönfregatt für ein- und dieselbe Reise hinzugefügt; und zur selben Zeit, am 31. Oktober, schrieb der Schatzmeister der in London selbsthaften „Company of Merchant Adventurers of England“, David Foxley, an den Kapitän Schröder, der das „Wapen der Admiralität“ befehligte: „it is our earnest desire“, doch ja nicht ohne die Begleitung des zur Convoy bestimmten englischen Kriegsschiffs „Hampton Court“ abzusegeln; es sei das im Interesse des „publick good and security“.

Die hamburgischen und englischen Convoyer scheinen sich bei ihren zahlreichen gemeinschaftlichen Fahrten auch ganz gut vertragen zu haben; Uneinigkeit oder gar Streit scheint nicht vorgekommen zu sein. Nur ganz im Anfang, im Juli 1696, waren der hamburgische Kapitän Michael Schröder und der englische Convoykapitän Robinson verschiedener Ansicht; der erstere, wie dieser bei Cuxhaven liegend, stellte an letzteren das Ersuchen, mit ihm Admiralschaft zu machen und gemeinsam die Kauffahrtschiffe nach England zu geleiten. Damit war Robinson auch einverstanden, verlangte aber von Schröder, daß er sich schriftlich verpflichte, mit ihm zu fahren. Darauf wollte letzterer aber nicht eingehen; schriftliche Abmachungen zu gemeinsamer Convoyfahrt waren überhaupt, wie es scheint, nicht gebräuchlich. Schliesslich fuhren beide auch ohne schriftliche Verpflichtung friedlich zusammen ab.

### C. Convoy und Zahl der Kauffahrtschiffe.

Die Zahl der Schiffe, die unter einer Convoy fuhren, stand zu dieser letzteren selbst nicht nur in einem äusserlichen Verhältnis, es bestand auch ein gewisser innerer Zusammenhang. Das Zustandekommen einer Convoy ist wiederholt abhängig gemacht worden von der Zahl der Schiffe, die sich für dieselbe gemeldet hatten. War ein Gesuch um Convoy an den Rath und die Kämmerei gelangt und die Zahl der Schiffe nicht schon angegeben, so pflegten beide Erkundigungen darnach zu erheben. Im Jahre 1678 bestand der Rath auf vorheriger Mittheilung der Zahl der Schiffe; im Jahre 1684 hielt er es nicht für thunlich. Convoy anzuschlagen ohne vorherige Specification der Schiffe; im Jahre 1688 wies der Rath darauf hin, er müsse die Zahl wissen, um zu sehen, ob es sich auch lohne u. s. w. Wenn auch die Kommerzdeputirten, an die solche Aufforderung erging, dann meist einwandten, man möge nur erst die Convoy bewilligen, namentlich aber öffentlich anschlagen, so mußten sie schliesslich doch mit der Zahl ans Licht kommen; mancher Reeder und Befrachter mag dadurch zu schnellerem Entschluß bestimmt worden



sein. Denn wenn die Zahl der Schiffe dem Rath und der Kämmerei zu gering erschien, so wurde nichts aus der Convoyfahrt; so war es z. B. 1722. Nicht selten kamen noch nach dem Anschlag der Convoy zu den bereits angemeldeten Schiffen weitere hinzu.

Eine Minimalzahl von Schiffen, bei deren Vorhandensein eine Convoy gegeben werden mußte oder auch nur gegeben zu werden pflegte, war nicht anerkannt; nach der alten Admiralschaftsordnung von 1623 bildeten mindestens sechs Schiffe eine Admiralschaft<sup>1)</sup>; auf das Convoywesen ist formell diese Bestimmung wohl nicht angewendet; thatsächlich ist wohl nie eine hamburgische Convoy von der Elbe aus mit nur sechs oder weniger Schiffen abgefahren.

Ich lasse hier einige Angaben über die Größe der hamburgischen Convoyflotten, wie sie sich aus den Briefen der Kapitäne und anderem Material ergeben, folgen.

Von der Elbe nach dem Westen (Portugal u. s. w.) ging Karpfanger im Jahre 1680 mit 20, im nächsten Jahre mit 24 Schiffen, Holste 1685 mit 16, Schröder 1690 mit 51, Tamm 1691 mit 33, Schröder 1701 mit 13, Tamm 1727 mit 9, Schröder in demselben Jahre mit 13 Schiffen<sup>2)</sup>.

Von der Elbe nach Archangel ging Schröder 1710 mit 9 Schiffen, derselbe 1717 mit 11<sup>3)</sup>, Tamm 1718 mit 7 Schiffen; in letzterem Falle wurde die Flotte als „sehr klein“ bezeichnet.

Von der Elbe nach Grönland fuhr Karpfanger 1679 mit 44 Schiffen. Schröder 1694 mit 40 und 1695 mit 37, derselbe 1697 mit 67, Tamm 1697 mit 58 Schiffen.

Ferner kam Holste 1679 mit 21 Schiffen von Livorno in Alicante an; Karpfanger verließ auf der Heimfahrt 1680 Cadiz mit 16 und 1681

<sup>1)</sup> Diese Bestimmung wurde von der Admiralität in Hamburg genau beobachtet. Als im Frühjahr 1626 der Schiffer Hans Lohne und seine Reeder und Befrachter sich an den Rath wandten und ihn für eine Reise nach der „Straße“ um „Convoy“ baten, wies die Admiralität die Bittsteller ab, weil sie nur Convoy stelle, wenn sich mindestens sechs Schiffe zusammenthäten (Reichsarchiv im Haag). Unter „Convoy“ ist in diesem Falle wohl nur der Schutz, den die Admiralität im Sinne der Admiralschaftsordnung von 1623 gewährte, zu verstehen.

<sup>2)</sup> Die Angabe Ehrenberg's (bei Schrader, Hamburg vor 200 Jahren) S. 281, daß die Convoyflotten nach Spanien und dem Mittelmeer „regelmäßig nur 8—12 Schiffe“ umfaßt hätten, ist hiernach richtig zu stellen; ebenso die Bemerkung S. 295: „Durchschnittlich beschäftigte dieser Handelszweig [Handel nach Spanien und Portugal] nur 8—12 Schiffe mit 200—300 Mann Besatzung.“ Es ist überhaupt sehr bedenklich, von „durchschnittlich“ zu sprechen in einem Falle, wo so wenig Einzelzahlen uns zur Verfügung stehen.

<sup>3)</sup> Hier sind uns die Größenverhältnisse der Schiffe bekannt; es hatte ein Schiff 200, zwei 160, fünf 150, eins 140, eins 120 und eins 110 Lasten.

mit 11 Schiffen; Holste fuhr 1686 mit 17 Schiffen und Schröder 1716 mit 16 Schiffen von Lissabon heimwärts; Antonissen brachte 1703: 14—15 Schiffe mit auf die Elbe<sup>1)</sup>; Schröder verließ 1711 Archangel mit 7 und 1712 mit 24 Schiffen.

Im Verkehr mit England waren die Convoyflotten oft recht stattlich. Im Sommer 1696 kamen, wie Kuysten berichtet, auf einmal 11 Kriegsschiffe als Convoyer auf die Elbe; die Flotte wird entsprechend groß gewesen sein. Im nächsten Sommer kamen einmal 7 englische Convoyer, von denen drei 80, zwei 72, einer 60 Geschütze führte. Mit etwa 50 Schiffen fuhren im Herbst 1704 die Convoyen nach England. Im August 1705 brachte eine Convoy 28 Schiffe nach Hamburg<sup>2)</sup>; im November desselben Jahres führten die englischen Convoyer nur 5—6 Kauffahrer heran; dagegen liefen 60 Schiffe mit den Convoyen nach England aus. Wie Kuysten schreibt, wurde im November 1706 die Flotte nach England auf 130—140 Schiffe geschätzt, und nur zwei Convoyern waren diese anvertraut<sup>3)</sup>. Im März 1707 brachten zwei Convoyer ca. 30 und im November 16 Schiffe. Im Juli 1711 geleitete eine englische Convoy 36 Schiffe auf die Elbe. Endlich passirte im August 1746 eine englische Convoy mit nur 6 Kauffahrern Cuxhaven aufwärts.

Diese Zahlen, die sich noch vermehren ließen, werden genügen, um ein Bild von der großen Verschiedenheit solcher Flotten zu geben. Oft schlossen sich dieselben ja noch an andere Convoyflotten an; aber aus den Journalen ergiebt sich, daß lange, gefährliche Reisen von hamburgischen Flotten nur unter dem Schutze eines Convoyschiffes unternommen und zurückgelegt wurden. Dem gegenüber ist es immerhin zu bewundern, daß so wenig Unglück vorkam. Im Allgemeinen kann man wohl sagen, daß alle Kauffahrteiflotten jener Zeit zu groß waren im Verhältnis zu dem ihnen durch Convoyen gewährten Schutz. In Hamburg schwebte die interessirte Kaufmannschaft wohl in jedem Fall, wenn eine Convoyflotte erwartet wurde, in Ängsten; das ergiebt sich aus zahlreichen Zeugnissen guter Beobachter<sup>4)</sup>. Nur ein Beispiel: Im Sommer 1705 erwartete man in Hamburg über England große Massen von Gütern aus Lissabon; die

<sup>1)</sup> So berichtet der holländische Resident Kuysten am 3. August.

<sup>2)</sup> Amsinck, Die Familie Amsinck I, S. CXLV.

<sup>3)</sup> Der Court hatte vor Abgang dieser Flotte dem Rath mitgeteilt, daß eventuell, wenn es für die Flotte mit diesen beiden Convoyen allein abzugehen zu gefährlich sei, „dieselbe so lange liegen sollten, bis eine stärkere Convoy angelanget“. Die hamburgische Admiralität entschied sich aber für baldige Abfahrt. Vgl. unten S. 282 Anm. 2.

<sup>4)</sup> Im Anhang Nr. 23 ist die Specifikation einer Schiffsladung nach dem Mittelmeer von 1692 abgedruckt; der Gesamtwert der Waaren, soweit derselbe angegeben ist, betrug 261 825 £.

ganze Börse war daran interessirt; allein etwa 14000 Kisten Zucker<sup>1)</sup> sah man entgegen; Alle aber waren, wie der holländische Resident Kuysten nach Hause schreibt, „in de grooste becommernisse“, denn so zahlreiche Schiffe wurden durch nur vier Convoysschiffe geleitet.

Auch bei anderen Convoyflotten als den specifisch hamburgischen wurde oft über das Mißverhältnis, das zwischen der Zahl der Kauffahrteischiffe und der Convoyen bestand, geklagt. Im hamburgisch-holländischen Convoyverkehr wurde mehrfach hierüber Beschwerde geführt. Der Resident Römer veranlaßte im Jahre 1673, als mit dem Wattconvoyer allein die vielen Schiffe nicht fahren wollten, einen seeländischen Kommisfahrer, dem Convoyer zu helfen, die Schiffe in Sicherheit zu bringen. Sein Nachfolger Kuysten schrieb im März 1689: die Convoy sei zu schwach; es sei wohl wünschenswerth, im Interesse der Admiralität wie dem der Sicherheit so vieler niederländischer Einwohner, daß zwei größere und wirksamere („suffisanter“) Convoyer gestellt würden. Im August desselben Jahres äußerte sich der Gesandte der Generalstaaten, van Heemskerck, in einem Schreiben an seine Regierung: es sei unbegreiflich, daß von Leuten, die wüßten, was für kostbare Waaren aus den Niederlanden nach Hamburg und vice versa gesandt würden, solch' reiche Flotten dem Geleit eines Convoyers von 12 Stücken und 30—40 Mann anvertraut würden; es sei sehr zu befürchten, daß, wenn diesem Mißstand nicht abgeholfen würde, einmal großer Schaden daraus entstehen würde.

Auch in England erschollen ähnliche Klagen. Als im Jahre 1666 die Holländer den englischen Kauffahrern viel Schaden zufügten, klagte man in den englischen Hafenplätzen bitter über die zu schwachen Convoyen; ein Kriegsschiff für 50 Schiffe, so meinte man, genüge nicht; noch zehn Kauffahrteischiffe seien in solchen Zeiten zu viel für ein Kriegsschiff<sup>2)</sup>.

#### D. Zusammenstöße mit dem Feinde.

Verhältnismäßig wenig können wir berichten über eine Thätigkeit der Convoyen, die man geneigt sein möchte als ihre wichtigste zu be-

<sup>1)</sup> So berichtet Kuysten; nach der Amsinck'schen Chronik kam am 8. August von Porto und Lissabon über England eine Convoyflotte mit 9000 Kisten Zucker; es wird dieselbe Flotte gewesen sein, von der Kuysten berichtet.

<sup>2)</sup> Cal. of St. Pap., Dom. Ser., vol. 1666—67, pag. 266. — Im August 1706 bekam man in Hamburg Briefe aus London, die berichteten, daß dort von der Admiralität zwei Convoyen nach der Elbe bestimmt seien; „allein das Commercium hette solche nicht suffisant genug gefunden“; wieviel Kauffahrer in Betracht kamen, wird nicht angegeben.

trachten, nämlich über Zusammenstöße mit dem Feinde. Sollen wir es dem guten Rufe der hamburgischen Convoysschiffe zuschreiben, der die Feinde davon abhielt, in ihre Nähe zu kommen? Oder ist es ein Zufall? Zum Theil wird sich jene Thatsache erklären durch den rein defensiven Charakter der hamburgischen Convoyen. Der Unterschied zwischen einem Kriegsschiff, einem Kreuzer einer- und einem Convoysschiff andererseits ist ja hauptsächlich der, daß letzteres wesentlich defensiven, das reine Kriegsschiff aber wesentlich offensiven Charakters ist. Und grade bei den hamburgischen Convoyen wurde ihre Eigenschaft als Vertheidigungs- und Geleitschiffe streng und ängstlich gewahrt<sup>1)</sup>. Das geschah sicherlich nicht ohne Grund. Erstens führte Hamburg selbst nie Krieg; als kleiner Handelsstaat hatte es weder dazu den Beruf noch die Fähigkeit; wenn es also Convoysschiffe hielt und verwandte, so wollte es damit ausschließ- lich seine merkantilen Interessen schützen. Sodann war der Schutz, den die hamburgischen Convoyen ihren Flotten gewährten, meist sehr noth- dürftig und reichte kaum zur Vertheidigung aus; einer Offensive fehlte also die materielle Basis.

Bei den wenigen Zusammenstößen, die nun wirklich zwischen den hamburgischen Convoyen und den Feinden stattgefunden haben, haben sich die Hamburger nicht nur korrekt benommen, sondern sie sind sogar aus einigen Gefechten mit Ehren hervorgegangen. Das ist um so bemerkenswerther, als ja die eigentliche Veranlassung zu der Begründung des Convoywesens im Jahre 1662, die Wegnahme von 8 Schiffen durch die Türken, ein nicht allzu günstiges Licht auf den Muth der hamburgi- schen Besatzung geworfen hatte. Man machte damals in Hamburg den Schiffern offen den Vorwurf der Feigheit; als die der Gefangenschaft entronnenen Matrosen im August des Jahres an der Hamburger Börse erschienen, wäre es ihnen beinahe ans Leben gegangen; auch versuchte man, sich processualisch an sie zu halten<sup>2)</sup>. Das Hamburger Seerecht enthielt hierüber bisher keine Bestimmung; die Admiralschaftsordnung von 1623 versprach im 14. Artikel nur denjenigen in der Flotte, die

<sup>1)</sup> Vgl. oben S. 22. 28. 33.

<sup>2)</sup> So berichtet der holländische Resident Römer am 11. August 1662: „Eenige der Schippers ende Matrosen der 7 scheepen by den Turck genomen hebben haer gisten hier ontrent de beurse sien laeten. ende, indien het niet waere beleet, souden syn geassassineert worden van eenige Borgere met ongedult over haer ingenomen wegen schaeden, door haer versuym ende Godtloosheet, soo als sy spreekken, hen toegebracht. Men is nu besig dieselve Schippers ende Matrosen te exammineeren, elck een, raupt men, behoorde sy op te hangen andren tot een exempell.“ Und am 25. August: „Eenige der Schippers die haere Scheepen van die Turcken soo hebben laeten neemen, heeft men gesocht in arrest te neemen; alleen syn niet te vinden, soo dat het schient, men op haere goedren sall gaen procederen.“ (Reichsarchiv im Haag.)

„für andern sich im Fechten tapffer und woll bezeigt“, eine besondere Belohnung; an Strafen für Feigheit war nicht gedacht. Das Ereignis von 1662 gab nun aber Veranlassung, dafs am 7. Juli 1663 der Präses des Admiralitätskollegs u. a. anregte: „dafs eine feste Admiralschaft gemachet werden müste und Verbrecher an Leib und Leben gestraffet werden“, und „müsten fechten bis auf den letzten Mann und soviel immer thunlich“<sup>1)</sup>. Wahrscheinlich im Zusammenhang mit dieser Anregung beantragten dann am 22. Juli die Oberalten im Rath- und Bürgerkonvent:

1) „dafs die Schiffer, so auf Hispanien und Portugall gehen wollen, eine gute und beständige Admiralschaft unter sich auffrichten und sich mit einem leiblichen Eyde verbinden müssen, dats sie feste bey einander stehen und halten und sich bifs auf den letzten Mann defendiren und wehren wollen“.

2) „dafs diejenige, welche solche Admiralschaft und Eyd nicht halten würden, wenn sie wiederum anhero gelangen, nach Befindung an Gut, Ehr, ja Leib und Leben ernstlich und unaufsbleiblich sollen gestraffet werden“.

Beides wurde damals von der Bürgerschaft genehmigt. Es ist seitdem nie wieder eine Klage über „schlechte Defendirung“ vorgekommen; allerdings, das darf nicht vergessen werden, wurden die Vertheidigungsmittel nun auch andere. Stadtconvoyen unter tüchtigen Kommandeuren schützten die Privatschiffe. Eine gröfsere Anzahl von Schiffen ohne Convoy fuhr nicht mehr zusammen aus, und Ereignisse wie das von 1662 wurden schon dadurch unmöglich. —

Gehen wir nun über zu den einzelnen Zusammenstößen der Hamburger mit den Feinden, soweit sie auch in ihren Einzelheiten bekannt sind. Wie sich die Affaire von 1662 abgespielt hat, war, wie es scheint,

---

<sup>1)</sup> Das holländische Plakat vom 25. August 1651 gebot im 7. Artikel, dafs allein fahrende Schiffe, die von Seeräubern angegriffen würden, sich muthig und treu („couragieuselijck ende getrouwelijck“) bis zum Äußersten vertheidigen sollten, drohte eventuell mit Leibesstrafen und sprach den durch solche Feigheit geschädigten Interessenten civilrechtliche Ansprüche gegen die betreffende Schiffsmannschaft zu (Groot Placaet-Boeck I, 959). Die dänische „Verordnung wegen der Convoye auf Hispanien“ vom 26. August 1622 bestimmte dagegen: „Damit auch der Kauffleute Schiffe desto williger zur defension sich zu gebrauchen haben mügen, soll die gantze Vloete den schaden, so ein Kauffmans Schiff im Fechten bekommen, zu repariren verpflichtet seyn, daferne es dem Feinde nachsetzet, einen Andern in der Vloete zu secundiren. Dann würde es sonsten vom Feinde angegriffen, also dafs es sich zu wehren genötiget, wird ihm defswegen kein Schade erstattet. Jedoch sollen sie alle, insonderheit die Convoyer, gegen alle und jede, so die Vloete angreifen wollen, beystand zu leisten verpflichtet seyn.“

bisher nicht bekannt; im Eingang des Protokolls des Convoykollegs befindet sich aber eine Darstellung dieses Ereignisses. Darnach waren die acht Schiffe<sup>1)</sup> am 27. Mai 1662 von der Elbe abgefahren. Am 22. Juni, zwei Meilen von den Berlinga-Inseln (zwischen Mondego- und Tajo-Mündung), näherten sich ihnen zwei algierische Korsaren, „worunter der berühmte Reuber der Jute“, mit je 300 Mann Besatzung und 32 bzw. 34 Stücken. Die Hamburger thaten sogleich ihr Bestes mit Segeln, um sich unter das auf den Berlinga-Inseln befindliche Kastell zu retten. Aber ein konträrer Wind verhinderte das, so daß die Türken näher kamen und Jochim Mundt und Steffen Goldtbecks Schiffe wegnahmen. Appel und Wever versuchten, noch das Kastell zu erreichen, kamen aber nicht mehr in den schützenden Bereich desselben und ließen ihre Anker fallen. Als Appel den Türken auf sich zukommen sah, bestieg er mit seinem Sohn und dem Bootsvolk das Boot und flüchtete auf das Kastell. Ebenso machte es Wever, doch blieb ein Bootsmann im Schiff. Lindeman flüchtete auch mit seiner Mannschaft ans Land, nachdem er Anker geworfen; Meyns flüchtete ebenfalls, liefs aber sein Schiff in See treiben. Die Einzigen, die sich mit ihren Schiffen unter das Kastell retteten, waren Hinrich Meyer und Hinrich Pape. Ersterer nahm alles aus den anderen Schiffen gerettete Volk bei sich auf und ging dann mit Pape noch am selben Abend wieder unter Segel; als sie aber längs der Küste fuhren, wurden sie um Mitternacht wieder von zwei Piraten gejagt. Pape setzte nun sein Schiff auf den Strand, so daß es scheiterte; Meyer aber gelang es, nach Cascaes an der Tajomündung zu entkommen, von wo er die Mannschaft von den verlorenen Schiffen nach Lissabon schaffen liefs. Er selbst fuhr dann weiter südwärts, wurde aber zwei Meilen von Kap Espichel<sup>2)</sup> wieder von zwei Piraten verfolgt, und da der Wind für ihn ungünstig war, und er „in Stielte triebe“, ward er genöthigt, sich mit seiner Mannschaft ans Land zu retten und das Schiff treiben zu lassen, „und wo der dunkele Abent nicht darüber were eingefallen, würde er schwerlich mit dem Bothe entkommen seyn“. So waren denn eins nach dem andern alle acht Schiffe in den Händen der Seeräuber.

Eine Katastrophe wie diese war in der hamburgischen Seegeschichte unerhört; die Kommerzdeputirten meinten wenige Jahre später, daß „dadurch der gute Fam und Renomie dieses ohrtes höchlich geschwecht“

<sup>1)</sup> Schiffer: Wohlert Wever (so auch in der Janibal'schen Chronik; Gallois nennt ihn Wilmert Werner), Steffen Goldtbeck, Michel Appel („ein eindeckt Schiff“), Jochim Mundt, Hinrich Meyer, Hinrich Meyns, Jacob Lindeman, Hinrich Pape. — Alnier (bei Janibal) oder Allmier (bei Gallois) finde ich hier nicht.

<sup>2)</sup> Im Original heifst es „Cabo de Spickel oder St. Hubes Hoeck“.

worden sei, und erst als, wahrscheinlich im Jahre 1666, der Hamburger Schiffer Jürgen Tamme sich in einem Rencontre mit den Türken sehr wacker benahm, dabei allerdings sein Schiff in Rauch aufgehen sehen mußte, waren die Kommerzdeputirten der Meinung, dadurch sei der geschädigte Ruf Hamburgs „restituit“.

Gegenüber dem traurigen Ereignis von 1662 machen sich die späteren Thaten der Convoysschiffe besser. Die militärische Disciplin, das Beispiel tapferer, unerschrockener Kommandeure, die bessere Ausrüstung und grössere Stärke der Stadtconvoysschiffe thaten das Ihre, um dies zu bewirken. Artikels- und Admiralsbriefe setzten Strafen für schlechtes Fechten und mangelnde gegenseitige Unterstützung fest. Für die Convoymannschaft selbst bestimmte Artikel 46 des Artikelsbriefes: „solte nun Jemand . . . nicht fechten wollen, wann es die Noht erfordert, der soll am Leben gestraffet werden“<sup>1)</sup>, während der 11. Artikel des Admiralsbriefes<sup>2)</sup> verfügte: „So es sich begeben, das einige Raub-Schiffe, oder sonst eine andere Macht von considerablen Schiffen verspühret würden, soll die gantze Flotte sich bey einander verfügen, und sich in Positur und Defension stellen und schlagfertig machen, auch in der That, im Fall sie angerennet, verunglimpfet oder beschwehret werden solten, einander hertzhaftig bestehen und bis aufs äuserste defendiren, auch einer den andern nicht verlassen, bey Straffe, das nicht allein die Officier und Bohtsvölcker von den streitsäumigen Schiffen ihre verdiente Monat-Gelder verliehren, sondern über das durch Urtheil und Recht als Meineydig, nach Gelegenheit der Sachen, vermöge des Articuls-Briefes, gestraffet werden sollen. Und sollen die verdiente Monat- oder Haur-Gelder von

---

<sup>1)</sup> Langenbeck S. 118. — Die „Act for the establishing articles and orders for the regulating and better government of his Majesty's navies, ships of war, and forces by sea“ (1662) bestimmte im 13. Art.: „The Captains, Officers and Seamen of all Ships, appointed for Convoy and Guard of Merchant Ships, or any other, shall diligently attend upon that charge, without delay, according to their instructions in that behalf; and whosoever shall be faulty therein, and shall not faithfully perform the same, and defend the Ships and Goods in their Convoy, without either diverting to other parts or occasions, or refusing or neglecting to fight in their defence, if they be set upon or assailed, or running away cowardly, and submitting those in their Convoy to Hazard and Peril, or shall demand and exact any Money or other Reward from any Merchant or Master, for convoying of any such Ships or other Vessels belonging to His Majesty's Subjects, shall be condemned to make Reparation of the Damage to the Merchants, Owners, and others, as the Court of Admiralty shall adjudge, and also be punished criminally, according to the Quality of their Offences, be it by pains of Death, or other Punishment, according as shall be adjudged fit by the Court Martial.“

<sup>2)</sup> Langenbeck S. 127.

denen Rhedern solcher Schiffe der Admiralität zu Hamburg überliefert werden, um an die Völcker derjenigen Schiffe, so sich wohl und getreulich gehalten, ausgetheilet werden.“ —

Die ersten Fahrten der Stadtconvoyen scheinen ohne Zusammenstoß mit Feinden verlaufen zu sein<sup>1)</sup>.

Am meisten Zusammenstöße mit Feinden hat Kapitän Karpfanger gehabt. Im Jahre 1674 traf er bei Kap S. Vincent drei türkische Seeräuber, die jedoch der Hamburger Flotte auswichen, „weil der Kaiser Leopoldus ein gar zu ernsthaftig Gesicht machte, und sie keine Weitsichtigkeit mit ihm befahren wollten“. Auch auf der Heimreise sah er Korsaren, kam aber nicht mit ihnen zum Konflikt<sup>2)</sup>. Auf seiner Reise im Mittelmeer 1676—77 gelang es Karpfanger, den Korsaren ein schon auf den Strand gesetztes Schiff seiner Flotte wieder zu entreißen<sup>3)</sup>. Mit französischen Kapern aus Dünkirchen hatte aber Karpfanger im Jahre 1678 bei der Rückkehr von Grönland einen erfolgreichen Kampf zu bestehen. In zwölfstündigem Treffen, in dem die Kaper von den Kanonen des „Leopoldus“ arg zugerichtet wurden, schlug Karpfanger die Feinde, denen zwei Schiffe in den Grund gebohrt wurden, rühmlichst zurück, ohne daß er einen wesentlichen Schaden erlitten hatte<sup>4)</sup>.

Während einer dieser Reisen Karpfanger's in den 70er Jahren muß auch jener Kampf stattgefunden haben, der mit seinem Namen eng verbunden ist. Die von Amerika zurückkehrende spanische Silberflotte wurde unfern Cadix von Seeräubern angefallen und hart von diesen bedrängt; da kam Karpfanger mit seiner Flotte hinzu und griff so

---

<sup>1)</sup> Eine Begegnung französischer Kaper mit einer hamburgischen Convoyflotte berichtet der Kaper Jean Doublet in seinem Journal (publ. par Ch. Bréard, Paris 1884, S. 54). Im Spätherbst 1673, „étant sur le banq aux Dogres [Doggersand], nous avisâmes deux vaisseaux sur lesquels nous donnâmes la chasse, et en étant approchées nous les reconusmes estre les convois de Hambourg avec lesquels nous avions aussi guerre. L'un avoit 66 canons, l'autre 54. — M., notre commandant n'avoit que 36 canons sur la Droite et nos autres frégates 30 et 24 et nous 18; les forces étoient fort inégales, et particulièrement la mer quiétoit agitée, nous ne pouvions les aborder sans nous briser comme le pot contre le rocher, cependant nous les suivions hors leurs portées de canons espérant avoir plus de calme, et ils nous conduisirent en faisant leur route jusqu'à l'entrée de la rivière d'Elbe, l'entrée d'Hambourg“. Dreyer kam Ende November 1673 von Portugal zurück; doch war bei der Flotte nur ein Convoysschiff, der „Leopoldus“, dessen Geschützausrüstung 54 Kanonen betrug; eine Convoy mit 66 Geschützen hat Hamburg nie besessen; vielleicht war es ein englisches Kriegsschiff.

<sup>2)</sup> Beneke a. a. O. S. 184.

<sup>3)</sup> Ebenda S. 185.

<sup>4)</sup> Ebenda S. 186 f.



glücklich in den Kampf gegen die Räuber ein, daß diese sich bald aus dem Staube machten<sup>1)</sup>.

Ernste Zusammenstöße der anderen Convoykapitäne haben nur sehr selten stattgefunden; die Piraten hielten sich meist in achtungsvoller Entfernung von dem Convoysschiff, und dieses hatte in der Regel nur die Aufgabe, zu verhüten, daß die „Hunde“, wie man die Türken ganz allgemein titulierte, unvorsichtige oder langsam segelnde Kauffahrer abfangen. Die einzige ernsthafte Begegnung mit Feinden hatte Kapitän Michael Schröder im Jahre 1693. Er segelte im Juni dieses Jahres mit seinen Kauffahrteischiffen in Gesellschaft einer großen, mit einer stattlichen Zahl von englischen und holländischen Kriegsschiffen versehenen Convoyflotte von Portsmouth nach dem Süden. Auf der Höhe von Kap S. Vincent wurde diese ganze Escadre von einer großen französischen Kriegsflotte überfallen und zersprengt; eine große Menge englischer, holländischer und auch hamburgischer Kauffahrteischiffe fiel in die Hände der Franzosen<sup>2)</sup>. Schröder behielt nur ein hamburgisches Schiff bei sich. Er blieb bei den Engländern, die zuerst ihren Kurs nach Madeira nahmen, und fuhr dann mit ihnen nach Irland, wo er in dem Hafen Kinsale Anker warf. Die Reise galt als verloren.

Die Fregatte *Esperanza* hatte, als sie, eben für Hamburg angekauft, im Juni 1697 von Holland nach der Elbe übergeführt wurde, vor derselben ein Rencontre mit zwei französischen Kapern, die sie aber mit ihren Geschützen tapfer abwies.

Auf der Archangelfahrt 1710—11 traf im März 1711 die hamburgische Convoy mit einem schwedischen Kaper zusammen, der sich aber schleunigst davon machte, als er von der Convoy beschossen wurde<sup>3)</sup>.

<sup>1)</sup> Beneke S. 190; Steltzner III, 1185. Die Vermuthung Beneke's, daß diese Aktion in die Convoyreise von 1681 falle, ist irrig; von letzterer besitzen wir das Journal, und dieses erwähnt den Vorfall in keiner Weise.

<sup>2)</sup> Vgl. über diesen Zusammenstoß de Jonge III, 351 ff.; Yonge, *The history of the British Navy*. I, 113 ff.; Guérin, *Histoire maritime de France* II, 76 f. Nur Yonge erwähnt die Betheiligung der Hamburger; irrtümlich ist seine Angabe, daß diese Kriegsschiffe verloren hätten. Vgl. auch den bei Sylvius, *Vervolgh v. saken en oorlogh* (1693), abgedruckten Bericht des holländischen Admirals Rooke, in dem auch ein hamburgisches Kauffahrteischiff erwähnt wird (S. 91). Zur eigentlichen aktiven Betheiligung scheint die hamburgische Convoy nicht gekommen zu sein; vgl. den Bericht Schröder's im Anhang Nr. 25.

<sup>3)</sup> Journal (Nr. VIII) 8. März: Es war starker Nebel, „en mits en wenig doer klaerde, wurden den Kaaper gewaer an backbort, gedachte van de Scheppen an bort t' leggen, en kam ons te naer dat hij nicht vermoden was, en wij schooten van 't halve deck en in de Küll [= Oberdeck zwischen Back und Schanze] op het deck dapper op hem, en hij drejde overstaghs en kreeg de Slup voor de boogh en buxerde wegh en sloogh weer dick toe, kustenn hem niet weer int gesicht kriegten“.

Auch auf der letzten Convoyfahrt 1746—47, auf der Brockes die Türken wirklich aufsuchte (vgl. oben S. 70. 75), hielten sich diese meist in achtungsvoller Entfernung.

Nicht näher gehe ich hier auf die eigentlichen Prisen ein; sie gehören nicht zum Convoywesen, auch sind Convoyen bei diesen Prisenfahrten nicht betheilt gewesen. Über sie werde ich an anderer Stelle berichten.

### E. Navigirung. Journale.

Über die Art der Navigation geben die besten Aufschlüsse die Journale. Auf Einzelheiten kann hier natürlich nicht eingegangen werden.

Über die Navigirung einiger Convoykapitäne liegen Klagen vor. So war im Frühjahr 1681 dem Rath zu Ohren gekommen, daß die von Kapitän Holste geführte Convoy auf der letzten Reise bei den Scilly-Inseln „ins verkehrt Canaal gekommen“; es wurde sofort eine Untersuchung angeordnet. In dieser ergab sich, daß man von der Convoy aus die Scilly-Inseln gesehen, diese aber für die Casquets (westlich vom Kap de la Hague) gehalten hatte<sup>1)</sup>, ein recht grober Irrthum, der nicht besser wurde dadurch, daß er durch die Angabe eines französischen Schiffers veranlaßt worden war. Die Untersuchung blieb aber ohne Folgen; doch hat vielleicht auch dieser Vorfall<sup>2)</sup> zu der schon damals bemerkbaren Abneigung eines Theils der Kaufmannschaft gegen Holste beigetragen.

Im Juni 1692 klagten zwei Schiffer beim Convoykolleg, daß auf der Reise nach Spanien auf Kapitän Tamm's Schiff „der Cours dermaßen verstellte“ und die richtigen Signale nicht erfolgt seien, so daß sie ihre Schiffe „versegelt“, und wenn Hans Doormann nicht in der Noth vier Schüsse gethan, wäre die ganze Flotte verloren gegangen. Es wurde sofort hierüber eine Untersuchung angeordnet. Tamm erklärte, jene hätten ihre Schiffe vorsätzlich an den Strand gesegelt; schiefen hätte er nicht dürfen, wenn er nicht die ganze Flotte hätte in Verwirrung bringen wollen. Andere Schiffer meinten dagegen, „daß die ganze Reise übel geconvoyret worden, und daß sie, wofern es noch ein

<sup>1)</sup> Der Lieutenant Beerman sagte aus: „Sie hetten die Sorlings [= Scilly-Inseln] für die Kifskasten angesehen“, und der Schiffer Heins: „Es were eine große Verblendung gewesen, sie hetten die Sorlings gesehen, aber die Kifskasten zu sein gegisset“.

<sup>2)</sup> Auch der holländische Resident Kuysten erwähnt seiner in einem Schreiben vom 13. Mai.

quartier Nacht gewesen, die gantze Floht auf Heisandt<sup>1)</sup> versiegelt hätten“. Es wurden nun die Schifferalten und unparteiische Schiffer als Sachverständige befragt. Die Verhandlung zog sich lange hin; als man von einer Seite versuchte, die Sache todtzuschweigen, erklärte zwar der Rath, „dafs es keinerley weise mit stillschweigen vorbey zu gehen, besondern dafs die Sache weiter gepousiret und Er, der Captän, per Fiscalem belanget werden solte“; trotzdem verlief die Sache resultatlos im Sande.

Im Januar 1700 wurde im Convoykolleg darüber verhandelt, dafs sich aus den Journalen und „der gemeinen Rede nach“ ergebe, dafs das Convoysschiff Schröder's am 25. Juli 1699 durch Versehen „auf die flamischen Bancken“<sup>2)</sup>, gesetzt worden sei. In der Untersuchung widersprachen sich die Aussagen. Es wurde defshalb „ein jeder gestalten Sachen repremandiret“, namentlich aber der Obersteuermann, welcher, wie es im Protokoll heisst; „meistens Schuld an diesem Versehen ist“, ermahnt, „dafs er sich der Nüchternkeit befeissigen und sein Ampt künftig besser in acht nehmen soll“; sonst werde man ihn kassiren.

Ein wenig günstiges Licht auf die Navigirung werfen auch einige Episoden im Journal über die Archangelfahrt 1710—11; doch ist es gewagt, hieraus Schlüsse zu ziehen; es möge hier nur angeführt werden, dafs man auf der Rückreise einmal bei Ansicht von Land nicht wufste, ob es die Shetlandinseln waren oder Norwegen. —

Ist auch im alten hamburgischen Schiffs- und Seerecht, dessen Fundamentalsätze im 17. und 18. Jahrhundert in Geltung waren, von einem Schiffsjournal nicht die Rede, so war doch aus anderen Seerechten der Gebrauch der Journalführung wohl bekannt und wurde auch wohl in der hamburgischen Kauffahrteiflotte viel geübt<sup>3)</sup>. Ob auf den ersten Reisen der Convoyen Journale angefertigt worden, ist nicht bekannt, aber wahrscheinlich. Es war aber noch nicht Sitte und Vorschrift, dafs die Journale nach Beendigung der Reise der Convoybehörde ausgeliefert wurden. Im Oktober des Jahres 1680 wurde im Convoykolleg angeregt, dafs in Zukunft dem Schreiber auf dem Convoysschiff ein Eid abgenommen werde, in dem u. a. enthalten sei, „dafs derselbe forth nach abgelegter Reise ein Journal der verrichteten Reise in triplo“ aushändigen solle, und zwar je ein Exemplar an das Convoykolleg, die Admira-

1) Ouessant, an der französischen Westküste.

2) So werden allgemein die gefährlichen Sandbänke an der Nordküste Frankreichs und Belgiens zwischen Calais und Kadzand genannt.

3) Langenbeck a. a. O. S. 51. 92; die ältere Litteratur vgl. Wagner, Handbuch des Seerechts I, 392.

lität und die Kämmerer. Diese drei Exemplare sollten angefertigt werden je vom Schreiber, bezw. Lieutenant und Schiffer. Richtig ist auch in die Eide dieser drei Amtspersonen<sup>1)</sup> die Verpflichtung, ein Schiffsjournal zu führen, aufgenommen worden. Das älteste vorhandene Journal, von 1680, ist dagegen noch vom Steuermann angefertigt; und Karpfanger erklärte im Mai 1681, als man ihm die Journale der letzten Reisen abforderte: „Seine Steurleute und Schiffer hielten das Journal“. Als er sich weigerte, die Herausgabe der Journale zu bewirken, beschloß man, ihm so lange sein Gehaltsguthaben vorzuenthalten, bis er seine Pflicht erfüllt habe.

### F. Salutiren. Signale.

Zu manchen Weiterungen gab das Salutiren Anlaß. Salutirt wurde sowohl durch Kanonenschüsse als auch durch das Auf- und Abziehen des Wimpels. Die Begrüßung durch Kanonenschüsse stand in jener Zeit in hoher Blüthe, nicht am wenigsten beim Convoyfahren. Fuhr die hamburgische Convoyflotte von Cuxhaven ab, so begrüßte das Convoysschiff das Schloß Ritzebüttel, als den letzten sichtbaren Punkt hamburgischer Obrigkeit, mit 7 Schüssen. Vicekommandeur und Schout-bei-Nacht ließen im Jahre 1701 bei der Abfahrt von der Elbe zur Ehrung der Convoy ihre Wimpel nieder und wurden von letzterer dafür mit je 3 Schüssen bedankt. Schlossen sich noch weitere Schiffe auf der Fahrt der Convoy an, so begrüßten sie diese in der Regel mit Schüssen. Dasselbe geschah, wenn sich Kauffahrteischiffe von der Convoy trennten. Doch war die Zahl der Schüsse, mit denen die Convoy sich für die Begrüßung der Kauffahrer bedankte, stets geringer, als die der von den letzteren abgegebenen Schüsse. Mit jedem begegnenden fremden Schiffe befreundeter Nationalität wurden Begrüßungsschüsse gewechselt; denn daß das Convoysschiff solche Ehrenbezeugung erwiderte, war selbstverständlich. Hohe Feste, wie Neujahr, wurden ebenso begrüßt; auf dem „Leopoldus“ wurde der 1. Januar 1702 mit 15 Kanonenschüssen und 3 Gewehrsalven eingeweiht. Da außerdem auch noch zu Signalen viel geschossen zu werden pflegte, ist es begreiflich, daß eine Convoyfahrt viel Pulver kostete. Kapitän Karpfanger hatte viel Vorwürfe über unnützes Verkallen von Pulver bei Salutsschüssen zu hören<sup>2)</sup>. Im Oktober 1695 beschloß man im Convoy-Kolleg, künftig die Pulver-Rechnungen der Convoyen genau nachzusehen und die Journale, in denen ja die einzelnen Begrüßungen u. s. w. aufgezeichnet wurden, damit zu vergleichen. Im September

<sup>1)</sup> Vgl. im Anhang Nr. 49—51.

<sup>2)</sup> Beneke S. 186.

1696 wünschte Kapitän Schröder Ersatz an Pulver, weil „durch vielen Salutiren in Engelandt schon über 30 Centner Pulver verschossen“. Kapitän Georg Schröder nahm 1715 auf der Fahrt nach dem Westen 92 Tonnen Pulver mit, unter denen 34 Tonnen Musketen- und 4 Tonnen feines Schießpulver waren.

Eine besondere Praxis bestand hinsichtlich des Salutirens der Convoy vor den Herren des Convoykollegs. Näherte sich die Admiralitätsjacht mit letzteren dem auf der Unterelbe liegenden Convoyschiff, so begrüßte letzteres jene mit 7 Schüssen und erhielt als Gegengruß von der Jacht 5 Schüsse; bei der Abfahrt der letzteren war es ähnlich. Oft wurde aber auch mehr hin und her geschossen: im Juli 1746 wurden bei dieser Gelegenheit nicht weniger als 109 Schüsse gewechselt. Und die Herren vom Convoykolleg waren bei aller stadtväterlichen Sparsamkeit doch sehr eifersüchtig auf die strenge Beobachtung dieser Form. Als die Convoy im Juni 1743 bei Brockdorf lag, und das Convoykolleg hinabfuhr, um sie zu besichtigen, verabsäumte Kapitän Holm es, die Herren mit Geschütz zu begrüßen, sondern sandte ihnen nur die Schaluppe mit einem Quartiermeister entgegen, um sie abzuholen. Die Convoyherren ließen sich aber einen solchen Mangel an Form nicht gefallen, sondern sandten die Schaluppe zurück, indem sie dem Kapitän andeuten ließen, „dafs man nicht ehender, bis er seine Pflicht in Acht genommen, kommen würde“. Hierauf besann sich Holm schnell eines Besseren, bewillkommnete die Vorgesetzten mit 11 und erhielt nun von der Jacht den Gegengruß mit 7 Schüssen. Dann fuhren sie an Bord. Dem Kapitän Holm aber drückte der Rathsherr Brockes das Mißfallen des Kollegii aus; und Holm versprach, es später besser machen zu wollen. —

Die Frage der Begrüßung ist ja im Wesentlichen eine Etikettefrage; die Geschichte der Begrüßungen auf See und im Hafen bildet einen Abschnitt in der Geschichte der Höflichkeit. Aber diese Frage läßt sich doch nicht ganz von politischen Erwägungen loslösen, namentlich nicht wo Kriegsschiffe in Betracht kommen. Es mag nur daran erinnert werden, dafs es eine Zeit gegeben hat, wo England geradezu es als eine Forderung hinstellte, dafs alle anderen Schiffe die englische Flagge zuerst grüßten<sup>1)</sup>. Zu der Zeit, die für uns in Betracht kommt, wurde diese Forderung allerdings nicht mehr aufrecht erhalten. Auch darf man aus Einzelfällen nicht gleich allgemeine Schlüsse ziehen; am wenigsten wenn, wie hier, das Verhalten von Kapitänen in Betracht kommt; dafs diese Männer, Könige auf ihren Brettern, in Zeiten mit mangelhaft ausgebildetem öffentlichen Rechtsgefühl zu willkürlichen Handlungen neigen,

<sup>1)</sup> de Jonge I, 406.

ist ja leicht begreiflich. Wir wollen hier, was vielleicht auch ganz lehrreich ist, Dasjenige näher betrachten, was uns das hamburgische Material über diese Seite des Convoywesens berichtet.

Dafs Hamburg keine Präntensionen in Bezug auf Salutirtwerden haben konnte oder wollte, liegt auf der Hand. Allzuviel Werth legte die Stadt nicht auf diese Formen. Eine dänische Jacht wurde 1685 vom „Leopoldus“ mit 5 Schüssen begrüßt, die Jacht antwortete mit 3 Schüssen. Zwei englische Kriegsschiffe begrüßte dieselbe Convoy kurze Zeit darauf mit 7 Schüssen, und die Engländer antworteten mit derselben Zahl. Der Unterschied in dem Verhalten der die Oberhoheit über Hamburg beanspruchenden Dänen und dem der befreundeten Engländer liegt auf der Hand. Letzteren gegenüber bewahrte ein hamburgischer Convoykapitän aber auch seine und seiner Stadt Würde; als im April 1690 im Hafen von Malaga der englische Kriegsschiffkommandeur Chilton von Tamm verlangte, dafs dieser ihn zuerst besuchen sollte, lehnte der Hamburger dies kurzweg ab.

Dafs 1697 die Fregatte Esperanza, die ein schwedisches Kriegsschiff mit 7 Schüssen begrüßt hatte, von diesem nur mit 4 Schüssen wieder beehrt wurde, erklärt sich wohl daraus, dafs die Fregatte nicht als vollständiges Kriegsschiff angesehen wurde; Antonissen, der Führer der Fregatte, hatte das selbst vorher dadurch zugegeben, dafs er den Wimpel vor dem Schweden eingenommen hatte. Dafs der Viceadmiral von Spanien, den die Convoy beim Einlaufen in die Bai von Cadiz mit 11 Schüssen begrüßte, mit nur 5 dankte, worauf auch die Convoy nochmals mit 5 antwortete, ist im Hinblick auf den spanischen Stolz begreiflich.

Brockes liefs sich aber im Oktober 1716 von den Spaniern eine solche Behandlung nicht gefallen. Als er vor Malaga ankam, begrüßte er das Kastell mit 13 Schüssen, erhielt aber nur 7 als Gegenleistung. Bei dem Besuch, den er hierauf dem Gouverneur machte, stellte er ihn wegen dieser Zurücksetzung zur Rede, worauf der Spanier sofort veranlafste, dafs die fehlenden 6 Schüsse noch hinzugegeben wurden; dies war nämlich das dort übliche, auch anderen Kriegsschiffen gegenüber eingehaltene Begrüßungsverhältnis. — Die portugiesischen Kriegsschiffe und die hamburgische Convoy behandelten sich dagegen im Jahre 1746 in Bezug auf das Grüßen als ganz gleichstehend, nämlich gegenseitig mit 13 Schüssen. Ebenso begrüßten sich eine holländische Fregatte und die hamburgische mit je 3 Schüssen und letztere und ein englisches Kriegsschiff mit je 9 Schüssen. Dafs aber Brockes, der wohl Jeden nach Verdienst zu behandeln verstand, einer königlich dänischen Fregatte, die der hamburgischen Convoy in Cadiz einen Gruß von 11 Schüssen zukommen liefs, nur mit 9 Schüssen antwortete, war im Hinblick auf das

Verhalten des Grafen von Danneskiold (vgl. oben S. 71 ff.) dem braven Kapitän Brockes nicht zu verdenken. Auch von den Engländern liefs dieser sich keine Anmassungen gefallen. Als ihm beim Eingang zum Kanal ein englisches Kriegsschiff begegnete und dessen Kapitän verlangte, dafs die Hamburger ihr Bramsegel streichen sollten, schlug Brockes dies rundweg ab und nahm nur den Wimpel ein, „weil ich glaubte, ihm dadurch Ehre genug zu beweisen“. Der Engländer wiederholte darauf seine Forderung, indem er seinen Lieutenant zu Brockes schickte. Dieser schickte den englischen Lieutenant sofort zurück, dafür aber seinen eignen auf das englische Kriegsschiff; nicht aber etwa um sich zu entschuldigen, sondern er liefs sich nur nach dem „Prätendenten“ Stuart erkundigen und dem englischen Kommandeur versichern, „dafs die Republic [Hamburg] grosen Antheil an der Ausrottung dieses rebellischen Schwarms nehme“. Darauf liefs der Engländer ab, und der hartnäckige Brockes behielt sein Bramsegel oben. Wenn man hiermit eine kurbrandenburgische Instruktion von 1682 vergleicht, in der es heifst: „Wenn in See gekrönter Häupter Schiffe rencontriret werden, soll man bei Zeiten die Mast-Segel streichen, und 3 Schüsse thun“<sup>1)</sup>, so ist jene Weigerung des Kapitäns der Stadt Hamburg um so bemerkenswerther.

Auf der Unterelbe veranlafste die Begrüßungsfrage zwischen Hamburgern und Dänen mehrfach Differenzen. So im Jahre 1688. Als im April dieses Jahres Kapitän Schröder mit dem „Leopoldus“ elbabwärts und bei Altona vorbeifuhr, muthete man ihm von der vor dieser Stadt liegenden dänischen Jacht aus an, den Wimpel einzuholen. Da dies aber bisher nicht gebräuchlich gewesen, es auch als für Niemand „präjudicirlich“ angesehen wurde, wenn der Wimpel unter dem Flügel, d. h. der Wetterfahne, wehte, so wollte Schröder nicht ohne Weiteres sich den Dänen fügen. Er befragte das Convoy-Kolleg und dieses den Rath. Dieser berieth sich sogleich mit den Oberalten, und es wurde beschlossen, „dafs keine Neuerung sollte gemacht werden, sondern dafs man bey der alten Gewohnheit und Gebrauch bleiben soll und dafs man, im Fall was anders wolte von dänischer Seiten getentiret werden, Gewalt mit Gewalt vertreiben soll“. Damit war auch das Convoykolleg einverstanden, und Schröder erhielt Befehl, „dafs er oder die Person, so das Commando im Schiffe führete, keinen Wümpel einnehmen, sondern alter Gewohnheit nach denselben alle Zeit wehen lassen sollte, und wann ihm im Gegentheil etwas wolte angemuhet werden, so sollte er Gewalt mit Gewalt vertreiben“. Der „Leopoldus“ ging nun abwärts; sowohl von Altona wie auch von Glückstadt aus schossen die Dänen nach dem Wimpel; auf

<sup>1)</sup> Schück II, 132. — Das Streichen der Flagge galt aber als noch mehr als das Segelstreichen. Allard, Nieuwe Hollandse Scheeps-Bouw I, S. 33 (Amsterd. 1705).

dem Convoysschiff aber benahm man sich gegen diese Schüsse, wie ein vernünftiger Mensch gegen einen klaffenden Hund; man liefs die Dänen vorbeischiefsen, machte die übliche Begrüßung und fuhr weiter. Noch im December desselben Jahres bestätigte der Rath den oben erwähnten Beschlufs nochmals.

Bei dieser Gelegenheit wurden auch die Kapitäne Holste und Tamm über die Usance befragt. Ersterer berichtete: es sei kein Brauch, auch habe er es nie gethan; einmal nur wäre ihm in einem englischen Hafen, in dem „ein Englisch Wümpelmann“ gelegen, von diesem sehr höflich nahe gelegt worden, den Wümpel einzunehmen, weil es nicht üblich sei, dafs, wenn „ein Königs Wümpelmann“ im Hafen läge, ein anderes Schiff neben ihm den Wümpel wehen liefse. Er, Holste, habe dem Engländer dann geantwortet, „dafs er zwar gerne darin weichen wolte, allein er protesirte, dafs es nicht der Stadt zur Verkleinerung und Nachtheil angesehen seyn würde“. Bald darauf sei ein holländisches und ein französisches Kriegsschiff in den Hafen gekommen, die auch ihre Wümpel hätten einnehmen müssen. Auch Tamm scheint gelegentlich den Wümpel vor fremden Kriegsschiffen eingenommen zu haben. Aber diese Fälle machten den hamburgischen Rath nicht wankend; er blieb bei seinem oben angeführten Beschlufs, „weil umb eines Mannes versehen man nicht die Sache vor gut heifsen könnte, viel weniger dieselbe zu dieser Stadt praejuditz ferner continuiren“. Bemerkenswerth ist es aber, dafs bestimmte Vorschriften für die hamburgischen Convoysschiffe in der Frage des Salutirens, wie sie in anderen Mariinen bestanden, nicht vorhanden waren.

Behandelte ein fremdes Kriegsschiff oder ein Kastell eine hamburgische Convoy nicht nach dem Grundsatz der Gleichberechtigung, so liefs sich mit Gewalt dagegen nichts thun, und es hätte dem Interesse der Stadt sehr fern gelegen, wegen einer solchen Etikettefrage mit einer auswärtigen Macht in einen Konflikt zu gerathen. Dagegen war zwischen einem hamburgischen Convoysschiff und hamburgischen Kauffahrteischiffen das Verhältnis derartig, dafs nun die Begrüßung aufhörte, eine Frage der Höflichkeit zu sein, sondern den Charakter des Zwangs annahm. Gesetzliche Vorschriften bestanden auch hierin nicht; das hamburgische Seerecht enthält keinerlei Bestimmungen dieser Art. Aber es war alter Brauch, dafs Kauffahrteischiffe ihre Inferiorität vor Kriegsschiffen durch äußerliche Zeichen deutlich kundgaben. In der Geschichte unseres Hamburger Convoywesens begegnet uns ein Fall, der dies Verhältnis sehr klar beleuchtet.

Ende Januar und Anfang Februar 1717 lag Kapitän Martin Tamm mit dem Convoysschiff „Wapen von Hamburg“ bei Lissabon vor Anker.



Neben ihm lagen u. a. zwei hamburgische Schiffe, geführt von Hans Stockfleth und Jürgen Kröger. Am 31. Januar bemerkte nun der Lieutenant Paul Paulsen vom Convoysschiff aus, wie auf dem „großen kahlen Topp“ von Stockfleths Schiff ein Wimpel wehte. Paulsen wufste sofort, daß dies, weil es in Gegenwart des Stadtconvoysschiffs geschah, „wieder Orlogs-Rechten und Gewoehnte“ verstiefs, und meldete es dem Kapitän Tamm. Dieser sandte Paulsen zu Stockfleth und liefs ihm sagen, er möge „per Respect unsers allhie liegenden Stadt-Schiffes“ und „laut Seerechten“ seinen Wimpel vom großen Top einnehmen; habe er Freunde und Interessenten an Bord, so möge er von allen drei Masten einen Wimpel wehen lassen, nicht aber von dem Grofstop allein, „welches einem Orlog-Schiffe alleine zustünde“. Stockfleth fügte sich sofort und liefs von allen drei Masten Wimpel wehen. Auch Schiffer Kröger that so. Beiden aber scheint ihre Fügsamkeit bald leid geworden zu sein; denn am nächsten Tage liefen sie wieder nur vom Grofstop ihren Wimpel wehen. Wieder wurde Paulsen zu ihnen gesandt. Doch wollten sie diesmal nicht gehorchen, sondern sie erklärten: sie liefen ihre Wimpel wehen aus Respect vor ihren Principalen. Abgesehen davon, daß dies auch noch nicht zu jener Annafsung berechtigt haben würde, war es aber notorisch, daß sich keiner ihrer Principale bei ihnen an Bord befand. Paulsen wurde zum zweiten Male zu den Schiffen gesandt, diesmal, um sie zu ermahnen, ihre Wimpel selbst einziehen zu lassen, widrigenfalls werde man dies durch Leute von der Convoy ausführen lassen. Während nun Kröger erklärte, er wäre zufrieden, wenn die Convoyleute seinen Wimpel einzögen, antwortete Stockfleth: „der Erste, der in seinem Schiffe überkähme, wolten sie Armen und Beinen in Stücke hauen“. Die Sache schien also ernst zu werden, und Kapitän Tamm berief deßhalb alle seine Officiere zur Berathung, fragte sie „ob Jemand jemahlen wohl dergleichen erlebt hätte“. Jeder sprach nun seine Ansicht aus; es wurden viele Beispiele ähnlicher Situationen vorgeführt, und man kam zu dem Schluß, „daß dieses eine unerhörte Sache, so nicht gebräuchlich, auch niemahls geschehen wähe, auf zweymahliger güthiger Warnung sich so zu opponiren, nicht darauf achten und daran kehren wollen“. Lieutenant Paulsen wurde nun zum dritten Male zu den widerspenstigen Schiffen mit der Aufforderung, die Wimpel zu streichen, gesandt. Als Kröger sich weigerte, erklärte Paulsen: „So will ich ihn holen lassen.“ Kröger aber rief sein Volk zusammen mit den Worten: „Manne, griept thoot Gewehr.“ Hierauf entblöfste Paulsen seinen Degen, ergriff Kröger, liefs den Wimpel herunterholen und schleppte beide, den Schiffer und den Wimpel, auf das Convoysschiff. Hier stellte Tamm in Anwesenheit seines Schiffers und Lieutenants Kröger zur

Rede und fragte ihn, warum er trotz dreimaligen Ersuchens seinen Wimpel nicht eingenommen habe. Darauf erklärte Kröger: „Er thäte es per Respect seiner Principalen, er hätte großen Respect vor dem Herrn Capitain und der Stadt, wolte aber seinen Wimpel nicht einnehmen“. Im Übrigen war er in Allem geständig, namentlich dafs er seine Leute gegen Paulsen aufgeboten habe.

Letzterer wurde sodann nach Stockfleth's Schiff geschickt, und zwar in Begleitung des Kommandeurs der Soldaten und zehn von diesen. Stockfleth hatte, als er die Herabnahme von Kröger's Wimpel bemerkt, auch seinen Wimpel gestrichen, denselben aber, sobald des Lieutenants Schaluppe abgefahren war, wieder gehißt. Als der Lieutenant mit seinen Begleitern an Stockfleth's Bord kam, fanden sie dort auf dem halben Deck hinter dem Besanmast einige geladene Flinten und Munition liegen; die Bemannung erhob aber keinen Widerstand. Stockfleth selbst war an Land gefahren, und einer von seinen Leute beeilte sich, den verhängnisvollen Wimpel einzuziehen, und übergab ihm den Convoyleuten. Der Steuermann Stockfleth's erklärte dem Lieutenant Paulsen, dafs er nichts gegen die Convoy befohlen hätte. In dem ausführlichen Bericht, den Tamm über diese Begebenheit nach Hause schickte, beklagte er sich bitter über die beiden Schiffer. Dafs ein Kauffahrteischiff neben einem Kriegsschiff den Wimpel streiche, sei „das einzige Zeichen, woran man ein Schiff, so mit Patenten vom Könige oder Regenten von Republicquen distinguiert“; auf solche Art würden, meinte er, die Privilegien, die die hamburgischen Convoyen „bifshero allhier wie andere Krieges-Schiffe in Engelandt und an jedem Orthe gehabt, große Gefahr laufen“.

Einige Tage darnach fuhren die beiden Missethäter von Lissabon ab; jeder gab noch sieben Schüsse zum Abschied, womit, wie Tamm meinte, „sie genug am Tage geleet ihr Leydtwesen ihrer begangenen Absordité“. Er liefs den Schiffern aber nicht von der Convoy aus mit Geschütz danken, indem er sich den Anschein gab, als ob jener Grufs die Convoy nicht angehe, sondern ein daneben liegendes englisches Kriegsschiff; „dann wie könnte man es sich von solchen Leuten vorstellen, dafs Gebrauch und Höflichkeit observiren wollten“. Der Engländer bedankte sich aber auch nicht, weil er den Grufs nicht auf sich bezog. Doch war dies die einzige Strafe für ihre Unhöflichkeit. Gerichtlich waren sie dafür nicht zu belangen.

Keinen so langen Bericht schrieb Brockes über einen ähnlichen Vorgang; aber im Journal ist er verzeichnet. Im August 1746, als er bei Cuxhaven lag, kam aus dem dortigen Hafen ein Schiff mit aufgesteckter Flagge und Wimpel. Man vernuthete auf der Convoy zuerst, dafs der Rathsherr Schele sich auf demselben befände, um nach Hamburg zu

fahren, und gab deshalb neun Schüsse ab. Als man aber merkte, daß Schele nicht auf dem Schiffe war, wurde ein Lieutenant mit der Schaluppe letzterem nachgeschickt, um ihm den Wimpel abzunehmen; mit diesem als Trophäe kehrte der Lieutenant auf die Convoy zurück. —

Über die Signale, die dem Verkehr zwischen der Convoy und den ihr anvertrauten Schiffen zu dienen hatten, giebt der Admirals- und Sein- (Signal-)Brief nähere Anweisungen. Signale erfolgten durch Zeigen von Flaggen, durch Trommeln, Kanonenschüsse und Lichter, und zwar je nach dem Zweck in den verschiedensten Variationen. Das hamburgische Signalwesen scheint sich nicht viel von dem der Holländer<sup>1)</sup> und Engländer unterschieden zu haben.

Am Tage boten Flaggen das hauptsächlichste Signal. Die blaue Flagge benutzte der Convoykommandeur, um die Schiffer zu benachrichtigen, daß die Abfahrt bevorstand<sup>2)</sup>; vor Cadix wehte einmal im Jahre 1686 die blaue Flagge fünf Tage ununterbrochen, und nur elementare Hindernisse standen der Abfahrt entgegen. — Mit der weißen Flagge dagegen berief der Convoykommandeur die Schiffer zu sich an Bord<sup>3)</sup>, sei es nun, um Admiralschaft zu machen, sei es zu einem andern Zweck. Diese Aufforderung wurde wohl noch durch Kanonenschüsse verstärkt. Die „Passiar-Flagge“<sup>4)</sup>, die Brockes 1746—1747 mehrfach gebrauchte, wird blau oder weiß gewesen sein.

Eine rothe gestreifte Flagge wurde aufgesetzt, um den Schiffen anzuzeigen, daß sie voraus laufen sollten; mit dieser Flagge identisch war wohl die Bremer Flagge, mit der Brockes einmal die Schiffe aufforderte, vor dem Wind zu bleiben. Um die Aufforderung an die Schiffer, vor Anker zu gehen, kundzugeben, wurde eine rothe Flagge benutzt<sup>5)</sup>.

Bei trübem Wetter, Nebel, Dunkelheit traten als Signale Lichter, Kanonenschüsse, Trommelwirbel in Thätigkeit.

<sup>1)</sup> Über die ältesten holländischen Signale vgl. de Jonge I, 98 ff. 736 ff. und im Register.

<sup>2)</sup> Vgl. Langenbeck S. 127. 131. Über die blaue Flagge vgl. auch Mitth. d. V. f. hamb. Gesch. V, 118. VI, 16. 159. Die blaue Flagge als Signal zur Abfahrt vgl. z. B. in dem „Journal gehonden op's Landts-Schip de Spiegel“ etc. (Amsterdam 1665) S. 8 und 9. Eine Zusammenstellung der Flaggen auf der Convoy von ca. 1700 im Anhang Nr. 29.

<sup>3)</sup> So auch in dem genannten holländischen Journal S. 9, 10.

<sup>4)</sup> = Pitsjars-Flagge (vgl. Rödning I, 591). Die Version „Passiar“ ist wohl nach dem schwedischen „Paschar-Flagge“ gebildet, was sich daraus erklärt, daß mehrere Schweden in höheren Officierstellen auf der Convoy waren.

<sup>5)</sup> Langenbeck S. 134.

Übrigens werden aufer den im Admirals- und Seinbrief verzeichneten Signalen auch noch Privatsignale erwähnt, allerdings nur bei der letzten Convoyfahrt; sie wurden vor Antritt der Reise den Schiffern mitgetheilt.

### G. Besuche auf den Convoyen.

Begegnete eine hamburgische Convoy auf der See oder in einem Hafen einem fremden befreundeten Kriegsschiff, so blieb es mehrfach nicht bei dem üblichen Salut, sondern man regalirte sich auch gegenseitig mit allerlei Leckerbissen und Geschenken. So begrüßte Karpfanger im Juli 1675 während der Fahrt durch den Kanal die englische Flotte, auf der der König und der Herzog von York waren, fuhr an Bord des königlichen Schiffes, bot ihnen Geschenke an und speiste mit den Fürsten<sup>1)</sup>. Als Tamm im Januar 1690 mit einer großen englisch-holländischen Flotte fuhr, sandte er dem englischen Admiral, auf dessen Schiff die „königliche Braut von Spanien“ sich befand, den Lieutenant an Bord, „mit ein guttes Regal an Reinsche Weinen, Schincken, Geräuchert Fleisch, Ossenzungen und einige Holländische Kese etc.“ Ebenso regalirte Marinsen im Oktober 1698 vor Malaga den französischen Admiral d'Estré mit Zucker, Bier, Wein und Schinken; als Gegengeschenk sandte der höfliche Franzose ihm seinen Degen, „welchen er bishero an der Seite getragen“, mit der Aufforderung, „dafs ich denselben seinetwegen an meiner Seite hangen und auch stets seine Gunst und Gnade darbey versichern sollte“. In einem Besuch, den Marinsen dem Admiral hierauf machte, bat er diesen, „sie mogten doch unser Stadt und Kauffmanschaft bei Ihre Königl. Mayestät in unvorenderte Gnade setzen“.

Wie in unserer Zeit Kriegsschiffe daheim und in fremden Häfen der Anziehungspunkt für Besucher, neugierige und sachverständige, zu sein

<sup>1)</sup> Beneke S. 185. In dem Briefe Karpfanger's (datirt Cadix 25. Juli 1675) heifst es: „um den 4<sup>ten</sup> dieses Ihre Königl. Maytt. von Engellandt nebst dero H. Bruder den Duc de Yorck im Canael bey Bebersee [= Pevensey?], kommdt von Bofsmoyen [= Portsmouth] und nach London gedenkend, von 14 Schiffen und Galiassen begleitet, rencontrirret (: welchen mit Salveschiefen von unsern Schiffe gebührmeßige Ehrerbiedung erwiese:), zu gedachter Königl. Mayt. und dero Hn. Bruder an Boort fuhr, mit denenselben von einen und andern sprach, und Ihnen im Nahmen E. H. W. Rahts und unserer Stadt einige Regales, welche allen ansehen nach vor sehr angenehm gehalten wurden, offerirte, gleichermaßen mir hiengegen alle Ehre und von Ihre Königl. Mayt. selbstn mit zutrinkung die Wohlfahrt der Stadt Hamburg angethaen und erzeiget wurde“.

pflügen, ebenso war es auch schon vor 200 Jahren. Wohin unsere hamburgischen Convoyen kamen, wurden sie besucht und besichtigt, und nicht selten wurde damit ein Gelage verbunden. Einen fürstlichen Besuch erhielt Karpfanger am 12. Oktober 1680 in Malaga; ein Sohn des Königs von England besichtigte hier den „Leopoldus“.

Im Mai 1702 war kurz vor der Abfahrt von Malaga „de helle dütse natie“ an Bord des Convoysschiffes. Als im Winter 1711 die Convoy lange bei Christiansand lag, bewirthete einmal der Kapitän eine große Gesellschaft an Bord: den Gouverneur „met sien Liefste“ und den Bischof, auch mit „sien Liefste“ und den Kommandanten vom Kastell Friedrichsholm und andere Herren.

Im Hamburger Hafen liegend war das letzte Convoysschiff einmal Gegenstand einer fürstlichen Besichtigung. Am 25. August 1744 wurde sie dem Kurfürsten von Köln als Sehenswürdigkeit gezeigt und von ihm in der Kajüte ein Imbiß eingenommen. — Vor der Abfahrt der Convoyen von der Elbe wurden sie, namentlich in der guten Jahreszeit, meist sehr stark vom Publikum aus Hamburg und den Elborten besucht; die „Speeljachten“, die Neugierige an Bord brachten, werden oft in den Journalen der Kapitäne erwähnt.

## H. Die Convoyen in fremden Häfen.

Eine wichtige Rolle in den Briefen der Convoykapitäne in die Heimath spielt die Frage des Löschens und Ladens in fremden Häfen. Der Convoykapitän hatte ja direkt mit diesem Geschäft wenig oder gar nichts zu thun; da aber die Länge des Aufenthalts in einem Hafen durch seine Instruktion vorgeschrieben war, es doch auch dem Zweck der Convoysschiffe nicht entsprach, wenn diese ohne Rücksicht auf die Kauffahrteischiffe sich nur an ihre Instruktion gehalten und jenen die Sorge, ob sie rechtzeitig zur Abfahrt mit den Convoyen fertig waren, überlassen hätten, so ist es natürlich, daß die Convoykapitäne dem Lösch- und Ladegeschäft im fremden Hafen ein lebhaftes Interesse zuwandten. Es muß bei diesem Geschäft, namentlich in den portugiesisch-spanischen Häfen, manchmal recht sonderbar hergegangen sein. „Es gehet nunmehr,“ schreibt Schröder 1689 aus Cadiz, „alhier in diese Länder so wunderlich zu, daß kaum ein ehrlicher Mann mit seine Schuldigkeit kan compliren“<sup>1)</sup>. Die Schwierigkeiten beim Löschen und Laden waren mannigfachster Art. Am

<sup>1)</sup> Vielleicht zielt hierher auch die Äußerung, die Holste im März 1667 einmal macht: „mich wundert noch zum Höchsten, daß Kauffleute sich noch unterstehen, bey dieser Zeit zu negotieren, so viel rauben und stelen als hirumb gehet“.

häufigsten war der Mangel an Barken, d. h. Leichtern, diesem Geschäft hinderlich.

So schrieb Holste im März 1667 aus Malaga: es seien keine Barken zum Löschen verfügbar gewesen, zunächst wegen schlechten Wetters, dann aber „haben uns die Galleyonen [d. h. die königl. Schiffe] auch viel aufgehalten, dieweil das des Königes Werk ist und vorgehen müste“. Im Juni 1673 konnte Dreyer die Liegetage in Cadiz nicht einhalten, „weil die flota nach Nueva Espanya auff ihr Furtreck [= Abfahrt] liget und die Kaufleute des wegen viell zu thun haben, auch die Barken geinbargert sien, umb die Volker als Vichtualy an des Königs von Spanien Armad Schiffe — zu bringen“. Und Schröder klagte ebenso im Juli 1689, das die spanischen Gallionen und Armadaschiffe alle Barken in Anspruch nähmen.

Im Juli 1716 schrieb Georg Schröder aus Lissabon, die Befrachtung sei langsam gegangen; der König von Portugal habe in den letzten vierzehn Tagen sechs Kriegsschiffe und einen Brander gegen die Türken ausgerüstet, „zu dessen geschwinde ausrüstung dann alle Barquen employret, die Arbeits-Leute mit Gewalt von denen Strafsen genommen, dadurch dann dem Kaufman die Absendung der Wahren nach denen Schiffen gehemmet worden“.

Auch raubte die Zollabfertigung viel Zeit; „die Herren im Zollen“, schreibt Schröder 1691 aus Cadiz, „wollen sich auch nicht allzuviel Mühe aufbürden, weswegen man denn leider beyderseits tribulirt wird“. Und im August 1696 schreibt derselbe Kapitän aus London, von den dortigen Schiffen seien wenige fertig mit Löschen, „wegen der scharsität [= Seltenheit, Mangel] des Geldes, so alhier ist, dadurch die Kaufleuten mit den Zollen nicht können übereinkommen“.

Hinderlich für die schnelle Abfertigung waren auch die zahlreichen Festtage in jenen katholischen Ländern. Im Februar 1685 berichtete Holste aus Malaga, er habe „damit auch die heylige Tage, welche denn in diese Ländern viel einfallen, auch gleichfalls zum Laden möchten employrt werden“, den Bischof daselbst gebeten, auch an diesen Festtagen arbeiten zu dürfen, und die Erlaubnis erlangt; „weill aber“, fährt er fort, „der Gemeine Man und Arbeytere sich dagegen obtinirten und nicht arbeiten wolten, haben mit grosfer Leydweisen müssen patientiren“.

Im Frühjahr 1695 konnten Tamm's Flotte und andere Kauffahrtsschiffe in Malaga nicht laden, weil die überreichlichen Regen den Strand unzugänglich gemacht hatten. Auf Ersuchen des Gouverneurs der Stadt halfen die Hamburger äußerst thätig mit, dies Hindernis zu beseitigen, worauf dann das Ladegeschäft vor sich gehen konnte.

Während in den spanischen und portugiesischen Häfen meist über langsame Erledigung der Hafengeschäfte von den hamburgischen Convoykapitänen geklagt wurde, wurde Marseille in dieser Hinsicht sehr gelobt. Kapitän Michel Schröder schrieb am 20. August 1688: „Es ist zwar dieser Orth berühmt in geschwinder Entladung, wie auch Einladung der Güther“, er fügte aber hinzu, daß das nur der Fall sei, „daferne Wetter und Wind dazu dienlich; daferne aber im Gegentheil der Windt mit Ungestühm — aufs den Nordwesten wehet, ist es unmöglich, daß Fahrzeuge umb zu entladen aus den Stadt Haven können kommen“. Auch bemerkt Schröder, daß es hier nicht möglich sei, „Licentz von dem Bischoff, die Güther zu entladen, zu erlangen, wie bißweilen wohl in spanischen Örthern kann geschehen“.

Über einen eigenartigen Grund, der das Löschen verhinderte, berichtet Kapitän Holste im Jahre 1674 aus Cadiz; er schrieb am 7. März, weder seine noch die holländischen Schiffe hätten bis dato — er war am 20. Februar dort angekommen — löschen können; Ursache sei, daß man den Hansestädten und Holländern wie auch anderen Nationen nicht mehr den Genuß ihrer alten Privilegien verstatten wolle; die Spanier wollten es wieder so haben, wie vor der Zeit jener Traktate; sie wollten die Schiffe visitiren und Zollwächter darauf legen; und wenn die Schiffe die Bai verließen, sollte jedes 2000 Dukaten als Bürgschaft stellen dafür, daß sie nicht vor der Bai kreuzen und kein Silber einnehmen wollten, „und derer mehr andere lohse Historien, die nicht einzugehen seindt“; weder die Hansestädter noch die anderen Nationen wollten aber hierein willigen, „und arbeiten mit allen Fleiß daerin, umb zu sehen, ob die Sache durch geldt oder Recompans können beylegen“; „denn“, so schließt Holste seinen Bericht, „so es erst nach Madrid compt, soll es sehr lanckweilig zugehen“.

Auch Gründe rein wirthschaftlicher Art hatten auf die Bestimmung über die Zeit der Abfahrt Einfluß. So mußten sich naturgemäß die Schiffe danach richten, wenn die Weinernte später als gewöhnlich stattfand; dies wird im Herbst 1675 als Grund für die Verzögerung der Ladung angegeben. Noch öfter kommen Waarenkonjunkturen in Betracht. Wenn Kapitän Dreyer im September 1671 aus Malaga berichtet, „Sonsten kommen wir alhie in eine schlechte Zeit, indem alle Früchte gar theur, auch allem ansehn nach wenig davon nacher Hamburg dürfte geladen werden und über 1 oder 2 Schiffe nicht von hie in meiner Compagnie bekommen möchte“, oder Holste im Februar 1670 aus Cadiz schrieb, daß Kochenille und Anil so theuer seien, daß kein Kaufmann etwas kaufen wolle, „also daß für unfs wenig zu laeden für fallen wirdt“, so mußten solche und ähnliche Verhältnisse selbstverständlich

eine prompte Expedition verzögern. Andererseits ist aber auch von gegentheiligen Verhältnissen die Rede; so schrieb Karpfanger im September 1675 aus Malaga: „Gegenwertig finde alhier noch keine Schiffe ohne nur einige wenige Englische, dannenhero verhoffe, ob es werde unsern Schiffen zu beförderung geschwinder zurückreise an guthen Frachten nicht ermangeln“.

Dafs die Schiffer in den spanisch-portugiesischen Häfen lange auf bessere Ladung warten und zuletzt mit Salz sich begnügen mußten, kommt oft genug vor. So zeigte Holste im März 1681 den Schiffern in Lissabon an, wenn sie diese Woche nicht ihre Ladungen bekämen, mußten sie mit Salz laden. Tamm schrieb im Mai 1695 aus Cadiz: „Beviden alhier unsere schlechte Schiffe mit schlechte Ladung, als Salz und wenig ander wahren.“ Und Salzladungen nach Hamburg waren wohl noch weniger werth, als nach Holland; von den Salz ladenden Holländern schreibt Wintergerst<sup>1)</sup>: „Wann solche Geld-Igel Salz laden, so haben sie es fast umsonst: in Holland hingegen gilt es ihnen wohl.“

In Rußland gab es wieder ganz eigenartige Hindernisse für die prompte Expedition. So schrieb Kapitän Georg Schröder am 27. September 1717 Folgendes: „Die Hollanders haben in Hollandt bey Ihre Tzaarische May<sup>tt</sup> auch ihren Vortheil gespiehlet, indehm sie bey Ihm ausgebeten, dafs die ersten von Moscau abkommenden Juchten in ihrer Nation Schiffe, so Zarteparty [= Certepartie] von Lasten mit dem Tzaaren gemacht, zuerst möchten geladen werden. Weilm nun Ihre Tzaarische May<sup>tt</sup> dieses Jahr alle Juchten in Pacht oder Beschlag vor sich selber haben will, so kommen die Russen so träge und spahrsahm zur Liefierung damit herunter auf Archangel, und was denn noch ankömbt, da gehen die Hollandischen Schiffe zuerst mit durch; so auch haben die Holl. Capitaine eine secrete Ordre bey sich gehabt, umb erst zu sehen, wie es mit der Lieferung der Juchten abzienge, affigirten sie demnach zuerst ihre abreyse auf 30<sup>ten</sup> Septembris st. novi gleich mir an, und wie sie sahen, dafs die Juchten vor dem Tzaar so spahrsahm und wenig abkahmen, auch die Lasten, so zu Hollandt und Hamburg per Sarteparty geschlossen, nicht mit Juchten, wie sie versprochen, geliefert werden können, veränderten sie ihren Anschlag vom neuen Styl auf 30. Sept. alten Styl, sodafs sie alle Juchten-Packen denen Hamburgern vor die Nase wegnehmen und in ihre Schiffe laden thun.“ Und als die Convoy mit ihren neun Schiffen endlich am 30. September abfahren wollte, was

---

<sup>1)</sup> a. a. O. S. 175.



schon spät genug war für die dortigen Witterungsverhältnisse, trat wieder ein Hindernis dazwischen; denn der allmächtige Czar hatte nun durch einen Kommissar alle Juchten mit Beschlag gelegt, was in Rußland etwas ganz Gewöhnliches war; in Verbindung damit wurden alle Schiffe auf sechs Tage festgehalten, und Niemand durfte auslaufen. Inzwischen wurden dann die Juchten des Czaren in die hamburgischen Schiffe geladen; erst dann konnte die Convoy abfahren<sup>1)</sup>. —

Eine besondere Rolle in dem Verkehr fremder Schiffe in den Häfen, namentlich der pyrenäischen Halbinsel, spielte die „Practica“, d. h. die seitens der Behörde zu ertheilende Erlaubnis, in einem Hafen frei verkehren, löschen, laden etc. zu dürfen. Die „Practica“ war eine Einrichtung, die namentlich aus Quarantänerücksichten, aus Gründen der öffentlichen Gesundheit in Übung war. Es waren mit ihr manche lästige Schwierigkeiten verbunden. Holste schrieb im Januar 1664 aus Cadix: er hätte schon nach fünf Tagen Practica erhalten dank des Gesundheitsbriefes, den er sich noch in England von guten Freunden verschafft hätte; Kapitän Dreyer aber und viele Holländer warteten nun schon Wochen lang; keiner dürfe an Land oder von Land zu ihnen kommen. Natürlich erregte diese Bevorzugung Holste's bei den Holländern „eine große Jalousie“. Bald darauf aber wollte man die Holste bereits ertheilte Practica wieder durch Ordre von Madrid aufheben; den einen Tag hatte er nun freien Verkehr, den andern nicht, ein Zustand, dem erst ein Ende gemacht wurde, als die Kaufleute sich zusammenthaten, eine Summe Geldes von 400 Stück von Achten aufbrachten und sie dem betreffenden Beamten als Geschenk überreichten. In Malaga ging es ebenso; der Gouverneur mußte aber erst nach Madrid schreiben; „denn“, schreibt Holste, „es scheint wohl, daß ein jedes Landt seine besondere Regierung hier hatt“.

Fast in jedem Briefe der Kapitäne erscheint die Frage der Practica. Karpfanger hatte 1681 viel Schwierigkeiten damit. Als er im September vor Malaga ankam, erschien der Konsul bei ihm an Bord und erklärte, Practica würden sie wohl nicht erhalten können. Das Schiff mußte auf der Reede liegen bleiben; der Grund war, weil es von Cadix, wo Seuche herrschte, kam.

Im Frühjahr 1716 durfte Kapitän Georg Schröder sogar nicht in den Hafen von Lissabon einfahren, sondern mußte außerhalb des Kastells

---

<sup>1)</sup> Über die Monopolen des Czaren auf gewisse russische Waaren vgl. Margperger, Moscovit. Kaufmann S. 219.

liegen bleiben. Die gelöschten Waaren standen unter strenger Quarantäneaufsicht; als man aber diese endlich aufhob, waren die Waaren meistens gestohlen. —

Nicht nur mit seiner Instruktion, mit Wind- und Wetterverhältnissen und den Kauffahrteischiffen hatte ein Convoykapitän im fremden Hafen zu rechnen und darnach seine Bestimmungen über Abfahrt zu treffen, er hatte über diese auch mit den kaufmännischen Interessenten in jedem Hafen nicht selten Verhandlungen und langen Erörterungen sich zu unterziehen. So versammelte im März 1671 Holste in Malaga die interessirten Kaufleute und gab ihnen zu verstehen, „dafs es quadtlichen zu verantworten stehet, dafs so eine Convoy mit so grofse Unkostung so lange auf ein Schiff liegen und warten müste“. Kapitän Dreyer drückte schon, als er im September 1671 von Falmouth aus nach Hause schrieb, die Befürchtung aus, dafs die Kaufleute in Malaga ihm „zusprechen“ würden, „dafs ich eine Zeitlang bey ihnen verbleiben solle“. Tamm lehnte im Februar 1695 das Begehren von Kaufleuten in Malaga, mit seiner Convoy länger dort liegen zu bleiben, rundweg ab. Als im November 1668 Holste die Abreise von Malaga seiner Instruktion gemäfs beschleunigen mußte, war die Folge ein schriftlicher Protest dortiger Kaufleute, aber auch von Schiffen<sup>1)</sup>. Dieser, datirt vom 20. November, führte folgende gegen die schnelle Abfahrt sprechende Gründe an:

1. Drei Monate habe die Reise gedauert, und noch sei nicht ganz gelöscht.
2. Es sei schon so spät im Jahr, dafs die Elbe kaum noch in diesem Jahr erreicht werden könne.
3. Die Vertröstung auf die nächste Convoy, die die Schiffer abholen könne, sei nicht sehr ermuthigend; dieser Convoy könne alles Mögliche zustofsen.
4. Die Assekuranzen widersprüchen der beschleunigten Abfahrt.
5. Das Schiffsvolk würde ohne Convoy sich weigern, von hier zu gehen.

Holste scheint sich aber nicht durch diesen Protest in seinem Vorhaben haben wankend machen lassen.

<sup>1)</sup> Die Kaufleute waren: Rodrigo Elers, Melcher Jocotte, Juan Eghoff, Juan Rombault, Miguel Peffer, Pedro van Susteren, Juan Binsbaque, Juan Bautista van de Crus, Juan Le Conte, George Möller, Juan Wittenberg. David Munque, Luis Creque, Estevan Gartzte. — Meist deutsche und holländische Familiennamen mit hispanisirten Vornamen.

Kapitän Paul Paulsen, der im Mai 1729 mit dem „Wapen der Admiralität“ in Lissabon lag, wurde dort von Schiffern und Kaufleuten schwer bestürmt, etwas länger liegen zu bleiben. Die Schiffer erklärten schriftlich, sie wollten alle Verantwortung auf sich nehmen und Namens ihrer Reeder alle ihre Schiffe deswegen verpfänden; die Kaufleute gaben Paulsen ebenso einen Revers. Auf diese Dokumente gestützt blieb Paulsen noch länger, bat aber das Convoykolleg, es möchte ihm „dieses nicht vor übel aufnehmen; denn es ist Bestens halben geschehen, umb unsere Schiffahrt zu befördern und das Commercium zu dienen“.

---

## XI.

# Besonderes über die einzelnen hamburgischen Convoyen.

---

### A. Convoyfahrt auf England.

Im Convoyverkehr mit England sind technisch und wirtschaftlich einige Besonderheiten anzumerken. Allein in der Convoyfahrt auf England tritt ein Moment auf, das im Verkehrswesen von großer Bedeutung ist und immer einen gewissen Fortschritt darstellt: die Regelmäßigkeit. Der Convoyverkehr mit dem Westen ist ja zeitweise ein ziemlich regelmäßiger gewesen, doch war diese Regelmäßigkeit eine unbewusste; im Hinblick auf die große Entfernung, lange Dauer und die großen Kosten dieser Fahrt dachte man kaum daran, sie regelmäßig, etwa zu einer Reihefahrt zu gestalten. Anders lag es bei der Englandfahrt. Entfernung, Dauer und Kosten gestatteten wohl einen regelmäßigen Betrieb. Es kam noch hinzu, daß die Englandfahrt oft nicht Selbstzweck war, sondern nur den Theil einer größeren Fahrt repräsentirte. In England liefen meistens die nach dem Westen bestimmten Schiffe an; hier fanden sie häufiger als anderswo Anschluß an Convoyen. Deshalb war eine Convoy nach England für die Hamburger oft Ersatz für eine nicht zu Stande gekommene Convoy nach dem Westen. Wenn Convoy auf England gegeben werde, meinte der Ehrb. Kaufmann 1695, könne man auf Convoy nach Spanien verzichten; englische Convoy, so heißt es 1704, sei sehr nothwendig „vor sämtlichen Commercio, sowoll wegen der nach Port als London wollende Schiffe“; in der englischen Convoy sei „die Fahrt umb die West mit begriffen“, lesen wir 1705; und 1706 erklärte der Ehrb. Kaufmann, „unter der Englischen Convoy denen Schiffen umb

der West zum theil mit gedienet“. Ohne Frage lag in dieser Eigenschaft Englands als eines Ausgangspunktes für den Convoyverkehr ein wichtiger Grund, um der Verbindung grade dieses Landes mit Hamburg einen regelmässigen Convoyschutz angedeihen zu lassen.

Die Idee, die Convoy nach England regelmässig zu gestalten, erscheint natürlich nicht unvermittelt. Vom Jahre 1689 an auf etwa zehn Jahre tritt die englische Convoy stark in den Vordergrund. Im Jahre 1689 verlangten die Englandfahrer Convoy; sie hätten lange Jahre Convoygeld bezahlt, nie aber Convoy genossen. Der Rath hielt damals die Gewährung dieses Verlangens für unnöthig. Im nächsten Jahre aber, 1690, traten die Englandhändler entschiedener auf. Den Handel mit englischen Wollmanufakturen an Hamburg zu fesseln, für diesen Zweck mußten in jener unruhigen Zeit Convoyen dringend erforderlich scheinen. Anfang April legte der Kaufmann Luis den Kommerzdeputirten „Puncta wegen Convoy, wann selbe von hier auf Engelland und andern Ohrten gehen würde“, vor. Diese sehr interessanten Punkte lauteten also:

1. „Würde die Compagnie [d. h. der Court] verhoffentlich durch dieses Mittel zum Convoy-Zollen<sup>1)</sup> angeschnüret werden“.

2. „Würde Frankreich darüber keine Jalousie fassen können, weilendadurch das unchristliche Rauben und Spoliiren der Seeländer und anderer Caper gesucht würde zu hemmen, und daß man dadurch suchte das freye commercium zugleich auf fernere Haven und Strömen zu maintainiren“.

3. „Wann ein Convoy zu geben verweegert würde, würden dadurch die große gethanen Unkosten und Mühe, die freye Wollhandlung zu Wege zu bringen, an unsern Bürgern zu nichte gehen und den Brehmern zum besten seyn, woselbst sie dann eine große und kleine Convoy haben, damit sie auf England fahren“.

4. „Zudehm ist bekand, was Unlust das hiesige commercium von der Court gehabt und noch hat; wann nun unsere Bürger die freygegebene Wollhandlung mit eigener Convoy treiben könten, würde es nicht schwer seyn (: bevorab da die Engl. vor ihre Wahrn an der Court ein großes geben müssen :) ihnen nicht allein den Kopf zu bieten, sondern durch Gottes Gnade gar aus den Wollhandel zu setzen, wodurch dieser guten Stadt und deren Bürgern, nicht weniger den Zollen, ein großer Vortheil würde zuwachsen“.

5. „Daß von vielen Jahren her Convoy-Geld auf Engelland und

---

<sup>1)</sup> Von dem die Courtkauffleute bekanntlich befreit waren. Vgl. oben S. 110.

andern vielen Öhrtern bezahlet worden, auf welchen man hergegen keine Convoy genossen“.

6. „Wann unsere Schiffe mit den kleinen Holländischen Convoyer erst nach Tessel [= Texel] und von da nach England gehen müssen, sind selbe nicht nur nicht bewahret, sowoll wegen ihrer schlechten force und defension, als auch, dafs sie vermuthlich nicht einmahl ordre haben, hiesige Schiffe nach England wollende unter ihren Schutz zu nehmen, sondern durch das Ein- und Auslaufen in denen Haven der Gefahr und großen Unkosten unterworfen; überdehm wird die Reise dadurch tardiret, und wann noch hiezukäme, dafs sie von Fransche solten attaquiret und erobert werden, wurden sie als unter feindl. Convoy befunden und confiscabel seyn“.

7. „Ist sehr nachdenklich die neulich vorgegangene Action mit diesen neulich ankommen Holländischen Convoyen, als dadurch die foeblessen des Convoy dem Franschen desto mehr bekant worden, und sie verfolglich auch mehr Muht machen wird, ins künftige mit mehrere force sie anzugreifen und zu überwältigen, und da solches über Verhoffen, so Gott in Gnaden abwende, succediren sollte, würde unserer Kaufmanschaften dadurch wiederumb aufs neue erschrecklicher Schade zuwachsen, weilen die auf England gehende Schiffe, wie bekant, von großer importance seyn.“

Über welche argumenta, so viel deren bis jetzt beygefallen, noch viel andere beyzubringen weren; da man nicht zweifelt, obige werden relevant genug seyn.“

Diese Gründe sind allerdings deutlich, klar und, was die Hauptsache, auch triftig. Am meisten bemerkenswerth ist der vierte Punkt; der Court und seine monopolstüchtige Herrschaft war allerdings längst im hohen Grade unbeliebt; sie mit Hülfe einer hamburgischen Convoy zu stürzen war eine Idee, die unser Interesse in hohem Grade wachrufen muß; leider sind wir nur über den Court und seine wirthschaftliche Stellung noch zu wenig unterrichtet, um den Werth dieser Idee genügend schätzen zu können. Das, was nun in der Folge in der hamburgischen Convoy nach England geschaffen wurde, hat die Stellung des Court jedenfalls nicht erschüttert; doch ist nicht zu vergessen, dafs neben den hamburgischen auch nationalenglische Convoyer diesem Verkehr dienten. Diese Punkte des Herrn Luis sind aber sehr wichtig; sie sind nämlich die Grundlage geworden für die Entwicklung dieses Convoyverkehrs mit England. Von nun an hat für eine Reihe von Jahren der letztere ununterbrochen stattgefunden. Dafs die hamburgisch-englische Convoy regelmässig sein mußte, davon erwähnte Luis in seiner Aufstellung ausdrücklich allerdings nichts; aber es scheint mir doch, als ob dieser Gedanke

zwischen den Zeilen zu lesen wäre. In einer Sammlung von Briefen<sup>1)</sup>, deren Verfasser leider nicht sicher feststeht, ist genau zur selben Zeit<sup>2)</sup> davon die Rede, daß der Verfasser es „zu Wege gebracht, daß die gute Stadt Hamburg eine Convoy uff costly [d. h. auf England] continue mögen zwischen gehen lassen“; allerdings schrieb er schon wenige Tage darauf<sup>3)</sup>: „Ich hatte mir herliche Dinge schon vorgestellet, so aufs der beständig zwischengehenden Convoy solte dem Herrn in spetie zu guthe erwachsen“ etc.; „aber itzt ist leider allefs guthe zu Wasser mir gemacht“. Und wenn auch nicht öffentlich, so waren insgeheim doch diejenigen in Hamburg, die ein Interesse an der Stetigkeit dieser Convoyverbindung hatten, sehr thätig, um sie zu erreichen. Am 24. Juli 1691 schrieb der genannte Briefschreiber nach England, seine Freunde in Hamburg hätten ihm mitgetheilt, daß sie dortige Obrigkeit angegangen wären, „daß Eine Convoy möchte stettes zwischen costly [d. h. England] und Hamburg gehen, damit Ein Ehrbar Kauffman könne sowoll wegen hingehende als auch insonderheit wegen von costly kommende wahren in ertheilung der Commissionen des Einkaufs seine Handlung undt Disposition mit gutem fundament führen“. Der Hamburger Rath („die dortige liebe Obrigkeit“) habe aber geantwortet, „daß sie solches von Herten gerne thun undt einem Ehrbahrn Kauffman zu helfen willig wehren“, — es ergäbe sich aber aus ihren Zolllisten, daß dem Hamburger Bürger im Waarenhandel mit England nicht der vierte, ja kaum der zehnte Theil von dem, was der Court hierin betriebe, zustände<sup>4)</sup>. Der letztere sei kürzlich „bittlich in aller Freundlichkeit“ ersucht worden, bei „itzigen schwehren Krieges-Läufften“ das Convoygeld wie die Bürger

<sup>1)</sup> Handschriftlicher Sammelband, betitelt „Englischer Court in Hamburg“ (in der Kommerzbibliothek), enthaltend Abschriften von Briefen aus den Jahren 1689 bis 1698. Der Adressat ist meist Joh. Martin Elking in London. Geschrieben sind sie meistens in Lübeck. — Eine Notiz auf einem beigehefteten Zettel lautet: „Ich glaube, die mehresten Briefe sind von d. H. Luissen geschrieben, weil ich sie aus sel. H. Dr. Luisen Auction erstanden.“ Im Hinblick auf die Stellung des oben genannten Luis gegen den Court und in Convoysachen, die in dieser Sammlung oft berührt werden, gewinnt diese Notiz besonderes Interesse; ihre Richtigkeit nachzuweisen bin ich nicht im Stande. Der Schreiber der Briefe aus Lübeck scheint ein Verwandter des Luis zu sein, jedenfalls ist er ein Freund desselben; einen solchen nennt er ihn mehrfach.

<sup>2)</sup> Am 22. April.

<sup>3)</sup> Am 25. April.

<sup>4)</sup> „daß ihre Bürger nicht bey weiten den vierten Theil, ja woll kaum den 10. Theil per costly undt von costly negotiirten als die Court“. In einem Brief vom 25. April 1690 heißt es: „es haben ja die Glieder hiesiger Court vihl mehr als die 1<sup>ste</sup>, woll den  $\frac{2}{3}$  theill der wahren in diesen schiffen geladen“.

zu bezahlen; die Kaufleute des Court hätten es aber abgelehnt und geantwortet, sie könnten für sich hierin nichts thun, sondern sie müßten es an ihre Principale in England schreiben. Der Brieffschreiber fügt hinzu: „als hemmen solcher gestalt diese Leuthe die gantze negotia von undt auch uff costly, zum höchsten praejuditz der gantzen nation“. Am 11. August erwähnt derselbe Schreiber die Sache nochmals. Der Rath habe die Courtkaufleute wiederum gebeten, daß sie zu der Convoy mit beitragen möchten, er wolle dann „stettes eine Convoy zwischen London undt Hamburg gehen lassen“<sup>1)</sup>. Aber „diese neidische Menschen“ hätten „blofs zu dem Ende, weil sie wissen, daß theils von den Hamburgern undt anderen, auch Engländern, wollene Manufacturen kommen lassen“, davon nichts wissen wollen, „da es doch ihnen selbst eine vortrefliche vortheilhafte sache wehre; allein wafs thut nicht der verfluchte Neyd; dan sie suchen nur, daß die Zeit des privilegii vergehen soll undt besorgen sie sich, daß bey anordnung einer beständigen Convoy andere ehrliche Leute in die Handlung kommen möchten“. Wir sahen, es ist derselbe Schluß und dasselbe Ziel, wie es sich in dem vierten Punkt des Herrn Luis ausgedrückt findet; die regelmäßige Convoy sollte als Sturmbock dienen gegen die Alleinherrschaft des Court; der Court widerstrebt der steten hamburgischen Convoy deshalb nur aus Gründen der Selbsterhaltung. Gegen Convoy an sich hatte der Court natürlich nichts; doch lag es unzweifelhaft mehr in seinem Interesse, wenn die Convoy in Wesentlichen von Leuten seiner Nationalität abhing, eine englische war, und die hamburgisch-englische Convoy nicht zu selbständig wurde<sup>2)</sup>. Im Mai des nächsten Jahres, 1692, machte dann der mit den Kommerzdeputirten verhandelnde Rathsherr diesen gesprächsweise die Mittheilung, „daß die Engl. sich erklehrt, wenn E. Hochw. Raht eine beständige englische Convoy wolte halten, sie sich zum Zusehufs erklehren wolten“. Es könnte zweifelhaft sein, wer mit diesen „Engl.“, wie es im Protokoll des Kommerciums lautet, gemeint ist; ich glaube aber nicht, daß man an die Courtkaufleute denken darf; diese haben in dieser Frage nie eine Konzession gemacht, und wenn sie sie gemacht, wäre das sicher nicht nur durch eine diskursive Mittheilung eines Rathsherrn bekannt. Die „Engl.“ sind die hamburgischen, mit England im

<sup>1)</sup> In den eigentlichen Convoyakten findet sich über diese Verhandlungen 1690 und 1691 nichts. Vgl. nur oben S. 110.

<sup>2)</sup> Das wird beleuchtet durch einen Passus in einem Bremer Aktenstück aus dem December 1690, in dem es heißt: „die Convoy auf der Elbe blofs zufällig ist, weil dieselbe in Engeland muß ausgebeten werden, und nur zu wollgelegener Zeit von der Admiralität [d. h. der englischen] gestattet wird, blofs umb die Handlung des Englischen Court zu befördern“.



Verkehr stehenden Kaufleute, Reeder und Schiffer<sup>1)</sup>. Übrigens ist dies die erste Erwähnung einer steten Convoy auf England, die sich in den Convoyakten findet. Nun ersuchten am 1. Juli Namens des Ehrb.-Kaufmanns die Kommerzdeputirten den Rath, „dafs die Convoy auff England steets möchte in der Fahrt bleiben, weil es durch die Wollen-Manufacturen den Zollen ein groses würde einbringen“; sie schlugen vor, einen Versuch damit zu machen. Zunächst ging der Rath der grosen Kosten wegen hierauf nicht ein. Als dann im September die Bremer kamen und die Einrichtung einer gemeinsamen Convoy auf England in Vorschlag brachten<sup>2)</sup>, wollten die Kommerzdeputirten hiervon nichts wissen; es wäre besser, „dafs E. Hochw. Raht alhier bestendig Convoy auff London nechstes Vorjahr gebe, umb alsdenn der Brehmer gesuchten Convoy abzuschlagen, weil uns solche nach Zeiten nicht vortheilhaft schiene“; man müsse es aber weiter überlegen, „weil der Stadt Flor daran hienge und also mit eigen Ochsen pflügen könnte“. Immer und immer wiesen die Kommerzdeputirten auf die Nothwendigkeit hin, die englische Convoy regelmäfsig zu machen; der Ehrb. Kaufmann schlofs sich stets diesen Mahnungen an und hielt es für das Beste, „dafs wir einer continuirlichen Convoy auff England versichert würden“.

Der Kernpunkt der Sache blieb doch die finanzielle Regelung. Am 22. April 1693 rückten die Kommerzdeputirten mit einem Plan hierzu heraus. Jedes Schiff, so meinten sie, müsse 100 Thaler für die Aus- und 100 Thaler für die Heimreise geben. Die Schiffer könnten es auf die Schiffsparten vertheilen und dann ja höhere Frachten berechnen; dann aber müsse man „steets Convoy haben“. Wirklich gelang es, auf diesen Vorschlag sogleich elf Schiffer zu vereinigen<sup>3)</sup>. Sie verpflichteten sich nicht nur zu der genannten Geldsumme, sondern auch dafs „wir nichts in unseren Schiffen wollen laden, so nicht aus dieser Stadt gekommen und verzollet, auch ingleichen zu London nichtes einnehmen, was nicht directe auf Hamburg destiniret, und keine andere Cognossementen zeichnen, als auf dieser Stadt Hamburg, damit die Stadt den

<sup>1)</sup> Sie werden sonst wohl bezeichnet: „Engl. Negotianten“.

<sup>2)</sup> Die beiderseitigen Convoyer sollten abwechselnd die Fahrt machen, jeder auf 4 Monate; der Bremer Convoyer sollte die Hamburger Schiffe von der Elbe und der Hamburger die Bremer von der Weser holen.

<sup>3)</sup> Als der Schiffer Albers sich weigerte, 100 Thaler für sein Schiff zu zahlen, indem er erklärte, dasselbe habe nur 30 Last und sei nicht so gros, wie die anderen, wollte der Rath dies nicht gelten lassen; es seien auch für Schiffe unter 20 Last 100 Thaler zu zahlen; wolle er nicht zahlen, so werde er nicht unter die Convoy mitgenommen.

Zoll davon mag geniessen und mit diesem allem ferner continuiren, so ofte wir solch Convoy bey diesen Krieg werden geniessen“. Auf diesen Bestimmungen hatte der Rath bestanden, „wiedrigens es mit der Convoy zurückgieng“. Die Convoy kam nun auf diese Weise zu Stande. Als aber im Herbst desselben Jahres wieder um Convoy auf England gebeten wurde, und der Rath verlangte, die Schiffer sollten „sich erst herauslassen, was sie wolten bahr geben“, erklärten die fünf Schiffer, die nach England wollten, dafs sie sich auf die 200 Thaler nicht einlassen könnten; sie hätten zum Theil nur kleine Schiffe, auch das vorige Mal nur Schaden davon gehabt. Während man noch hin und her verhandelte, kamen englische Nationalconvoyer, worauf der Rath erklärte: nun falle die hamburgische Convoy weg, die Schiffer wollten ja auch doch nicht zahlen.

Aber der Gedanke der hamburgischen „steten Convoy“ war damit nicht gefallen. Im Jahr 1694 lebte er wieder auf. Im Mai wurde um Convoy auf England gebeten, und zwar um stete, „wenn es auch nur könnte 2 mahl im Jahre seyn“. Man sieht, es wurde mehr Gewicht gelegt auf die Stetigkeit, Regelmäfsigkeit dieser Convoy, als auf die Zahl ihrer Fahrten. Die Kommerzdeputirten schilderten es als „eine sehr nützliche Sache, stets Convoy nach England zu haben, umb die Handlung der Wahren als Wollen-Manufacturen und Westpfälischen Leinen in bessern Flor zu halten und nicht nach Brehmen gehen zu lassen“. Der Ehrb. Kaufmann schlofs sich diesem Verlangen ganz und voll an, und der Kommerzdeputirte Jacob Brommer, dem wir schon oben begegnet sind, legte in einem ausführlichen Schreiben dem Rath die Gründe für „eine beständige Convoie dar“<sup>1)</sup>. Sowohl Kämmerei wie auch Admiralität sahen die Nothwendigkeit der Forderung ein, beide aber wiesen ihre finanzielle Noth vor. Der Rath bezeichnete nun eine höhere Belastung mit Convoygeld als nothwendig, wenn man stete Convoy halten wolle; hiervon wollte der Ehrb. Kaufmann aber nichts wissen, denn dann „würde gewifs solche negotie von hier noch mehr gewand und von frembden Schiffen weggenommen werden, in ansehung von vielen Ohrten bey dieser Gelegenheit die negotie dependiret und die Negotianten interessiren“. Die Kollegien machten dagegen geltend, dafs es wohl „profitabel“ wäre, die Convoy zu Stande kommen zu lassen, für den Zoll wäre es sicher einträglich; der Ehrb. Kaufmann müsse aber etwas „nach advenant der Schiffe zuzuschliessen,“ geschehe das, so werde dadurch die „Engl-Court animiret werden“, d. h. auch zu Beiträgen. Aber so hart drängte der Ehrb. Kaufmann, dafs der Rath endlich erklärte, er habe nicht vermuthet, dafs Jener „so hart gestanden“; er bedauere seine geringe Willfährigkeit, denn

<sup>1)</sup> Im Anhang Nr. 26.

„es hette unter vielen wenig gemacht, da dann grofse und kleine Schiffe nach advenant könten zahl haben“. Der Rath bewilligte nun allerdings Convoy, fügte aber hinzu, sie sei „nur vor difsmahl — zu verstehen“. Worauf die Kommerzdeputirten ihre Meinung dahin äufserten, „dafs ihnen auf einmahl nichts mit der Convoy gedienet, wo sie selbe nicht vorerst stets dismahl kriegten“. Schliesslich nahm der Ehrb. Kaufmann doch die eine Convoy an, verzichtete aber damit nicht auf die Forderung einer regelmässigen Convoy, sondern wiederholte jene noch im November dieses Jahres durch die Kommerzdeputirten, erhielt aber vom Rath die Antwort: „wegen steeter Convoy were das tempo jetzo nicht, sondern spät im Jahr“.

Principiell war aber der Rath absolut nicht gegen eine beständige englische Convoy. Im Februar 1695 antwortete er den Kommerzdeputirten auf ihre Denkschrift in Sachen des Porto franco u. a. mit dem Vorschlag, man müsse auf Mittel und Wege bedacht sein, wie eine beständige Convoy zwischen England und Hamburg einzurichten sei. Den Kommerzdeputirten war dieser Vorschlag natürlich sehr willkommen, sie bedauerten nur, dafs er nicht schon zu Anfang des Krieges zur Ausführung gekommen sei <sup>1)</sup>.

Gleich im Frühjahr 1695 wurde nun wieder Convoy auf England begehrt, und die Kommerzdeputirten antworteten den Petenten: sie stellten nicht in Abrede, „dafs die Englischen Negotianten versprochen <sup>2)</sup>, beständige Convoy zu haben“, die grönländische Convoy erlitte aber keinen Verzug; doch möchte, wie der Ehrb. Kaufmann meinte, die erste von Spanien heimkehrende Convoy „beständig auf England und zurück zugelegt werden und nicht mahl heraufkommen, umb beedertheilen hochnöthige Negotie fortzusetzen, weil es allerseits Interessen nützlich, und würde auf solche ahrt eine Convoy auf Spanniien erspart werden“. Der Rath mit der Kämmerei verlangte jedoch für eine englische Convoy wieder besondere Beiträge und willigten erst nach langem Sträuben ein, ohne auf letztere zu bestehen, doch nur in der Erwartung, dafs die

<sup>1)</sup> Vgl. Ehrenberg, Wie wurde Hamburg grofs? I, S. 41. Die Bemerkungen, die E. hierzu in der Anmerkung macht, sind allerdings theilweise irrig. Es ist falsch, wenn E. schreibt: „Der Rat erklärte stets, es sei kein Geld dafür übrig.“ Eine schiefe Bemerkung ist es ferner, wenn E. schreibt „auch wurde die Sache aus politischen Gründen widerraten“. Aus politischen Gründen ist die „regelmässige“ Convoy nie widerrathen; in einzelnen Fällen, so z. B. 1703, zögerte der Rath mit Convoy nach England, weil er fürchtete, dafs, wenn unter der Convoy auch englische und holländische Schiffe gingen, Frankreich dies übel nehmen werde. Mit der „Regelmässigkeit“ hat dies nichts zu thun.

<sup>2)</sup> d. h.: dafs den Englischen Negotianten versprochen sei.

Convoy nach dem Westen in diesem Jahre ausfalle. Mit letzterem erklärten die Kommerzdeputirten sich einverstanden, knüpften aber auch eine Bedingung daran, nämlich dafs sie nun auch beständige Convoy auf England erhielten. Davon war aber immer noch nicht viel zu spüren, ja, die „Beständigkeit“ wurde immer noch als etwas Besonderes hingestellt; als im Frühjahr 1696 die Kommerzdeputirten dem Rath vortrugen, dafs es gut sei, in diesem Jahre die englische Convoy „continuirlich zu belieben“, denn Convoy nach dem Westen werde nicht verlangt, und es „ausser Landes zu unterhaltung der Stadt Commencien möchte eclatiren“, da erwiderte der Rath, „continuirlich dies Jahr were was neues“, das müsse er erst den Oberalten vortragen. Convoy wurde nun zwar bewilligt, aber sich auf ihren stetigen Gang zu binden, darauf liefs der Rath sich nicht ein. Aber thatsächlich ist in diesem Jahre die Fahrt der hamburgisch-englischen Convoy ziemlich regelmäfsig gewesen; die Kommerzdeputirten betonten sogar im September: „da nun das Engl. Convoy dies Jahr continuirlich vom Kauffmann beliebt, als müste sie im Gange bleiben, da Michaeli vor der Thür“.

Von nun an ist aber von steter Convoy auf England nicht mehr viel die Rede. Im Jahre 1697 erinnerten die Kommerzdeputirten den Rath nochmals daran, dafs dieser selbst „die steete Convoy auf England in die Schrift von Porto Franco vom Monat Februario 1695 beliebt hette“. Der Rath ging aber gar nicht auf diese Mahnung ein; Convoy kam allerdings zu Stande, aber ohne die gewünschte Regelmäfsigkeit.

Dann kamen einige Friedensjahre, in denen man Convoy auf England nicht bedurfte. Nachdem der Krieg aber wieder ausgebrochen und Convoy erforderlich wurde, verlangte der Ehrb. Kaufmann im August 1703 eine solche, „continiurlich hin und her zu gehen, solange es die Conjunctionen leiden und E. Ehrb. Kaufmann dienlich findet“, und zwar verstand er unter „continuirlich“ etwa alle acht Tage von Hamburg etc. Die Gegenbedenken des Raths richteten sich nicht gegen das „continuirlich“. Zuletzt erscheint die Forderung der „beständigen Convoy“ auf England in den Jahren 1708 und 1709, und zwar als Bedingung für die vom Ehrb. Kaufmann dagegen gewährte Bewilligung des  $\frac{1}{4}$  und  $\frac{1}{8}$  % (Vgl. oben S. 114.) —

Übrigens war der Schiffsverkehr von der Elbe mit England in jener kriegerischen Zeit nicht nur ein direkter, sondern er ging vielfach auch über Holland; dafs Schiffe aus England nach Texel fuhren, sich hier an die englischen Convoyen anschlossen und mit diesen über die Watten („binnen door“) fuhren, kam öfter vor. Auch Luis erwähnt dieses Verkehrs. Dafs eine hamburgische Convoy zwischen England und der Elbe

über Texel gefahren ist, finde ich nur einmal; im Juli 1695 fuhr Marinsen von den Downs über Texel nach der Elbe.

In den ersten 30 Jahren des hamburgischen Convoywesens haben die Convoyen der Stadt eigentliche Fahrten nur nach und von England nicht unternommen; wenn hamburgische Convoyen damals englische Häfen anliefen, so war das nur im Vorbeipassiren; der Aufenthalt war in solchen Fällen meist nur ein ganz kurzer; etwas länger war er höchstens dann, wenn der Abgang anderer Convoyen zu gemeinsamer Fahrt abgewartet werden sollte<sup>1)</sup>, oder wenn Wind und Wetter die Abfahrt verhinderten. Angelaufen wurden in dieser Weise auf der Fahrt nach dem Westen meist die Downs, d. h. die nördlich von Dover belegene Reede; es war eine Ausnahme, wenn Holste hier im Jahre 1670 etwa vierzehn Tage liegen mußte. Hier in den Downs oder, wie man in Hamburg meist schrieb, „Duyns“ fand Tamm 1690 unzählige holländische und englische Kriegs- und Kauffahrteischiffe liegen. Auf der Rückreise wurden, wenn sie überhaupt durch den Kanal ging, die Downs nur sehr selten angelaufen. Galt es auf der Reise nach dem Westen Englandfahrer im Passiren in Sicherheit zu bringen, so wurde es mehrfach nicht für genügend gehalten, wenn die Convoy diese Schiffe in den Downs absetzte, sondern man wünschte dann wohl ein Geleit bis North-Foreland bei Margate („vor Marien-Gadt bey Nordforland“); erst hier, so meinten 1697 die Schiffer, wären sie „nechst Gott sicher“. Meist blieb es aber bei der Absetzung in den Downs. — Nächst den letzteren war die Insel Wight für die Westfahrer der hauptsächlichste Rendezvousplatz. Hier warteten die hamburgischen Convoyen mehrfach auf Nachzügler von der Elbe; auf der Rückreise wurde hier in der Regel nicht angelaufen.

Seltener wurde Plymouth als Rendezvous gewählt; im Jahre 1689 wurde ausdrücklich darum gebeten, weil einige Schiffe dort warteten. Für den Fall stürmischen Wetters wurde 1698 Plymouth als Nothhafen vorgeschrieben. Holste mußte diesen Hafen 1685 auf der Rückreise einer Havarie wegen anlaufen.

Noch seltener ist Falmouth berührt worden; 1671 lief Dreyer hier ein, und 1701—2 lag längere Zeit hier der „Leopoldus“.

Nur einmal lief eine hamburgische Convoy Hull an. Am 29. Juli 1690 segelte M. Schröder von der Elbe ab; am 2. August traf er ein eng-

<sup>1)</sup> So lag Tamm 1690 mehrere Wochen in Plymouth. — Die Verhandlungen über die Routen auf den Convoyfahrten, namentlich den englischen und westlichen, nehmen in den Akten einen sehr breiten Raum ein; ich führe hier nur das Wesentlichste an. Die letzte Convoyfahrt, die oben eingehend behandelt ist, findet hier keine Berücksichtigung.

liches Kriegsschiff, dessen Kapitän ihm ein Schreiben der „Englischen Societät“ mittheilte; er hielt es nun für gerathen, Hull anzulaufen, um Näheres über die französischen Schiffe zu erfahren.

Der irische Hafen Kinsale wurde ebenfalls nur einmal, 1693, als Nothhafen angelaufen.

Am häufigsten berührt, namentlich in der späteren Zeit, ist von hamburgischen Convoyen wohl Portsmouth. Dieser Hafen kam namentlich deshalb in Betracht, weil er der Hauptausgangspunkt der großen englischen Convoyflotten war. Liefen schon deshalb, um sich diesen anzuschließen, die hamburgischen, nach dem Westen bestimmten Convoyen mehrfach Portsmouth an, so wurde dieser Hafen in späterer Zeit, als die hamburgischen Convoyen nur nach England fuhren, öfter das Endziel ihrer Fahrt. Hierhin brachten die hamburgischen Convoyer die Westfahrer von der Elbe; hier holten sie die nach Hamburg bestimmten, aus dem Westen kommenden Schiffe ab. Es wurde mehrfach darüber diskutiert, ob es nicht genügen würde, wenn die Convoysschiffe die Westfahrer nur etwa bis nach den Downs brächten; doch wurde das meist für nicht ausreichend erachtet; nur für den Fall, so wurde im Jahre 1708 bestimmt, daß der Convoyer die große englische Convoyflotte noch auf der Themse vorfände, solle er seine Westfahrer nicht nach Portsmouth bringen; dann konnten sie ja bequem mit den Engländern fahren.

Waren die hamburgischen Convoyen nur von der Elbe nach England und zurück bestimmt, so wurden die eigentlichen Englandfahrer bis auf die Themse gebracht. Nach London selbst scheinen die Convoyen nie gekommen zu sein; in den wenigen Fällen, wo es heißt, die Convoy solle nach London gehen, ist hierunter wohl nur der Fluß von London zu verstehen. Am meisten als Ziel und Rendezvous genannt wird Queenborough oder „Boyenord“<sup>1)</sup>; einmal, 1704, wurde bestimmt, daß, wenn der Convoykapitän fürchten sollte, Eises halber die Elbe nicht mehr erreichen zu können, er bis Chatham aufgehen und hier das Ende des Frostes abwarten solle. Daß die Convoyen nicht weiter die Themse hinauf fuhren, lag schon darin begründet, daß sie meist erst noch die Westfahrer nach Portsmouth bringen mußten und ihr Aufenthalt in England überhaupt sehr beschränkt war. Kamen sie zurück von Portsmouth, so liefen sie meist noch einmal kurz die Themse an, um die heimwärts bestimmten Schiffe abzuholen.

Außer nach der Themse wurden die Englandfahrer nur einmal noch nach einem anderen Hafen direkt von der Elbe aus convoyrt, nämlich

---

<sup>1)</sup> d. h. die Nore-Buoy vor der Mündung des Medway; auf der Karte von Essex von Morden und Pask heißt diese Boje: „Buoy in the Nore“.

im Jahre 1691 nach Harwich. — Im Sommer 1712 machte der Ehrb. Kaufmann den Vorschlag, die Convoy nach „Olfersnefs“ und zwar durch „Schletwig nach des Königs-Diep, wie woll vor diesen geschehen“, und dann nach London oder Marygate gehen zu lassen; unter „Olfersnefs“ ist zu verstehen Orford-Ness, nördlich von Harwich, und „des Königs-Diep“ hieß die nördliche Themseinfahrt<sup>1)</sup>; was „Schletwig“ hier bedeutet, weiß ich nicht.

## B. Die Fahrt nach dem Westen.

Eine der wichtigsten der die Fahrt nach dem Westen betreffenden Fragen war die, ob die Convoyflotte durch den Kanal oder „Norden um“, d. h. um Schottland herum, fahren sollte. In Zeiten eines Seekrieges, etwa zwischen England, Frankreich, Holland, wurde nicht selten letzterer Route vor ersterer von Seiten der Convoy der Vorzug gegeben<sup>2)</sup>. Im Jahre 1666 bestanden die Kommerzdeputirten sehr energisch auf der englischen Route für die Rückfahrt des Kapitän Holste; im Jahre vorher wie auch 1667 wurde diese Route gewählt. Dagegen meinte im Sommer 1672 der Ehrb. Kaufmann: „So E. E. Rath für abgangk der Schiffe keine Nachricht hette, dafs zwischen Spanniem und Franckreich der Orlog publicirt wehre, bedeucht Ihnen best zu seyn, dafs das Convoy mit den Schiffen binnen durch siegeln möchte“. Namentlich in den 90er Jahren des 17. Jahrhunderts spielt die Frage, Norden um oder binnen durch, eine große Rolle. Meist wurde damals für die Ausreise Kanalfahrt und die Heimreise Nordfahrt gewählt, erstere namentlich auch deshalb, damit die hamburgische Convoyflotte eventuell in einem englischen Kanallhafen sich an eine englische Convoyflotte anschließen konnte. Doch galt auch die Nordfahrt nicht für ungefährdet; und im December 1694 meinte der Ehrb. Kaufmann, Kapitän Marinsen solle durch den Kanal heimkehren, „massen man mehr Gefahr bey Norden umb sowoll wegen der franschen Esquadres als Kapern sich zu befürchten hette, als im Kanal, allwo die Engl. u. Holländer stark kreutzen, und also von franschen Esquadres sich wenig zu befahren, viel weniger von dergleichen Capern, massen sich die Flote aldar besser zusammen halten könte, als bey Norden England, da es in so früher Jahreszeit ordinair viel Sturm und ungestühm Wetter machet und also die Flote große Gefahr, wenn

<sup>1)</sup> Vgl. Deecke in Neuen lüb. Blättern 1858, S. 336.

<sup>2)</sup> Schück a. a. O. II, 96. Instruktion für Kapitän Bartelsen, nach Afrika bestimmt: „Wann die Reise vollebracht, soll er sich befeissigen zurückzukommen Nordseiten Irlands um, weil die Sachen in der Welt gefährlich stehen“ (1680).

solche zerstreuet werden möchte, von den Capern zu lauffen, haben würde“.

Die Fahrt „Norden um“ galt in nautischer Hinsicht als verhältnismäßig schwierig und war ja auch länger als die Fahrt „binnen durch“; in einer der uns vorliegenden Instruktionen (von 1666) wird deshalb vorgesehen, daß Matrosen, die nicht für die nördliche Fahrt geheuert seien, eventuell eine Verbesserung der Heuer haben sollten.

Weiter als Spanien sind die Convoyen selten gegangen. Doch ging schon die Convoy von 1667 nach Genua. Ende 1672 fügte der Ehrb. Kaufmann seinem Wunsch wegen Convoy nach Portugal und Spanien hinzu, eventuell möge dieselbe auch nach Genua und Livorno gehen. Der Rath aber erklärte, „mit nach Genua und Livorno zu gehen, das wehre was neues“. Im Januar 1673 kam er aber selbst auf jenen Wunsch zurück, allerdings mit dem Hinweis: „wenn dem Convoy ein Unglück zustofsete, welches Gott wolle abwenden, man nicht sagen sollte, wer dieses so geregirt hette“. Der Ehrb. Kaufmann bestand aber darauf, und so kam die Convoy nach Genua — Livorno wurde fallen gelassen — zu Stande. Im Jahre 1674 hatte der Ehrb. Kaufmann schon beschlossen, daß die weiter als Cadiz und Malaga, d. h. nach Italien, bestimmten Schiffe von der Convoy bis nach der Pithiuseninsel Ibiza geleitet werden sollten; zu Stadtconvoy dorthin kam es aber nicht. Die 1681 nach Italien bewilligte Convoy lief aber außer Genua auch Livorno und vorher schon Marseille an. Eine lange Erörterung über die Fahrt nach Italien brachte das Jahr 1687. Einige Kaufleute wünschten, daß die Convoy auf Italien nicht nur auf Genua und Livorno, sondern, „da doch der Schiffer die meisten Güter auf Alicanten und Marsilien geladen“, auch auf diese Häfen gehen möchte. Schließlich erklärte ein Schiffer sich bereit, in Marseille zu bleiben und die nach Genua und Livorno bestimmten Güter „auf seine Kosten in Barquen, weil solches wenig kostete, dahinführen zu lassen, damit er sowol als der Convoyer dadurch nicht aufgehalten würde“. Das wurde dann genehmigt; die Convoy sollte diesen Schiffer von Alicante nach Marseille bringen und nicht nach Genua und Livorno gehen. Auch 1689 wurde Marseille angelaufen.

Im Jahre 1688, 1689, 1695, 1697 sind noch Convoyen nach Italien gegangen.

Die Insel Malorka wurde einmal angelaufen, nämlich im Oktober 1688 von Michel Schröder, aber nur wegen widrigen Windes, nachdem er von Genua bis dort 15 Tage unterwegs gewesen war.

Als hauptsächlich bei der Westfahrt in Betracht kommende Häfen



galten Lissabon, Cadiz und Malaga. Lissabon und Cadiz wurden nahezu in allen Convoyfahrten angelaufen.

Die Fahrt nach Malaga und Alicante auszudehnen, war insofern stets von besonderer Bedeutung, als damit naturgemäß ein Passiren der Straße von Gibraltar verbunden war; diese aber galt, wie die zwischen ihr und Malaga liegenden Gewässer, als besonders von den Seeräubern gefährdet. Es kam deshalb mehrfach zu lebhaften Erörterungen darüber, ob die Fahrt der Convoy auch nach Malaga und Alicante, d. h. ins Mitteländische Meer, gehen sollte.

Im Jahre 1668 hielt der Rath es für bedenklich, die Fahrt nach Alicante auszudehnen; die Gefahr bei der Rückkehr sei zu groß. Die Kommerzdeputirten wünschten aber, daß die noch in der „Straße“ in Ladung liegenden Schiffe bis Alicante geleitet würden; und 1669, als Convoy bis Alicante oder Cabo de St. Martin gewünscht wurde, willigte der Rath erst nach längerem Zögern ein, aber „absque praejudicio des künftigen Falls“. Die Kommerzdeputirten bestanden auf Alicante, weil sie vernutheten, daß daselbst zwei hamburgische Schiffe lägen. — Im Jahre 1694 hielt der Rath die Fahrt der Convoy von Cadiz nach Malaga für nicht empfehlenswerth, weil es in der Straße gefährlich und es auch zu spät im Jahre sei. Der Ehrb. Kaufmann bestand aber auf Malaga, nicht nur weil die Malagahändler auch Convoygeld gezahlt hätten, sondern auch weil sie wegen des Fruchthandels nach jener Stadt dringend Convoy bedürften. Schließlich gab der Rath nach, obwohl er die Franzosengefahr in jenen Gewässern fürchtete<sup>1)</sup>. — Doch ist Malaga verhältnismäßig oft von hamburgischen Convoyen besucht worden, und zwar nicht nur auf der Fahrt nach oder von Italien, auf der es meist angelaufen wurde, sondern auch als Endziel einer Convoyreise; als solches wurde Malaga bestimmt in den Jahren 1665, 1668, 1674, 1676, 1687, 1689, 1690—1692, 1694, 1698—1702, 1715, 1727. Seltener wurde Alicante in den Fahrplan aufgenommen; außer 1668 und 1669 nur 1681, 1687, 1688, 1697. Doch war dieser Hafen nie Endziel.

Direkt nach Malaga, ohne vorher einen anderen Hafen der Halbinsel anzulaufen, wurde 1692 eine Convoy expedirt; das war aber eine Ausnahme; meist liefen die bis in das Mitteländische Meer bestimmten Convoyflotten vorher einen der atlantischen Häfen an.

Der Hafen der pyrenäischen Halbinsel, der auf der Ausreise gewöhnlich zuerst angelaufen wurde, war Lissabon; doch fuhren mehrere Male die Convoyflotten auch direkt nach Cadiz; die etwa nach Lissabon bestimmten Schiffe wurden in solchen Fällen bis auf die Höhe dieses Hafens gebracht.

<sup>1)</sup> Vgl. auch oben S. 239 Anm. 1.

Eine merkwürdige Rolle spielte Oporto, damals meist Port-a-Port genannt. Sein Name erscheint beinahe in jeder Verhandlung über Convoyfahrten und jeder Instruktion; aber niemals ist dieser Hafen von einer hamburgischen Convoy angelaufen worden. Die „Barre von Port“ war schon damals berüchtigt und liefs das Einlaufen so grosser Schiffe, wie die Convoysschiffe waren, nicht zu. Auf der Ausreise wurden die dorthin bestimmten Schiffe — und solche waren fast regelmässig vorhanden — von den Convoyern bis vor die Barre geleitet. Anders war es auf der Heimreise. Da fuhren die Oportofahrer meist, wenn sie geladen hatten, nach dem etwas weiter nördlich gelegenen, besser zugänglichen Vigo, und hier holte der heimwärts bestimmte Convoyer, nachdem er in Lissabon<sup>1)</sup> sich erkundigt hatte, ob in Oporto bezw. Vigo Schiffe auf ihn warteten, sie ab. In einzelnen Fällen erschien das Anlaufen des spanischen Vigo allerdings unthunlich; so hielten 1689 die Kommerzdeputirten es aus politischen Gründen für nicht empfehlenswerth; und im Herbst 1690 meinte der Rath, es käme „vor der Hand nicht in Consideration“, dafs die Convoy nach Vigo ginge, „wegen Gefahr der Franschen“; Vigo wäre Frankreich zu nahe. Auch 1693 wurde das Anlaufen von Vigo für nicht geeignet gehalten, und der Ehrb. Kaufmann meinte sogar, die Convoy könne vor der Barre von Oporto auf die Oportofahrer etwa 6—8 Tage warten; dem Kapitän Marinsen, der ein Kreuzen mit so vielen Schiffen vor der Barre für äufserst gefährlich ansah, wurde entgegnet, bei Sommerszeit sei das nicht so schlimm; es sei dort ein Kastell, „davon er könnte protectiret werden“. Im Jahre 1695 lief Marinsen auf der Rückreise Vigo an und mufsste hier über vierzehn Tage auf Nachricht von Oporto warten; er ging vor der Barre von Oporto vor Anker.

Auch 1701 wollte der Rath nichts davon wissen, „nach Vigos expresse zu gehen“; die Oportohändler beanspruchten damals mit Recht, „dafs ja ein Kauffman so woll als der andre der Convoy in der Fahrt gesichert seyn müste“. Im Jahre 1716 wurde das Anlaufen sowohl der Barre von Porto wie auch Vigos des Krieges wegen unterlassen; im Jahre 1728 wurde zuletzt noch bestimmt, dafs Vigo nicht angelaufen werden solle, da es um des einen in Betracht kommenden Schiffes für zu gefährlich galt.

Coruña wurde nur einmal, im November 1685, von Holste angelaufen, aber nicht freiwillig, sondern um eine Havarie der Convoy auszubessern.

<sup>1)</sup> Als im Juli 1693 der Rath Schwierigkeit wegen Ordre an Marinsen machte, zeigten die Kommerzdeputirten den Rathsherren auf der Landkarte, „wie nahe die Örter [nämlich Lissabon und Oporto] und keine Gefahr da“.

Nur einmal wurde Setubal von den Convoyen angelaufen. Hier wurde meist ausschliesslich Salz, d. h. ein Massen- und Ballastartikel, geladen. Im Jahre 1679 wurde auf Wunsch des Ehrb. Kaufmanns auch Setubal auf der Rückreise angelaufen, doch nur „mit den Schiffen, so Saltz laden wollten“; es war das ein Zugeständnis an Schiffer, die sonst ledig hätten zurückkehren müssen.

Sonst fuhren die Salzschiffe, die von Setubal nach Hamburg wollten, nach dem ja nahe gelegenen Lissabon und konnten von hier aus sich der hamburgischen Convoy bedienen.

Nur ein einziges Mal hat eine hamburgische Convoy einen afrikanischen Hafen angelaufen. Im Jahre 1682 bekam Kapitän Karpfanger, da die spanische Regierung den Hamburger Schiffen den Zutritt zu ihren Häfen verboten hatte<sup>1)</sup>, die Instruktion, zunächst Rota, einen kleinen, nördlich von Cadix gelegenen Hafen, anzulaufen und sich hier zu erkundigen, ob die hamburgischen Güter wirklich mit Beschlag belegt seien; eventuell sollte er dann weiter nach Lagos (in Portugal) oder nach Tanger gehen „und sich daselbst reteriren“. Karpfanger fuhr nach Tanger und lag hier einige Zeit, bis sich die spanischen Häfen den Hamburgern wieder öffneten.

Vor Reisen, die einen Winter über dauerten oder auch nur tief in ihn hinein sich erstreckten, vor „Winterreisen“ hatte man eine besondere Abneigung. Der Bürgermeister Schulte<sup>2)</sup> tadelte es im Jahre 1680 ernstlich, „dafs unsere Leute ohne unterscheid, es sei Sommer oder Winter ihre Schiffarten verüben“, und meinte: „Unsere Vorfahren sein so vermessen nicht gewesen, sondern haben ihre Schiffe auf Martini an den Wall geleget“. Es sind dann auch mehrfach Convoyreisen deshalb nicht zu Stande gekommen, weil man befürchtete, dafs sich daraus eine Winterreise entwickeln werde. So scheiterte im Herbst 1697 eine nach England bestimmte, schon bewilligte Convoyfahrt an diesem Bedenken. Im Herbst 1704 und 1707 wurden der Bewilligung von Convoyen nach England aus demselben Grunde große Schwierigkeiten gemacht. Im April 1708 wollte die Kämmerei Convoy nach England nur zugestehen, wenn sie nicht „lenger als bis Martini gehe, und falls dieselbe alsdenn zu Hause were, nicht wieder ausgehen müfste“, und der Ehrb. Kaufmann

<sup>1)</sup> Vgl. Beneke a. a. O. S. 191.

<sup>2)</sup> Briefe S. 7. — Im älteren hamb. Schiffsrecht Art. 13 heifst es: „Na Sunte Mertinesdaghe ne scal och nen schiphere to der she seghelen to der vruchtlade willen“; ebenso im Schiffsrecht von 1497, Art. 14 (Lappenberg, Hamb. Rechtsalterthümer I, 78. 309).

musste sich, wollte er nicht ganz auf die Convoy verzichten, dieser Bedingung unterwerfen. Im Jahre 1711 wurde aus demselben Grunde Convoy ganz abgeschlagen. Dafs der Termin der Abfahrt einer Convoy bestimmt wurde mit Berücksichtigung des Umstandes, dafs eine Winterreise auf jeden Fall vermieden werden müsse, kam wiederholt vor. Dennoch fanden, wie aus der Chronik über die Convoyfahrten zu ersehen ist, zahlreiche Winterreisen statt; bei den Reisen ins Mittelmeer liefen sie sich aus merkantilen Gründen kaum umgehen, während sie bei den Nordfahrten überhaupt nicht in Betracht kamen. Die Abneigung gegen diese Fahrten stützte sich sowohl auf finanzielle wie nautische Gründe, die in Kausalverbindung zu einander standen: weil nautisch diese Fahrten schwieriger und gefährlicher waren, fürchtete man eine Schädigung der Convoy und als Folge davon gröfsere Unkosten. Von nautischen Gründen wurde bald angeführt, dafs im Frühjahr die spanische Küste gefährlich zu besegeln sei, bald die Gefahren der Elbe zur Winterszeit; im Jahre 1689 verantwortete sich Kapitän Schröder wegen Instruktionsübertretung u. a. damit, dafs er bis Mitte Januar bei Cadiz gelegen, „umb nicht gegen dem Eyse anzulaufen, mafszen bekant, dafs umb die Elbe anzusegeln man nicht gern bis ultimo January (alten stiel) aus Spanien lauff“. —

Wie lang die ganzen Reisen der westlichen Convoyen waren, kann man ersehen aus der Chronik der Convoyfahrten; die Dauer richtete sich natürlich nach der Ausdehnung, den in der Instruktion gegebenen Bestimmungen und zahlreichen, oft vorher unberechenbaren Zufällen.

Auch die Fahrten von Hafen zu Hafen waren, wie begreiflich, sehr verschieden lang. Die Fahrt von Hamburg nach Lissabon und vice versa konnte in 11—12 Tagen zurückgelegt werden; die Admiralität äufserte 1746, das käme öfters vor; doch meint sie wohl nur Einzelschiffe; Convoyflotten brauchten doch etwas längere Zeit. Karpfanger fuhr 1680 am 27. Mai von Cuxhaven ab, bei den Downs hatte er nur kurzen Aufenthalt, am 29. Juni war er in Cadiz; auf der Rückreise gebrauchte er von Cadiz nach Plymouth die Zeit vom 28. Oktober bis 6. December. Holste fuhr 1680 am 7. December von Cuxhaven ab und kam schon am 26. in Lissabon an; das war eine sehr schnelle Reise; ein Expresbrief von Lissabon nach Hamburg bedurfte damals die Zeit vom 3. Januar bis 4. Februar<sup>1)</sup>. Derselbe Holste fuhr 1670 am 29. December von den Downs ab und kam am 18. Januar in Cadiz an; 1671 fuhr er am 29. December von den Downs und war am 18. Januar in Cadiz; 1674 verließ er am 4. Februar Wight und erreichte Cadiz am 20. d. M. Da-

<sup>1)</sup> Bürgermeister Schulte, Briefe S. 3. 12. 13.

gegen gebrauchte Holste im Jahre 1685 von Lissabon bis Cuxhaven die Zeit vom 29. April bis 2. Juni, was als sehr lange galt<sup>1)</sup>. Marinsen fuhr am 30. Mai 1693 von Portsmouth ab und war am 20. Juni in Lissabon; ferner fuhr er am 20. Mai 1695 von Porto ab und war am 3. Juni in Portsmouth. Eine schnelle Reise hatte auch Antonissen 1702; er fuhr am 3. April von Falmouth ab und war schon am 16. bei Cadiz.

Diese Beispiele werden genügen, um die große Verschiedenheit in der Dauer der Fahrten auf derselben Route darzulegen; diese Verschiedenheit äußert sich auch auf kleineren Strecken, so namentlich der oft befahrenen Route Cadiz-Malaga, für die bald zwei, bald sechs bis sieben Tage verwandt wurden.

### C. Grönlands- und Archangelfahrt.

Nicht nur wirthschaftlich und finanziell, sondern auch nautisch nimmt die grönländische Convoyfahrt eine besondere Stellung ein. Bei der Convoyfahrt nach England, nach Portugal, Spanien, Italien können wir von festen Routen, von regelmäßigem Besuch einzelner Häfen sprechen. Anders bei der Fahrt nach Grönland. Bei dieser bestand die Aufgabe der Convoyen nicht darin, Kauffahrteischiffe nach fremden Häfen zu geleiten, hier zu warten und dann mit denselben oder andern Schiffen die Heimreise zu vollenden; die Grönlandfahrt war Fischerei; die von den Convoyen in jene nordischen Gewässer geleiteten Schiffe wollten sich dort dem Walfischfang hingeben, und sie bedurften ebenso sehr während dieses ihres Gewerbes als während der Aus- und Heimfahrt des Schutzes der Convoyer. Und da die Walfischfänger während des Fanges nicht immer still lagen, sondern hin und her fuhren, so konnten ihnen die Convoyer nur dann wirklich von Nutzen sein, wenn auch sie in der Nähe ihrer Fangplätze kreuzten. So bemerkten im Juli 1693 die Grönlandfahrer, wenn die „Convoy gar zu weit abginge, könnte es ihnen nicht helfen, möchte soviel möglich in der Nähe bleiben“. Doch erhob sich wiederholt grundsätzlicher Widerspruch gegen das Kreuzen der Convoyen in jenen hohen Breiten. Im Jahre 1691 wollte der Rath allerdings zulassen, daß die Convoy die Grönlandfahrer nach Grönland geleite und auch wieder abhole, aber von Kreuzen wollte er gar nichts wissen; die Kommerzdeputirten wiesen jedoch darauf hin, daß Karpfänger im Jahre 1678 auch bei Grönland gekreuzt habe. Thatsächlich liefs man auch die Convoyen meist eine Zeitlang kreuzen, wobei Werth

<sup>1)</sup> Bürgermeister Schulte, Briefe S. 233, 235.

darauf gelegt wurde, dafs dies längs des Saumes des Eises geschah<sup>1)</sup>; die Höhe, in der die Convoy kreuzen sollte, wurde im Jahre 1694 mit etwa 74 Grad bezeichnet, und für die Rückfahrt wurde dann ein Sammelplatz bestimmt, wo die Convoy die Grönlandfahrer, die mit ihr zurückfahren wollten, erwartete. Auch gegen diese Einrichtung, gegen das längere Stillliegen der Convoy, erhob sich einmal eine Stimme; Kapitän Schröder widersprach im Jahre 1695 dem Stillliegen an einem Rendezvous, „weil es da kalt, das ihm viel Volk erkranken würde, wenn sie sich nicht moviren solten“. Die Festsetzung von Sammelplätzen war aber doch zu wichtig, um durch einen solchen Einwand aufgehoben zu werden.

Die Hamburger Convoyer geleiteten die Grönlandfahrer entweder bis zur Südbai von Spitzbergen oder bis zum Nordkap oder bis nach den Shetland-Inseln, einzeln sogar nur bis Drontheim. Als Rendezvousplätze werden genannt: Smeerenberg, Maakelijk Oud (Maackelau), Nordvorland, Grüne Herberge, Klock-Bay, Süd-Bay, Behoude-Haven — alle bei Spitzbergen<sup>2)</sup>. Das entspricht der bekannten Thatsache, dafs die Hamburger in jener Zeit beim Walfischfang namentlich Spitzbergen, wo derselbe am einträglichsten war, bevorzugten; die ganze Fahrt hiefs aber Grönlandfahrt; auf Karten jener Zeit wird oft Spitzbergen mit Grönland bezeichnet. Einige Male lief die Convoy auch die kleine Insel Loppen, nicht weit von Hammerfest, an, so im Jahre 1677. Im nächsten Jahre klagten aber die Grönlandsfahrer, dafs die Convoy in jenem Hafen gelegen habe; es sei besser gewesen, wenn sie nach der Südbai gegangen wäre. Im Jahre 1705 lief die Convoy Loppen an, um dort Wasser zu holen, was von den Grönlandfahrern später sehr beklagt wurde, indem sie darauf hinwiesen, dafs Wasser auch in Grönland oder Spitzbergen zu haben gewesen wäre.

Alle Rendezvousplätze mußten so gewählt sein, dafs sie zu der Zeit, wo die Walfischfänger sich dort zur Heimfahrt zu versammeln pflegten, d. h. um die Mitte August, noch eisfrei waren.

Für die Rückfahrt kam es den Walfischfängern oft nicht so sehr darauf an, von den Fang- oder üblichen Sammelplätzen an durch Convoyer in Schutzgeleit genommen zu werden, als darauf, dafs die Nordsee

<sup>1)</sup> So heifst es in einem Schriftstück der Hamburger Grönlandsfahrer vom Januar 1706: „Sonsten ist auch hiebey zu erinnern, das bey der jährigen Convoy vermöge Accord die Zusage gewesen, dafs der Commendeur, wehrender Fischerey, längst den Soom von den Eyse kreutzen sollte, umb die Gefahr dadurch, so ein und andern aus dem Eyse kommanden Schiffe zustofsen möchte, zu entgehen.“

<sup>2)</sup> Zu diesen Ortsnamen vgl. Zorgdrager, Groenlandsche Vischery (Register). Ferner Muller, Geschiedenis der Noordsche Compagnie (Utrecht 1874) S. 427 ff.

gesichert wurde. So wurde 1675 der Wunsch ausgesprochen, daß zwischen Elbe, Doggersand und den Shetlandinseln zwei Schiffe auf die Nordlandfahrer kreuzen möchten; 1676 sollte Holste zwischen Elbmündung und Skagen kreuzen; 1713 baten die Grönlandfahrer, daß die Fregatte bei Doggersand kreuzen möge.

Aber auch dann wurde dies Kreuzen gewünscht, wenn, wie es öfter geschah, Nachzügler unter den Grönlandfahrern den Sammelplatz erst erreicht hatten, wenn der Convoyer mit dem Gros der Flotte schon abgesegelt war. Oder endlich, man liefs kreuzen, um „Früschiffe“ sowohl aus Archangel<sup>1)</sup> wie aus Grönland in Empfang zu nehmen; von den Grönlandfahrern meinte der Ehrb. Kaufmann im Mai 1706, daß sie „bey frühzeitigen Fang oft unverhofft zu Hause zu kommen pflegten“.

Nur einmal machten sich auch die Shetlandfahrer in Verbindung mit dem Convoywesen bemerkbar. Mit den Shetlandinseln standen die Hamburger seit langer Zeit im Verkehr<sup>2)</sup>. Im April 1696 wünschten die „auf Hitland fahrende“, sechs Schiffe stark, mit unter die grönländische Convoy genommen zu werden. Die Grönlandfahrer wollten dies allerdings gestatten, wie das auch schon früher geschehen sei; doch müsse dies „ohne Hinderung ihrer Reise seyn“, und es dürften die Schiffe der Shetlandfahrer nicht zuvor „in salvo“ gebracht werden, wodurch die Sicherheit der Grönlandfahrer in Frage gestellt werden könnte. Der Rath erklärte, er könne „nicht weiter consentiren, als es zugänglich were und Wetter und Wind dienete“. Damit sollte wohl nur gesagt sein, daß keine besonderen Umstände mit den Shetlandfahrern gemacht werden sollten; im Übrigen wurden die Shetlandinseln wohl meist von den Grönlandfahrern passirt. —

Die Convoyen nach Archangel hatten in der Route kaum eine Wahl. Die Fahrt ging meist in ziemlicher Nähe der Küste Norwegens; die Dronheim- und Spanienfahrer, die sich mehrfach dieser Convoy anschlossen, schwenkten unterwegs rechts bzw. links ab. Kapitän Georg Schröder fuhr 1710 am 1. August von der Elbe, passirte am 9. August die Heringsbüsen, sah am 10. die Shetlandinseln, am 9. September das Nordkap, passirte am 18. die Fischer-Halbinsel und die Insel Kildin<sup>3)</sup>, die im Journal „Kildwin“ genannt wird; am 22. September war die Flotte bei „den 7 Eylanden“, erst am 28. bei Kap Orlow („Orlognees“); am 29. passirte sie „Crütz-Eyland“, jetzt Sosnowetz genannt; am 30.

<sup>1)</sup> Als „Früschiffe“ in der Archangelfahrt galten die Schiffe, die im April von Hamburg u. s. w., als Spätschiffe, die im Juli abfahren (Marperger, Moscow. Kaufm. S. 162).

<sup>2)</sup> Zeitschrift des Ver. f. hamb. Gesch. IX, S. 312.

<sup>3)</sup> Vgl. die Karte bei Rae, The White Sea Peninsula (London 1881).

kam sie vor der Barre von Archangel an. Diese Reise war, weil durch widrige Winde verzögert, sehr lang. — Im nächsten Jahre segelte derselbe Kapitän mit seiner Flotte am 21. Juli von der Elbe ab; am 16. August bekamen sie Tromsö in Sicht, am 17. das Nordkap, am 18. Vardö (Waarhuys), am 21. Kap Orlow, am 22. „Grawen Hueck“<sup>1)</sup>. Am 24. war die Flotte vor Archangel. Die Dauer dieser letzteren Reise entsprach der gewöhnlichen Zeit von vier Wochen<sup>2)</sup>.

---

<sup>1)</sup> Auf einer englischen Karte jener Zeit bezeichnet mit Blew or Grey Point, auch Catsnose, an der Ostküste des Weissen Meeres.

<sup>2)</sup> Vgl. Marperger, Moscow. Kauffmann, S. 162.



## XII.

### Ersatzmittel für die Convoyen: Assekuranzen; fremde Pässe.

---

Aus zahlreichen Zeugnissen ergibt sich, daß die Unterhaltung der Convoysschiffe von der Stadt Hamburg und denjenigen, die in erster Linie zu den Kosten beisteuerten, als eine große Last empfunden wurde. Als Motiv gegen die Bewilligung von Convoyen wurden am häufigsten finanzielle Bedenken angeführt. Bald erklärte die Kämmererei kurzweg: sie habe kein Geld; bald: sie sei nicht grundsätzlich gegen Convoy, aber wisse nicht, woher das Geld nehmen. Oder: von vorigen Reisen seien den Kapitänen noch nicht ihre Auslagen ersetzt. Ein Urtheil darüber, inwieweit diese Einwände, die ja auch anderen kommerziellen Anforderungen gegenüber oft genug entgegengehalten wurden, begründet waren, muß aufgeschoben werden, bis wir eine eingehende, kritische Finanzgeschichte Hamburgs besitzen. Die anderen Gründe, die gegen Convoy angeführt wurden, treten hinter dem finanziellen zurück.

Dreimal wurde die bauliche Beschaffenheit der Convoy als Hindernis angeführt (1669, 1673, 1693); dann die späte Jahreszeit (1671, 1674, 1694, 1700). Ferner: daß der Schutz der Elbe nöthiger sei, und die Convoyen deshalb daheim bleiben müßten (1697); dann: die Furcht, Brandenburg zu erzürnen, und andere Bedenken von geringerem Gewicht.

Es ist begreiflich, daß diesen zahlreichen Einwänden gegenüber man bald auf Ersatz für die Convoyen bedacht war, auf Surrogate, die namentlich den Vorzug der Billigkeit vor jenen hatten. Unter diesen Ersatzmitteln sind besonders zu nennen: die Assekuranz und die fremden Pässe.

### A. Convoyen und Assekuranz.

Eine Seeassekuranz schließt man deshalb ab, um sich für eventuellen Seeschaden Ersatz zu sichern; die Convoyen wurden gebaut und verwendet, um Seeschaden zu verhüten. Das Fahren unter einer Convoy verminderte also die Nothwendigkeit, eine Versicherung abzuschließen, während ein ohne Convoy fahrendes Schiff der Sicherheit einer Assekuranz in erhöhtem Maße bedurfte. Gewissermaßen trat also die Convoy an die Stelle der Assekuranz. Dieser Zusammenhang zwischen beiden tritt mehrfach hervor<sup>1)</sup>; so erklärten im März 1696 die Grönlandfahrer, die eine Vereinigung der hamburgischen mit den holländischen Convoyen empfahlen, daß, „wenn solche Conjunction geschehe, die Assecuratores weniger Premie zeichnen“. Ferner meinte im Jahre 1701 die Kämmerer, sie habe kein Geld für Convoy, „dazu ja die Assecurantien dem Kauffman zum besten geschehen, ohn Convoy abzusiegeln“. Der Ehrb. Kaufmann erhob aber hiergegen Einspruch; es sei doch „der jetzt geschehenen Assecurancen wegen die Convoy nicht nachzulassen, weil viele Schiffe mehr werden anlegen“; und im Jahre 1717 erklärten die Kommerzdeputirten, daß, wenn die Rufsländfahrer keine Convoy erhielten, sie „aller Gefahr exponiret stehen müsten und mit schweren Praemien per Assecurance, so die Handlung anitzo nicht ertragen kann“<sup>2)</sup>.

Es konnte deshalb wohl der Gedanke aufkommen, die Convoy ganz durch die Assekuranz zu ersetzen. Bemerkenswerth ist, daß gleich beim Beginn des städtischen Convoywesens diesem Gedanken Raum gegeben wurde. Im Jahre 1662 waren die ersten Stadtconvoyen eingerichtet; damit hatte die Stadt sich bereit gezeigt, der Reederei, die für gewisse Fahrten keine Assekuranzen mehr erschwingen konnte, diese Last zu erleichtern. Schon im nächsten Jahre, am 9. Juli 1663, wurde in der Admiralität angeregt, daß die Kämmerer die „Assecurantz der Quoten der auf Spanien gehenden Schiffe auf sich nehme“, und darauf machten in der Raths- und Bürgerversammlung die Oberalten den Vorschlag, an Stelle der Convoyen feste Admiralschaften zu setzen, das Convoywesen auf den Tonnenbojer zu beschränken, zugleich aber die Kämmerer zu

<sup>1)</sup> So heißt es auch in v. Ilgen's Denkschrift über die afrikanische Compagnie (1722): „Der Krieg fing auch umb selbige Zeit an, bei welchem kein Commercium zur See ohne Convoy oder schwere Assurancien anders als mit dem größten Hasard geführt werden kann“ (Schück II, 583).

<sup>2)</sup> Trotz der Convoyen waren die Assekuranzprämien immer noch meist sehr hoch; als der Ehrb. Kaufmann im September 1694 auf die großen Lasten der Reeder, u. A. die Prämien, hinwies, äußerte der Rath sein Erstaunen, daß man so große Prämien für Fahrten unter der Convoy zahlen müsse.

verpflichten, daß sie „dem, der es von ihr begehret, auf Güter, so in allen solchen aufgerüsteten Schiffen in der Flotte unter Convoy des Tonnen-Boyers, dafern derselbe bequem und in dieser Admiralschaft gehet, in Gottes Nahmen sowohl in der Hin- als Her-Reise assecuriret seyn möge“<sup>1)</sup>, d. h. die Kämmerei wollte die Assekuranz für die unter der Convoy des Tonnenboyers gehenden Kaufmannsgüter übernehmen, wahrscheinlich in der Erwägung, daß diese Assekuranzkosten für die Stadtkasse leichter zu tragen seien, als die Kosten einer weiteren Ausdehnung des Convoywesens. Auf diesen Vorschlag ging die Bürgerschaft aber nicht ein, sondern sie erklärte: „Die Assecurantz von der Cämerey ist nicht dienlich befunden, und mag ein jeder sein Schiff und Gut verassecuriren lassen, wie er bestens kan und will.“

Seitdem scheint an die Übernahme der Assekuranzen auf unter Convoy fahrende Güter durch die Stadtkasse nicht wieder gedacht zu sein. Für letztere wäre die Übernahme der Assekuranzen auf jeden Fall, mochten nun Convoyen fahren oder nicht, eine schwere Belastung gewesen, und auch wenn die Stadtkasse die nöthigen Mittel gehabt hätte, so wären doch Schiffahrt und Handel ohne Convoyen schwer geschädigt worden; der Ersatz der letzteren durch städtische Assekuranz wäre ein verhängnisvoller Fehler gewesen.

Wie groß der Unterschied der Assekuranzprämie bei Fahrt mit oder ohne Convoy war, darüber fehlen für Hamburg leider alle Angaben, doch wird es nicht viel anders als in Bremen gewesen sein; hier aber hören wir im Jahre 1690, die Prämie unter Convoy sei  $2\frac{1}{2}\%$ , dagegen 8—10% ohne Convoy<sup>2)</sup>.

## B. Convoyen und fremde Pässe.

In einem eigenthümlichen Verhältnis stand die Convoy zu den Seepässen der Kauffahrteischiffe. Seepässe waren Dokumente, in denen die Nationalität des Schiffers und des Schiffes beurkundet wurde. Nun war es in jener Zeit, wie auch noch viel später, ein ganz gewöhnlicher Gebrauch, daß Schiffer, die unter ihrer eigenen Nationalität aus gewissen Gründen nicht fahren wollten, sich Seepässe irgend einer anderen Nation verschafften und nun unter diesen fuhren. Als Hauptzweck lag Dem erhöhte Sicherheit zu Grunde. Lag Frankreich mit England und dem

<sup>1)</sup> Schon Langenbeck S. 372 weist hierauf hin.

<sup>2)</sup> Für 100 Jahre später, 1782, findet sich eine vergleichende Übersicht der Assekuranzprämien für Schiffe mit oder ohne Convoy bei Anderson, History and chron. deduction of the origin of commerce IV, 441.

Reich in Krieg, so nahmen die Hamburger wohl entweder dänische, d. h. neutrale Pässe, oder sie fuhren auch mit französischen Pässen u. s. w. Namentlich in den Seekriegen zur Zeit Ludwigs XIV. bildeten diese Pafsangelegenheiten einen wichtigen Gegenstand für die Schiffer aller Nationen, am meisten natürlich der kleinen, die in Ermangelung einer starken Marine sich solcher Hülfsmittel nothwendig bedienen mußten. Ein Hülfsmittel zum Schutz der Schifffahrt waren aber auch die Convoyen; fremde Seepässe und eigene Convoyen ergänzen sich somit.

Dafs es dem hamburgischen Rath im Allgemeinen nicht sehr lieb war, wenn die heimischen Schiffer fremde Pässe nahmen, ist begreiflich; im Anfang der 90er Jahre entstanden, als zahlreiche Hamburger Schiffer dänische Pässe genommen hatten, dadurch ärgerliche Schwierigkeiten; der Rath warnte damals, „dafs keine mit fremden Pässen gehen und unsere Schiffe gefehrdeten“. Schon früher, im Sommer 1678, hatte der Rath in den strengsten Worten sein Mißfallen darüber ausgedrückt, dafs Schiffe mit französischen Pässen fuhren. Wenn hamburgische Schiffe ohne Convoy sich fremder Pässe, namentlich von kriegführenden Nationen, bedienten, drückte der Rath wohl ein Auge zu; wenn es aber geschah von Schiffen, die unter hamburgischer Convoy fuhren, nahm die Sache ein sehr viel ernsteres Gesicht an; dann waren nicht nur die Kauffahrteischiffe, also Privateigenthum, gefährdet, sondern, was für die Obrigkeit noch schwerer wog, die Convoy, also öffentliches Eigenthum, war der Gefahr, wenn nicht der Konfiskation, so doch peinlichster Unannehmlichkeiten ausgesetzt. Gegen diesen Mißbrauch wandte sich deshalb der Rath stets sehr scharf, doch unterstützte im Jahre 1678 sogar der Ehrb. Kaufmann die Duldung der französischen Pässe, „massen die jetzigen Coniuncturen sehr schwer wesen und ohne derselben Pässen die Schiffe nicht abgehen könnten, sondern müßten zu ihrer Sicherheit selbige mitnehmen“. Übrigens wurde von Schiffern, wenn sie einmal vor dieser Alternative standen, gute Convoy stets fremden Pässen vorgezogen.

Andersartig war das Verhältnis der Convoyen zu den fremden Seepässen, wenn es galt, erstere zu sparen und an ihre Stelle die letzteren zu setzen. Wenn keine Convoy zu erhalten war, griff man wohl zu fremden Seepässen, natürlich denjenigen, die am vortheilhaftesten waren. Als die Archangelfahrer 1678 keine Convoy erhalten konnten, nahmen sie französische und spanische Pässe<sup>1)</sup>. Die Grönlandfahrer bezeichneten 1692 das Nehmen dänischer Pässe geradezu als gleichwerthig mit Convoy. Der Ehrb. Kaufmann nannte zwar 1677 diese Art des Schutzes als dem Kommercium präjudicirlich, aber aus mehreren Zeugnissen ergibt

<sup>1)</sup> Brief Kuysten's, 8. Juli 1678 (Reichsarchiv im Haag).

sich doch, dafs von den Behörden dieses billige Surrogat für die theure Convoy oft nicht ungerne gesehen wurde. Als im Jahre 1679 die Kommerzdeputirten für die Grönlandfahrer, die meistens schon die Pässe von Celle-Lüneburg genommen hatten, auch noch Convoy verlangten, erklärte der Rath letztere mit dem Hinweis auf die Pässe für überflüssig; umgekehrt beschlofs im November 1715 der Ehrb. Kaufmann, von der Convoy nach Cadiz und Malaga sei abzusehen, weil die Schiffe dahin sich schon mit holländischen Pässen versehen hätten; der Rath aber behielt sich doch noch Convoy vor, weil verlautete, dafs nicht alle Schiffe mit solchen Pässen versorgt wären.

Am meisten scheinen in der für uns in Betracht kommenden Zeit in den 90er Jahren des 17. Jahrhunderts die Hamburger fremde Pässe genommen zu haben. Von 40 Grönlandfahrern führten 1694 12 Schiffe hamburgische Pässe, dagegen 26 dänische und 2 schwedische Pässe; im Jahre 1695 hatten von 37 Grönlandfahrern 34 hamburgische und 3 dänische Pässe, im Jahre 1697 von 56 Grönlandfahrern 3 dänische Pässe, je 1 einen rigischen und schwedischen Pafs. Von 25 Schiffen, die 1696 mit der englischen Convoy in See gingen, führten 20 hamburgische, 2 Bremer, 2 Stader Pässe, 1 Tönninger Pafs. Leider liegen zu wenig Zahlen dieser Art vor, um sichere allgemeine Schlüsse zu gestatten.

---

### XIII.

## Privatschiffe als Convoyen.

---

Von den alten Admiralschaften ist oben schon öfter die Rede gewesen: hier müssen wir sie nun noch etwas näher betrachten.

Die am 16. August 1623 vom Rath erlassene „Admiralschafts-Ordnung und Fundation der löblichen Admiralität“<sup>1)</sup> hat eine zwiefache Bedeutung: zunächst die, daß nun eine für Schiffahrtsangelegenheiten bestimmte Behörde eingesetzt, sodann aber und besonders, daß das Institut der Admiralschaften nunmehr organisirt wurde. In letzterer Beziehung muß uns die Admiralschaftsordnung von 1623 hier namentlich interessiren.

Eine Admiralschaft war eine Vereinigung von Schiffern behufs gemeinsamer Fahrt unter Führung eines, gewöhnlich des größten und bestmontirten Schiffes<sup>2)</sup>. Solche Admiralschaften wurden schon vor dem Jahre 1623 geschlossen<sup>3)</sup>. Das Neue aber, was die Ordnung von 1623 schuf, war, daß nun für eine bestimmte Fahrt die Einrichtung der Admiralschaften obligatorisch gemacht wurde. „Nachdeme die tägliche Erfahrung bezeugt,“ heist es in der Einleitung, „daß nicht allein durch Türkischen, sondern auch andern streiffenden See-Räubern den allgemeinen Commerciis und Trafiquen großer und merklicher Eintrag und Schade geschiehet, und demnach wohl von Nöhten, daß in dieser guten Stadt eine beständige<sup>4)</sup> Admiralschaft angeordnet werde.“

Die Fahrt, für welche die Admiralschaft pflichtmäsig gemacht wurde, wird im Art. 4 angegeben: „Alle Schiffrer, die von hier ab westwärts und von dannen hieher fahren, es seyn Bürger oder Frembde, auch die-

---

1) Gedruckt bei Langenbeck a. a. O. S. 330 ff.

2) Vgl. die Erklärung bei Langenbeck S. 95.

3) Vgl. im Anhang Nr. 2.

4) Unter „beständig“ ist zu verstehen: feststehende, ordentliche Admiralschaft, im Gegensatz zu der nicht durch eine „Ordnung“ geregelten Admiralschaft.

selbe so von ungefehr zu der Admiralschaft stofsen und deroselben geniessen, sollen verpflichtet seyn, dieser Ordnung sich gemäfs zu verhalten.“

Von jetzt an waren also die nach dem Westen bestimmten und von da kommenden, d. h. mit Frankreich, Spanien und wohl auch jenseits der Strafe verkehrenden Schiffe verpflichtet, Admiralschaften unter einander zu machen. Da aber die Admiralität zur Durchführung dieser Mafsregel Geld bedurfte, so machte sich die Kaufmannschaft zur Zahlung einer Abgabe — in der Folge Admiralitätszoll genannt — in der Höhe von  $\frac{3}{4}$  Procent von allen aus- und eingehenden Waaren verbindlich; auferdem wurde eine an die Admiralität zu entrichtende Gebühr eingeführt, die von der Zahl der auf jedem Schiffe befindlichen Geschütze abhing und um so geringer war, je höher diese Zahl sich belief; ein acht oder mehr Geschütze führendes Schiff war von dieser Gebühr frei. Von einer Gegenleistung der Admiralität, etwa bestehend in der Hergabe von Mannschaft, Geschützen und Munition, ist in dieser ersten Admiralschaftsordnung nur ganz allgemein im 5. Artikel die Rede, wo es heifst, die  $\frac{3}{4}$  Procent sollten „zur Montirung und Verstärkung dero Admirals und Vice-Admirals, wie auch erheischender Gelegenheit nach der andern Schiffe angewendet und gebraucht werden“. Sollte aber von der Admiralität befunden werden, dafs zum Schutz der Flotte mehr Volk und Geschütz nöthig sei, so wurde die Beschaffung dieser Bedürfnisse der Admiralschaft zugewiesen (Art. 9). In welchem Verhältnis die Mittel der Admiralität und die der Admiralschaft zu solchen Ausrüstungen herangezogen wurden, darüber fehlt jeder Anhaltspunkt selbst zu einer Vermuthung.

Näheres über die Unterstützung, die von der Admiralität an die Admiralschaften wie auch ausnahmsweise an einzelne Schiffe gewährt wurde, findet sich in den Artikeln vom 13. Juni 1632<sup>1)</sup>, die eingehend von der „Ausleihung der Stücke und dazu gehörige Geräthschaft von der Admiralität“ handeln. Diese Artikel beehren uns auch, dafs unter der Fahrt „nach dem Westen“, für die allein die Admiralschaft obligatorisch war, verstanden wurde die Fahrt nach Portugal und Spanien bis Malaga „und weiter nicht“, also nicht nach Italien.

Für die Darleihung von Geschützen und Munition forderte die Admiralität von den Admiralschaften und einzelnen Schiffen keine Entschädigung<sup>2)</sup>. Doch ist das Verhältnis der Bestimmungen von 1632 zu der Admiralschaftsordnung von 1623 etwas undeutlich.

<sup>1)</sup> Langenbeck S. 342 ff.

<sup>2)</sup> Eine gewisse Bevorzugung der Schiffer, die eigene Geschütze hatten, vor denen die solche von der Admiralität entliehen, bestand aber doch. Im Oktober

Wie sich in der Praxis diese Verordnungen bewährten, ferner in welchem Umfange von diesen Einrichtungen Gebrauch gemacht wurde, darüber sind wir bis jetzt leider vollkommen im Dunkeln; die Protokolle der Admiralität, die hierüber Aufschluß geben müßten, sind erst von 1672 an vorhanden; über die ersten fünfzig Jahre des Bestehens dieser Behörde sind wir nur höchst unvollkommen unterrichtet. Im Zeitalter der Stadtconvoyen aber ist von den alten Admiralschaften nicht mehr viel übrig. Der Name Admiralschaft selbst wird selten in der Praxis gebraucht und meist durch die Bezeichnung Convoy ersetzt; letztere wird gebraucht ebensowohl für das Geleit unter einem Stadtkriegsschiff wie für dasjenige unter einem montirten Privatschiff. Der Convoykapitän macht allerdings mit den Schiffen, die unter ihm fahren wollen, eine „Admiralschaft“, aber jeder Einfluß auf Wahl des Admirals, der nun städtischer Beamter, und des Admiralschiffs, das nun Stadtschiff ist, ist den Schiffen entzogen; an die Stelle der freien Admiralschaft ist die gebundene getreten; das „unter sich eine Admiralschaft machen“ wird verdrängt von dem „unter einer Convoy fahren“; die Convoyen sind im Besitze der ständigen Admiralschaft. Das Convoywesen, nach militärischen und administrativen Principien geordnet, hat der alten Admiralschaft ihren Boden entzogen, fußt zwar auf ihren Einrichtungen<sup>1)</sup>, hat sie dann aber weiter ausgebaut. Die reinen Privatadmiralschaften, die ohne oder doch nur mit sehr geringer Inanspruchnahme öffentlicher Mittel ausgerüstet wurden, verschwinden nun beinahe ganz. Ob überhaupt noch reine Privatadmiralschaften zu Stande kamen, ist zweifelhaft, aber unwahrscheinlich; Langenbeck<sup>2)</sup> schreibt: „Es werden jetziger Zeit Privatadmiralschaften wenig gebraucht.“ Das war eben die Folge des Bestehens der Stadtconvoysschiffe, die Privatadmiralschaften in der Regel überflüssig erscheinen ließen. Wo aber die Stadtconvoyen, deren es doch gleichzeitig höchstens nur drei gab, nicht ausreichten, um der hamburgischen Schifffahrt, die sich über den ganzen Norden und Westen Europas erstreckte, den nöthigen Schutz zu gewährleisten, da griff man wieder zurück auf das Institut

1743 wurde hierüber in der Admiralität verhandelt, und es stellte sich Folgendes heraus: Es sei seit langen Zeiten her „Gebrauch, daß die Schiffe, die um die West fahren, wenn sie 10 Canonen haben, 8 Species und 1  $\frac{1}{2}$  Cour. vor die Last weniger Zollen als andere bezahlen. Man hat hingegen, obgleich niemals ein Conclum darüber ausgefertigt worden, denen Schiffen obiges erwehnte Beneficium nicht wollen zufließen lassen, wenn sie selbige von der Admiralität geliehen“. Die nach Frankreich fahrenden Schiffe waren aber von diesem „Beneficium“ ausgeschlossen.

1) Das sieht man namentlich bei einem Vergleich der Convoyeinrichtungen mit dem im Anhang Nr. 2 mitgetheilten Dokument von 1572.

2) a. a. O. S. 98. So auch schon in der ersten Auflage (1727).



der alten Admiralschaft; ein Privatschiff wurde mit Heranziehung von öffentlichen Mitteln ausgerüstet oder gechartert, um als Convoy benutzt zu werden; die Einrichtung der Admiralschaft diente als Ersatz für die Stadtconvoysschiffe. Da wir, wie schon bemerkt, von der Praxis der Admiralschaften vor der Zeit der Stadtconvoysschiffe so gut wie nichts wissen, so sind wir auch nicht im Stande, den zahlreichen Nachrichten, die wir über die Privatconvoyen, die als die direkten Nachfolger der alten Admiralschaften zu betrachten sind, besitzen, im Einzelnen eine entwicklungsgeschichtliche Grundlage und Erklärung zu geben. Dennoch wird manche Erscheinung in dem Privatconvoywesen auf die oben erwähnten Admiralschaftsordnungen zurückgeführt werden können; deshalb mußte auf diese auch etwas näher eingegangen werden.

Wenden wir uns zunächst der Frage zu, inwiefern die Privatconvoyen als Ersatz und Ergänzung für die Stadtconvoyen dienten.

Die Epoche der Stadtconvoyen wird gemeinlich datirt vom Jahre 1662; eigentlich mit Unrecht, denn von Stadtconvoysschiffen ist damals noch gar nicht die Rede; erst 1663 wird von einem Bau gesprochen, und erst 1668 ward das erste Schiff fertig. Im Jahre 1662 fand aber die Ausrüstung von mehreren Privatschiffen zu Convoyzwecken statt; und wenn man in diesem Ereignis den Beginn des hamburgischen Stadtconvoywesens nicht nur jetzt sieht, sondern auch schon damals sah, so ist hierin unbewußt und vorgreifend schon die Stellung dieser Privatconvoyen als zum Ersatz für die Stadtconvoyen dienender Fahrzeuge angedeutet. Solange keine Stadtconvoyen da waren, mußte man Privatschiffe für den in Rede stehenden Zweck benutzen; als jene gebaut waren, nahm man nur im Nothfalle zu ihnen seine Zuflucht. Es wird deshalb meist zunächst um Stadtconvoy gebeten und erst in zweiter Linie um Privatconvoy. So baten im Jahre 1674 die Rufslanfahrer um Convoy, oder dafs ihnen die Admiralität auf ein neues Schiff etliche Völker und Geschütz geben möchte. Im Juli desselben Jahres schlug der Ehrb. Kaufmann vor: „dafs, weiln die ordinari Convoe nicht mit nach Italien gehen könnte, angesehen es auch zu späte im Jahre were“, zwei Schiffe stärker bemannt werden möchten. — Privatconvoyen dienten aber nicht nur als Ersatz, wenn über alle Stadtconvoysschiffe verfügt war, sondern unter Umständen auch, wenn und trotzdem ein solches vorhanden war. Wenn die Convoy im Herbst schon an die Stadt gekommen war, und es großer Schwierigkeiten bedurft hätte, sie wieder über den Altonaer Sand und elbabwärts zu bringen, dann wurde wohl eine Privatconvoy mit Heranziehung städtischer Mittel eingerichtet; so war es z. B. im Herbst 1697, als Marinsen mit seiner Convoy schon heraufgekommen war.

Die Privatconvoyen dienten aber lediglich als Ersatz, nie zur Unterstützung der Stadtconvoyen; wenn eine Stadtconvoy für eine Reise bewilligt war, so wurde nicht etwa für dieselbe Reise und neben der Stadtconvoy noch eine „Particulier Convoy“ gewährt; nur in den ersten Jahren nach 1662, als noch keine eigentlichen Stadtconvoysschiffe bestanden, wurde mehrfach an Schiffe, die unter der Convoy des Tonnenbojers fuhren, noch Verstärkung an Mannschaft verliehen. In dieser ihrer Eigenschaft als Ersatz für die Stadtconvoyen sind die Privatconvoyen also unter demselben Gesichtspunkt zu betrachten, wie die Assekuranzen und die fremden Pässe, deren wir oben gedacht haben. —

Überhaupt bestand in der ganzen Zeit des Stadtconvoywesens eine gewisse grundsätzliche Abneigung gegen die Ausrüstung von Privatconvoyen. Diese Abneigung entsprang Motiven verschiedener Art. Das Verhältnis der Stadt- zur Privatconvoy war ja im gewissen Sinne ein feindliches, jedenfalls gegensätzliches. Die Privatconvoy entsprach meist mehr dem Interesse einer Minderzahl, namentlich von Großinteressenten, während die Stadtconvoy einem größeren Kreise von Betheiligten zu gute kam. In Hamburg ist dieser Gegensatz weniger zum Ausdruck gekommen, als in Bremen, wie wir unten sehen werden; aber er bestand in Hamburg doch auch, und gelegentlich äußerte er sich in Worten. So z. B. im Herbst 1675; es waren damals die Ansichten darüber, ob eine Convoy nach dem Westen gehen sollte oder nicht, getheilt; die Einen waren dafür, die Andern meinten, die Gefahr vor den Franzosen sei zu groß. Da ließen nun, wie es im Protokoll der Kommerzdeputirten heißt, Einige die Befürchtung hören, „ob etwa ein Eigennutz darunter steckte, wann die Convoye zu Hause bliebe, und alsdan einige, so große Schiffe hetten, bey der Admiralität umb Soldaten auf dieselbe anhielten, welches nicht geschehen müste“. Hier sehen wir die Abneigung gegen die Privatconvoy eingegeben von dem Gegensatz zwischen kleineren und größeren Interessenten. — Die Stadtconvoyen hatten aber auch besondere Vorzüge, die jene Abneigung begrifflich erscheinen lassen.

Zunächst hatte man den Kapitän einer solchen Privatconvoy nicht so in Händen, wie einen Stadtconvoykapitän; er „hette kein ander vornehmen, als ein freyer Mann zu bleiben“, erklärte Kapitän Hans Schröder im Jahre 1695, als man mit ihm über Miete seines Schiffs verhandelte; in diesen Worten prägt sich der Unterschied aus; das konnte und durfte ein festangestellter Convoykapitän, der die Stellung eines öffentlichen Beamten einnahm, nicht sagen. Und wenn auch der Führer einer Privatconvoy durch kontraktliche Abmachung und eidliche Verpflichtung nach Möglichkeit gebunden wurde, das Interesse seiner Auftraggeber wahrzu-

nehmen, so gab es doch Hinterthüren genug, um sich dem zu entziehen. In dem Moment der Zuverlässigkeit, das mit der Führung einer Flotte durch einen Stadtconvoykapitän verbunden war, lag es auch begründet, wenn die Schiffer einem solchen den Vorzug gaben. Es sei weder ihnen noch dem Kaufmann dienlich, „andere Schiffe als Convoy mit Soldaten zu belegen“, meinten im Februar 1699 die Convoy nachsuchenden Schiffer, indem sie darauf hinwiesen, daß die Flotte unter Kapitän Hans Schröder noch in England aufgehalten und zerstreut sei; eigene Convoy sei besser. Diese Bevorzugung der Stadtconvoy- vor Privatconvoykapitänen durch die Schiffer ist um so höher zu schätzen, als letztere doch auch über die Stadtconvoykapitäne, wie wir an anderer Stelle sahen, nicht selten zu klagen Ursache hatten.

Es standen aber ferner die Stadtconvoysschiffe in höherer Achtung, als die Privatconvoyen, und auch hierauf begründet sich ein Vorzug der ersteren. Die Stadtconvoyen waren Kriegsschiffe und genossen alle Rechte solcher; sie stellten ein Stück städtischen Bodens dar, und sie repräsentirten die staats- und völkerrechtliche Stellung des Raths und der Stadt. Der Rath konnte noch so vielen Privatschiffen städtische Mannschaft, städtische Geschütze und von ihm beedigte Kommandeure geben, es blieben doch immer Privatschiffe, denen nur für den bestimmten Fall und vorübergehend die Ausübung der Rechte und die Stellung eines Stadtconvoysschiffes übertragen war. Praktisch, d. h. dem Feinde gegenüber hatte dieser Unterschied natürlich wenig zu bedeuten; denn da kam nur in Betracht, ob ein Schiff stark und widerstandsfähig war oder nicht. In Kriegszeiten standen aber auch befreundeten Mächten, die sich im Kriegszustand befanden, Mittel genug zu Gebote, um den neutralen Seehandel zu belästigen; so die Durchsuchung oder gar Arrestirung neutraler Schiffe. Kriegsschiffe konnte man der Durchsuchung nicht unterziehen, es sei denn, daß Kampf und Überwältigung stattgefunden hatte; wohl aber lag die Gefahr nahe, daß auf Privatschiffe, die als Kriegsschiffe, wenn auch nur zu Zwecken des Geleits, ausgerüstet waren, dieses Recht angewandt wurde. Eine hamburgische Privatconvoy, die von Claes Wiebke geführt wurde, belegte man sogar in Norwegen im Jahre 1691 mit Beschlag; es wurde damals bitter darüber geklagt, „in Ansehung es ein Convoysschiff und einige Wahren darin weren, so wegen des langen Liegens viell Leccasie [= Leccage] würden veruhrsachen, dadurch dan den Interessenten großser Schade zuwüchse“. Der Rath erwiderte den Kommerzdeputirten, die für die Geschädigten eintraten, kurzweg: er wisse den Grund des Arrests nicht, es sei eine Privatsache. Anders dagegen, als Stadtconvoysschiffe angehalten wurden; das ist, soweit ich sehe, nur einmal vorgekommen.

Denn dafs im Oktober 1689 Kapitän Michel Schröder bei Livorno den Besuch des Lieutenants eines französischen Kriegsschiffes erhielt, der anfragte, ob die Kauffahrteischiffe holländische, englische oder spanische Güter führten, kann kaum als ein Anhalten bezeichnet werden. Der Convoykapitän gab dem Franzosen prompte Antwort, worauf dieser sich entfernte, „welches“, wie Schröder schrieb, „mir wohlgefiel, weil nur Zeitversäumung causirt wird“.

Aber im December 1692 wurde die unter zwei hamburgischen Convoyen segelnde Flotte bei den Downs von englischen Kapern an- und längere Zeit festgehalten. Damals wurde Himmel und Erde in Bewegung gesetzt, an Könige und Kurfürsten Briefe geschrieben und zuletzt auch die Freilassung erwirkt<sup>1)</sup>. Für die unter der Convoy fahrenden Schiffe war es jedenfalls, was die Sicherheit vor Durchsuchung u. s. w. betraf, sehr viel mehr vorzuziehen, dafs die Convoy eine Stadt- als dafs sie eine Privatconvoy war. Allerdings war das Recht der Befreiung der unter neutraler Convoy segelnden neutralen Kauffahrer von der Durchsuchung noch lange nicht allgemein anerkannt<sup>2)</sup>; aber Privatconvoyen wurden doch noch weniger respektirt. Letztere reizten überdies Feind und Freund um so mehr, als sie meist schwer und reich mit Kaufmannsgütern beladen waren<sup>3)</sup>.

Es ist somit begreiflich, wenn der Ehrb. Kaufmann in Hamburg im Herbst 1700, als der Rath wieder eine Privatconvoy ausrüsten wollte, die Befürchtung äußerte, „dafs wenn soviele Convoyen gemacht würden, möchten sie bey denen Spaniern nicht so respectirt werden als hiesige Stadt-Capitaine, wie denn auch unsere Stadt-Schiffe möchten gebraucht werden; denn die andern der Visitation würden unterworfen seyn“.

Diesen Nachtheilen, die in dem Wesen der Privatconvoy begründet lagen, und die dem Rath einmal, 1701, das Bekenntnis entlockten, er gebe lieber eine eigene Convoy, „als mit andern capituliren wolte“, diesen Nachtheilen stand eigentlich nur ein wirklicher Vortheil gegenüber, der nicht ganz unwesentlich war, der Vorzug der Billigkeit, den die Privatvor den Stadtconvoyen hatten. Im Jahre 1678 setzte Kapitän Schulte, indem er sein Schiff zur Privatconvoy empfahl, auseinander, dafs die Kosten sich kaum auf die Hälfte von demjenigen beliefen, was die Reise einer Stadtconvoy kosten würde; ebenso führten 1695 die Kommerz-

<sup>1)</sup> Vgl. den Bericht über dies Ereignis im Anhang Nr. 24.

<sup>2)</sup> Vgl. Kaltenborn, Grundsätze des praktischen europäischen Seerechts II, 461 ff. Von Privatconvoyen spricht er nicht. Überhaupt wird zwischen staatlichen und privaten Convoyen selten scharf geschieden.

<sup>3)</sup> So wurde des Kapitän Hans Schröder's Schiff als „reich beladen“ bezeichnet (1695).

deputirten die Billigkeit als Grund für die Bewilligung einer Privatconvoy an. —

Untersuchen wir nun, unter welchen Formen rechtlicher und finanzieller Art Privatschiffe zu Convoyzwecken benutzt wurden, welche Grundsätze bei der Auswahl dieser Schiffe man befolgte, welche Ansprüche man an sie a priori stellte, endlich in welchem Umfange sich die Ausrüstung der Schiffe zu Convoyzwecken vollzog.

Die rechtlichen Formen, unter denen Privatschiffe zu Convoyen benutzt wurden, sind nicht in allen Fällen genau erkennbar; es liegen nicht für jeden Fall die Vereinbarungen, Kontrakte vor; ob stets förmliche Kontrakte abgeschlossen sind, ist auch zweifelhaft; aus kurzen Andeutungen ist nicht immer mit Sicherheit auf die Art des Kontraktes zu schließen. Doch bieten die uns vorliegenden Kontrakte<sup>1)</sup>, die in erfreulicher Klarheit abgefaßt sind, genügendes Material zur Beurtheilung

Selten kam die einfache Miethe eines Schiffes zum Zweck der Benutzung als Convoy vor. Eine Miethe fand statt im Jahre 1664, als der dänische Guinaefahrer „Friedrich III.“ von der Stadt mit 150 Mann belegt wurde. Das Merkmal der Sachmiethe erblicke ich namentlich darin, daß die Stadt die ganze Bemannung inkl. Kapitän stellte und somit von den Eigenthümern des Schiffes nur die Sache, das Schiff, und keine sonstige Leistung miethete. Die Stadt miethete damals das Schiff für monatlich 2700 Mark und hatte für 190 Tage 17100 Mark zu entrichten.

Dagegen fallen alle anderen Convoykontrakte in das Gebiet der Werkverdingung; diese Art der Kontrakte zu Convoyzwecken ist jedenfalls die im Allgemeinen übliche gewesen. Die Stadt bzw. Admiralität oder das Convoykolleg schloß mit den Reedern eines Schiffes einen Kontrakt, nach welchem die Reeder dieses Schiff zur Verwendung als Convoy zur Verfügung stellten; wohlgemerkt, sie stellten es zur Verfügung nicht überhaupt, sondern nur zu Convoyzwecken. Sie behielten

<sup>1)</sup> Im Anhang Nr. 13, 15—17, 19, 27, 28, 33 abgedruckt. — Wohlgermerkt: hier ist nur von den Convoyrungen betreffenden Kontrakten die Rede; aufer zur Convoyrungen wurden ja auch zu anderen Zwecken Schiffe gemiethet. Ich führe nur einen Fall an. Im Frühjahr 1687 wurde ein kleines Fahrzeug gesucht, das die Grönlandfahrer u. s. w. warnen sollte. Dirk Hillebrantsen hatte eine englische Kitze zum „Kreutzen umb die Noort“ befrachtet. Mit ihm wurde nun abgeschlossen. Doch fand das Convoykolleg es für gut, zwei Steuerleute als „sobrecargos“ auf das Schiff zu setzen; sie bekamen je 30 Thaler per Monat. Als die Kitze Anfang September zurückkehrte, und sich ergab, daß sie nicht bis zu dem Rendezvous gefahren sei, weil ihr der Proviant ausgegangen, zog das Convoykolleg dem Kapitän einen Theil des bedingten Lohnes ab, weil er seine Reise nicht ordentlich vollführt habe. — Von Convoyrungen ist bei dieser Fahrt nicht die Rede.

die Leitung des Schiffes<sup>1)</sup> und die Ausführung des Werkes, zu dem sie das Schiff verdungen hatten, selbst in Händen; verdungen wurde die Begleitung. Dies ist das gemeinsame Grundmotiv aller dieser Convoyverträge; verschieden sind nur die Bedingungen und gegenseitigen Leistungen im Einzelnen.

Betrachten wir zunächst die Leistungen, zu denen die Stadt bezw. ihre Behörden sich in den Convoyverträgen verpflichteten. Diese Leistungen bestanden sowohl in der Stellung von Soldaten und Geschützen als in Geldzahlungen. Die in der Stellung von Soldaten und Geschützen bestehende Leistung der Admiralität zum Schutz der Schifffahrt lag in der alten Admiralschaftsordnung begründet, war also nichts Neues. Auch auf Stadtconvoyen legte die Stadt ja Soldaten; indem sie auch auf Privatconvoyer Soldaten legte, befolgte sie nur ein Gebot der Gerechtigkeit, wenn sie auch Solche, die keine Stadtconvoy erhalten konnten, des Schutzes der von der Stadt unterhaltenen Soldateska theilhaftig werden liefs. Im Übrigen bestand kein Unterschied zwischen beiden städtischen Leistungen, da die Beköstigung der Soldaten auch auf den Privatconvoyen in der Regel von der Stadt getragen wurde.

Die Anzahl der Soldaten, die den Privateconvoyen von der Stadt gegeben wurde, richtete sich nach der Gröfse der Schiffe. Seltener als Stellung von Soldaten erscheint die Verstärkung der Privateconvoyen mit Geschütz seitens der Stadt. In den vorliegenden Kontrakten verpflichten sich meist die Eigenthümer des Schiffes zur Ausrüstung mit Geschützen; nur in der Kapitulation mit Hans Dormann, 1675, versprach die Stadt die Ergänzung der fehlenden Stücke<sup>2)</sup>. Die grofsen, als Privatconvoyer überhaupt in Betracht kommenden Schiffe scheinen meist schon selbst stark montirt gewesen zu sein. Im Übrigen entsprach die Unterstützung von Kauffahrteischiffen mit Geschützen der Admiralität den schon erwähnten Artikeln von 1632, und wenn das betreffende Schiff als Convoy dienen sollte, mufste es um so mehr Aufgabe der Admiralität sein, mit Geschützen auszuhelfen; an nicht als Convoy dienende Kauffahrteischiffe lieh sie fortdauernd Geschütze aus. Die Artikel von 1632 bestanden zwar noch immer zu Recht; als im Jahre 1702 Geschütze für eine Reise nach Italien erbeten wurden, beschlofs die Admiralität, für diesmal sie allerdings herzugeben, „inskünftig aber stricte nach der Ordnung von Anno 32 zu verfahren und keine Stücke weiter als auf die darin bemerkte Öhrter [d. h. bis Malaga] auszuleihen“; dennoch erhielten

<sup>1)</sup> Nur in dem Kontrakt mit Jastram 1675 wurde ausgemacht, dafs der Rath den Kapitän ernennen sollte.

<sup>2)</sup> Lücke erhielt 1673 auch 6 Geschütze.

Privatconvoyen auch Geschütze für die Fahrt nach Archangel, so im Jahre 1673 Lücke sechs Stücke, obwohl jene Artikel nur von der Ausleihung von Geschützen „nach dem Westen, als Portugal und Hispanien bis auf Mallaga“ handeln.

Die Stellung von Pulver und Munition war meist mit der der Geschütze verbunden; doch scheint die Stadt die erstere Leistung in erhöhtem Maße übernommen zu haben.

In zwei Kontrakten, denen von 1675, verpflichtete sich die Stadt endlich auch zur freien Stellung von Lootsen.

Anderen Charakters als jene Leistungen waren die Geldzahlungen der Stadt für Privatconvoyen. Wir haben zwei Kategorien solcher Geldzahlungen zu unterscheiden. Nach der einen zahlte die Stadt den Reedern der Privatconvoy eine Summe, die ausdrücklich als Entschädigung für die Beköstigung der auf das Schiff gelegten Soldaten galt; nach der anderen erfolgte eine Geldzahlung der Stadt ohne Beziehung und Rücksichtnahme auf die Beköstigung, die von den Reedern getragen wurde. Die erstere Art der Geldleistung finden wir in den Kontrakten von 1667, 1674, 1681 und 1695, wie auch offenbar in den Verträgen mit den Rußlandfahrern 1676 und 1677<sup>1)</sup>. Die Beköstigung und die dafür festgesetzte Zahlung wurden aber nur für eine bestimmte Dauer der Reise von der Admiralität übernommen, während für die diese Dauer überschreitende Zeit die Beköstigung und Salarirung auf Kosten des Schiffers ging. Doch waren Rath und Convoykolleg in diesem Punkte nachsichtig, wie z. B. die gütliche Erledigung eines Falles im Jahre 1687 beweist<sup>2)</sup>. Andererseits veranlaßte aber gerade diese Frage der Beköstigung und der äquivalenten Leistung der Stadt meist längere Verhandlungen. Im Jahre 1667 wollte die Admiralität zuerst den Reedern das Kostgeld aufbürden, wogegen diese sich aber energisch sträubten. Im Jahre 1678

<sup>1)</sup> Auch mit Claus Wiebke accordirte 1690 das Convoykolleg die Zahlung des Kostgeldes; sonst ist über den damaligen Kontrakt nichts bekannt.

<sup>2)</sup> Im Juni dieses Jahres supplicirten die Reeder von Carsten Lau beim Rath, daß ihnen für die Zeit, die der Schiffer länger als 10 Monate aus gewesen sei, Kost- und Monatsgeld für die Soldaten ersetzt werden möge. Nach dem Kontrakt, der hierüber geschlossen, war das Convoykolleg hierzu nicht verpflichtet. Der Rath empfahl gütliche Auseinandersetzung, die im September erfolgte. Die Reeder baten, „dabey in Consideration zu ziehen, daß es nicht in ihren Händen gestanden, das Schiff wegen der dänischen Troublen ehe anhero zu bringen und daß sie ungleich größern Schaden mit dem großen Schiffe in diesen elenden Zeiten erlitten hätten“. Das Convoykolleg bewilligte ihnen einen Betrag, doch ohne Konsequenz für die Zukunft. (Gegen denselben Carsten Lau wurde 1687 nach P. IV, Art. 11 des Statuts von 1603 verfahren; vgl. Der Stadt Hamburg Gerichts-Ordnung und Statuten, Hamb. 1842, S. 525.)

erklärte Kapitän Schulte sich bereit, einen Theil der ihm zu bewilligenden Mannschaft auf eigene Rechnung zu verpflegen.

In den Kontrakten von 1675, 1698<sup>1)</sup>, 1699, 1705 erscheint die städtische Geldleistung als von der Beköstigung der Soldaten unabhängig. Doch unterscheiden sich einige dieser Kontrakte untereinander wieder sehr wesentlich. Während nämlich der Kontrakt von 1705 und höchst wahrscheinlich auch der von 1675 die Stellung der Soldaten der Stadt zuwies, fiel 1698 und 1699 den Reedern bezw. Kapitänen der betreffenden Schiffe die Stellung der Soldaten zur Last; aus welchem Grunde, werden wir unten sehen. Es ist deshalb sehr begreiflich, daß in diesen letzteren Kontrakten von einer Beköstigung der Soldaten seitens der Stadt, die ja mit ihnen nichts gemein hatte, nicht die Rede sein konnte; es war selbstverständlich, daß Reeder oder Kapitän ihre Soldaten beköstigten, und dies wurde im Kontrakt gar nicht erwähnt. Dagegen wurde im Kontrakt von 1705 ausdrücklich die Beköstigung der Stadtsoldaten den Reedern zugewiesen. Wenn nun auch aus diesen Kontrakten formell eine Beziehung der Geldleistung zu der Beköstigung sich nicht erweisen läßt, so scheint eine solche bei der Abmessung der Geldleistung doch bestanden zu haben. Das erhellt u. a. daraus, daß im Jahre 1698, als es sich um die Convoyrung durch Kapitän Hans Schröder handelte, im Ehrb. Kaufmann vorgeschlagen wurde, daß dem Kapitän „soviel Geld möchte gegeben werden, was sie [d. h. die Soldaten] an Salarium und Tractamenten kosteten“, und daß derselbe Schröder bei den Verhandlungen seine erste, sehr hohe Forderung damit begründete, er führe 160 Mann mit 60 Stücken „und kriegte noch mehr Volck ein; er were willig dazu, wolte sich in alles schicken und davon fallen lassen, was möglich were; es were jetzo alles theur, vermeinte auf 6 Monat den Mann 7  $\beta$  per Tag“. Hier wurde also die Geldzahlung der Stadt in Verbindung gebracht mit der Beköstigung nicht von Soldaten, die die Stadt stellte, sondern Mannschaften, die mit der Stadt in keinem Verhältnis standen.

Endlich kommt aber bei einem Schiffahrtszweig noch eine besondere Leistung der Stadt in Betracht, eine Leistung, die allerdings nur zweimal berührt wird. Die Schiffe, die zu Privatconvoyzwecken verwandt wurden, waren Kauffahrteischiffe; sie machten die Reise, für die sie als Convoy benutzt wurden, in erster Linie als Kauffahrteischiffe. Nun hatte aber ihre Einrichtung zu Convoyzwecken die natürliche Folge, daß die Ladungsfähigkeit für Kaufmannsgüter durch die gröfsere Bemannung, stärkere Geschützausrüstung und gröfseren Proviant beeinträchtigt wurde.

<sup>1)</sup> Der Kontrakt von 1698 ist in förmlicher Ausfertigung nicht vorhanden; aus den Protokollen ergibt sich aber, daß er sich wesentlich nicht von dem von 1699 unterschied.



Den hierdurch entstehenden Ausfall nannte man: Wanlasten<sup>1)</sup>, d. h. fehlende, mangelnde Lasten. Im Jahre 1676 beanspruchten die Rufslandfahrer, daß den Schiffern für diese Lasten eine Entschädigung seitens der Stadt geleistet würde, und der Rath meinte, die Vergütung für den ledigen Raum habe von der Admiralität zu geschehen. Ob aber ein solcher Ersatz stattgefunden, ist nicht ersichtlich. Im nächsten Jahre wird in einem von den Rufslandfahrern gestellten Antrag, betreffend zwei Privatconvoysschiffe, gewünscht, daß für den ledigen Raum die Admiralität den Schiffern zwei Drittel der Fracht bezahlen möchte, während das übrige Drittel die nach Rufsland Handlung treibenden Kaufleute auf sich zu nehmen bereit waren; und zwar gab man den ledigen Raum auf 40 Lasten an. Es wurde ihnen erwidert, daß auf der Hinreise schwerlich so viel zu laden sein werde, daß man ledige Lasten berechnen könne; es dürften höchstens 20 Lasten berechnet werden. Auch hier ist das Ergebnis nicht bekannt. — Als 1690 die Rufslandfahrer wieder vorstellten, daß sie gehalten seien, dem Schiffer Wiebke, der die Convoy übernehmen sollte, volle Fracht zu geben, er aber „wegen einnehmung des Volks keine volle Ladung einnehmen“ könne, und um Vergütung dafür nachsuchten, wollte der Rath nichts davon wissen. Ein fester Gebrauch scheint sich hierin nicht herausgebildet und eine Verpflichtung der Behörden zu dieser Leistung nicht bestanden zu haben.

Den Leistungen der Stadt gegenüber verpflichteten sich auch die Reeder zu gewissen Leistungen. Von diesen war die wichtigste und bildete den Kernpunkt des ganzen Convoyvertrages die Verpflichtung, das Schiff als Convoy dienen zu lassen. Diese Verpflichtung ist in den Kontrakten zwar nur allgemein bezeichnet, aber doch deutlich erklärt; das Nähere bestimmte der Admiralsbrief. Da die Sache aber einmal zur Sprache gekommen ist, muß hier bemerkt werden, daß der Privatconvoyer die Convoyverpflichtung übernahm, ohne ein Anrecht auf eine seitens der unter ihm segelnden Schiffer zu zahlende Vergütung zu erwerben. Nur einmal wird geklagt, daß ein Convoyer solche Forderungen gestellt habe; im Juni 1668 beschwerten sich die Kommerzdeputirten bei der Admiralität, daß die im Jahre vorher nach dem Westen bestimmten Schiffe, die mit Soldaten von der Admiralität verstärkt worden waren, „denen anderen Schiffen, so unter ihre Admiralschaft sein wollen, jeden ein Stück Geldes zum Nachteil des Kauffmans abgenommen“. Widerrechtlich war dies, weil die Kaufmannschaft ja schon ein Convoygeld bezahlte, und aus diesen und anderen öffentlichen Geldern die Mittel sowohl

<sup>1)</sup> Vgl. Schiller-Lübben, Mittelniederdeutsches Wörterbuch s. v. Wan. — Rechtlich sind die Wanlasten der jetzigen „Fautfracht“ sehr ähnlich.

für Stadt- als Privatconvoyen zu bestreiten waren. Es scheint in der Epoche der Stadtconvoyen nicht einmal die Darreichung einer Art von Gratifikation oder Verehrung an die Privatconvoyer, wie sie wohl bei den alten Admiralschaften Sitte war<sup>1)</sup>, Brauch gewesen zu sein.

Die übrigen Verpflichtungen ergeben sich aus den oben dargelegten Leistungen der Stadt und betreffen die Montirung, Bemannung, Verpflegung und Salarirung. Nur ein Punkt möge hier noch berührt werden. In den meisten Kontrakten wurde angegeben, wieviel Mannschaften die Privatconvoyer führen sollten; in zwei Kontrakten aber, in denen von 1674 und 1681, wurde ausdrücklich bestimmt, daß, wenn die Privatconvoy weniger Seeleute führte, als festgesetzt, den Kapitän dafür ein Abzug an der für die Soldaten zu zahlenden Beköstigungssumme treffen solle.

Wiegen wir die beiderseitigen Leistungen gegen einander ab, so ist es bemerkenswerth, daß die Reeder bzw. Kapitäne der Privatconvoyer offenbar nur eine geringe Entschädigung für die ihrerseits übernommene Verpflichtung erhielten. Wo dieser letzteren Baarzahlungen gegenüberstanden, waren diese, wie wir sahen, im Wesentlichen als Ersatz für die Beköstigung anzusehen. Bei dieser liefs sich nun allerdings wohl ein Gewinn herauschlagen, sehr bedeutend wird er aber nicht gewesen sein. Es bestand aber offenbar bei den Behörden die Auffassung, daß für die Übernahme einer Privatconvoy es an sich keiner besonderen Vergütung bedürfe; so suchten im Jahre 1698 bei den Verhandlungen mit Kapitän Hans Schröder die Kommerzdeputirten ihr Angebot<sup>2)</sup>, das weit unter seiner Forderung stand, ihm dadurch annehmbar zu machen, daß sie äußerten: „es were ja sein Weg dahin und liesse sich mit vorliebnehmen“, wogegen Schröder geltend machte: „wenn er alle Schiffe auf alle Platsen sollte ein- und ausconvoyren, müste er grofse Kosten thun“. Gar keinen Eindruck mußte es überdies auf Schröder machen, als man ihm vorstellte, das Geld käme ja nur von Privatleuten, und die Ladungen der Schiffe seien schlecht. Und im Jahre 1690 wiesen die Kommerzdeputirten den Rath, der dem Schiffer Rode zwar Mannschaft, aber keine Entschädigung für die Beköstigung geben wollte, selbst darauf hin, daß der

<sup>1)</sup> In der Instruktion für die Admiralitätsbürger vom 24. März 1629 heißt es, diese hätten „die Schifffere der best-montirten Schiffe mit bequemen Reden dahin zu disponiren, daß, wann sie von der Admiralität zu Admiraln und andern Officien angenommen und confirmiret würden, sie solches der Schifffahrt zu gute willig gegen eine billige Verehrung zum Gedächtnifs auf sich nehmen wollen“ (Langenbeck S. 336).

<sup>2)</sup> Dies Angebot war 3000  $\text{£}$ , während Schröder von seinem Reeder, Fredenhagen, Ordre hatte, 8000  $\text{£}$  zu fordern.

Schiffer aus der Übernahme der Convoyrung „nur, da er dazu die Schiffe an sich halten sollte, Verdrufs haben würde“.

Wenn nun auch direkt aus der Übernahme der Convoy wenig materieller Gewinn für den Reeder zu erzielen war, so waren doch einige indirekte Vortheile, die nicht zu unterschätzen waren, mit der Übernahme verbunden. Zunächst war das Convoyschiff selbst jedenfalls vor feindlichen Angriffen in erhöhtem Mafse geschützt, und weil es das war, wird sich ihm die werthvollste Ladung zugewandt haben; für den Reeder, der dadurch die besten Frachten verdiente, war das natürlich ein wichtiges Motiv, sich um die Convoyrung zu bewerben. Auch war das Schiff, wenn auch nicht immer, so doch meist vor Zollplackereien und anderen Belästigungen mehr geschützt, als andere Schiffe, die keines besonderen Passes sich erfreuten. Endlich wird auch wohl beim Reeder und Kapitän ein gewisser Ehrgeiz, ein Convoyschiff zu besitzen bezw. zu führen, mitgewirkt haben, und dies stolze Bewußtsein mag beide über manche damit verknüpfte Sorge und Mifshelligkeit getröstet haben. —

Was die Auswahl der zu Convoyzwecken benutzten Privatschiffe betrifft, so ist es bemerkenswerth, daß gleich bei den ersten Privateconvoyen, im Jahre 1662, eine wichtige nationale und wirthschaftliche Frage zum Austrag kam. Als man damals der Einrichtung von Convoyen näher trat, war bekanntlich von einem Kauf solcher nicht die Rede; man wollte Convoyschiffe miethen. Und da für Schiffe Holland mit seinem hochentwickelten Schiffsbau und seiner weit ausgedehnten Reederei der beste Markt war, so ist es nicht zu verwundern, wenn seitens der Admiralität geplant wurde, die Convoyschiffe in Holland zu miethen. Drei erfahrene, sachverständige Männer, der Kämmerei bezw. Admiralität angehörig, Georg Becceler, Matthias Bartels und Herman Stubbe, wurden beauftragt, nach Amsterdam zu reisen und „daselbsten oder der ohrten herumb sich nach zwey der besten, grossesten undt bequemsten Confoye-Schiff, so zu bekommen sein, bestes Fleisses bewerben“<sup>1)</sup>. Der hansische Resident im Haag, Aitzema, sollte den Abgesandten in Allem hilffreich zur Hand sein<sup>2)</sup>. Aber noch ehe die letzteren abgereist waren, wurde gegen dies ganze Verfahren Einspruch erhoben. Am 4. Sept. ersuchte Namens der Kaufleute und Schiffer Jürgen Schrötering in der Admiralität, „bey unsern Landes-Leuten zu bleiben und denen die Nahrung zu gönnen“. Es habe, so legte er dar, „grofse perplexitaet an der Börse verursacht“,

<sup>1)</sup> Die (undatirte) Instruktion vgl. im Anhang Nr. 6.

<sup>2)</sup> Konzept des (ebenfalls undatirten) Briefes des Raths an Aitzema im Hamb. Stadtarchiv; ist wohl nicht abgesandt.

dafs man die Schiffe in Holland miethen wolle. Zugleich legte er ein Memorial<sup>1)</sup> vor, in dem die Wünsche näher auseinandergesetzt waren. Nun erwiderte zwar der Präses der Admiralität, dafs Rath und Kämmerei deshalb die Wahl holländischer Schiffe beschlossen hätten, weil sie gröfser seien und gröfseres Geschütz führten, vermuthlich auch eher fertig sein könnten; namentlich aber seien die hiesigen Schiffer theurer. Schrötering aber bestand für seine Auftraggeber auf dem Verlangen; er wies darauf hin: „es seyn daraussen auch unterschiedliche Ämter, so mit vortreten und bitten wollen, dafs man nicht soviele tausende den Holländern zujagen mögte“. Ja, er erklärte offen, es seien viele Kaufleute, „die lieber ihr Schiff ohne Convoje gehen lassen wollen, als von den Holländern convoyret“ zu werden. Diese Abneigung der Hamburger gegen die Holländer ist erklärlich, wenn man bedenkt, wie empfindlich damals die Konkurrenz der letzteren von den ersteren empfunden wurde. Den Gründen Schrötering's und Genossen konnte sich auch die Admiralität nicht verschliessen, und schon am 5. September beschlofs sie, „dafs zwey Hamburger genommen werden sollen“. Thatsächlich wurden nun, wie auch in den nächsten Jahren, hamburgische Privatschiffe neben dem Tonnenbojer, einem städtischen Schiff, zu Convoyzwecken verwandt. Nur ganz selten wurden fremde Schiffe hierzu benutzt; im April 1664 wurde der Guineafahrer „Friedrich III.“, der dänischen Guinea-Kompagnie gehörig, gemiethet, doch erhielt dies Schiff einen hamburgischen Kapitän. Sonst wurde nur noch 1698 ein dänisches Schiff zur Convoy benutzt und, wie wir sehen werden, sehr gegen den Willen des Raths.

Selbstverständlich mußten es verhältnismäfsig starke und grofse Schiffe sein, die zur Convoy benutzt wurden. Im Jahre 1698 erkundigte sich der Rath, ob denn das vorgeschlagene Schiff von Hans Schröder „als Convoyschiff beschaffen, dafs man seiner versichert were; denn das Geld hinzunehmen und die Schiffe nicht nach Nohtturft zu convoyren were nicht rahtsahm“. Unter „4 der capitalesten“ Schiffe, wünschten 1667 die Schiffer, sollten Soldaten vertheilt werden. Auch auf das Alter des Schiffes wurde gesehen; auf ein „neues“ Schiff beehrten 1674 die Rußlandfahrer Völker und Geschütz. Im Frühjahr 1728 empfahl der Rath anstatt einer Stadtconvoy die Admiralschaft unter einem Privatschiff. Der Ehrb. Kaufmann aber fand weder das vorgeschlagene, noch sonst ein anderes Kauffahrteischiff „capabel zur Admiralschaft“ und befürchtete, dafs „solches mit denen andern Schiffen also Pericul lieffe, in der Türken Seeräuberey zu gerahten“.

Wie bei den Schiffen, so machte auch bei den Kapitänen die

<sup>1)</sup> Es ist nicht mehr vorhanden.

Nationalität Schwierigkeiten. Im September 1698 war das Schiff von Kapitän Hans Schröder als zur Convoyung nach dem Westen geeignet in Vorschlag gebracht worden. Der Rath aber wollte Schröder, weil er dänischer Unterthan war, keine Soldaten auf sein Schiff geben, überhaupt amtlich sich mit ihm nicht einlassen, sondern stellte den Kommerzdeputirten, d. h. einem Kollegium von damals sehr geringer amtlicher Färbung, anheim, mit jenem zu unterhandeln; doch möchten sie dem Kapitän erklären, „dafs es sich Niemand von der Stadt was annehme, sondern nur particuliere mit ihm darüber tractirten“. Die Deputirten verhandelten nun mit dem Dänen und kamen mit ihm zum Abschlufs. In diesem Falle ist offenbar die Art des Convoykontraktes, die wir oben behandelten, bedingt worden von der Nationalität des Schiffers.

Weniger klar ist es dagegen, warum man im Jahre 1699 zögerte, sich mit Kapitän Peter Schröder näher einzulassen. Mit diesem, so schlug im Herbst des Jahres der Ehrb. Kaufmann vor, sollte „zu einem geringen, aber leidlichen Accord“ eine Convoy vereinbart werden. Als aber der Rath das Convoykolleg aufforderte, dem Kapitän „Patenta“ zu ertheilen, wie auch die Musterung und Eidleistung vorzunehmen, widersprach das Kolleg „aus vielen erheblichen Ursachen, dafs dem Capitain auf keine Art und Weise Patenta zu geben seyn“; auch mit Musterung und Eidleistung, „so zum grofsen Despect der Stadt seyn würde“, wollten sie nichts zu thun haben. Worin diese erheblichen Ursachen bestanden, ist nicht zu erkennen; sonst sind oft Kapitäne von Privatschiffen zur Führung von Convoyen seitens des Convoykollegs in Eid genommen, und demselben Schröder waren 1695 sogar Stadtsoldaten bewilligt worden. Übrigens zeigte sich letzterer bereit, „als ein Particulierer ohne Patenta etc.“ zu fahren, und gegen eine Zahlung von 6000 £ übernahm er die Convoyung.

## XIV.

# Fremde Convoyen im Verkehr auf der Elbe.

---

### A. Englische Convoyen.

Schon lange ehe es hamburgische Stadtconvoysschiffe gab, kamen englische Convoysschiffe auf die Elbe. Im 16. Jahrhundert, namentlich seit der Court seinen Sitz in Hamburg hatte, sind sie öfter nachweisbar. Namentlich seit den zwanziger Jahren des 17. Jahrhunderts zeigte sich das Bedürfnis, den so wichtigen Verkehr zwischen England und Hamburg durch Convoy zu schützen. Die Lakenschiffe von London und Hull, die Kohlenschiffe von Newcastle, Frachten von bedeutendem Werth, haben viel Convoykräfte verzehrt; aber auch Schiffe von Lynn und anderen Häfen bedurften der Convoy<sup>1)</sup>.

Nicht ununterbrochen sind englische Convoyen in dieser Fahrt unterhalten worden; es kamen ruhigere Zeiten, in denen sie nicht erfordert wurden. Seit 1649 haben allerdings mit nur geringen Unterbrechungen stets Convoyer die englischen Kauffahrer im Verkehr mit der Elbe geschützt. Die Gesuche der Merchants-Adventurers in England legten den englischen Behörden die Fürsorge für diesen Schutz in warmen Worten häufig wiederholt ans Herz<sup>2)</sup>. Schon damals wurde geklagt, daß „the northern parts suffer much for want of a constant convoy from London“<sup>3)</sup>,

---

<sup>1)</sup> Cal. of State Pap., Dom. Ser., passim.

<sup>2)</sup> Vgl. State Pap., Dom. Ser., vol. 1650 S. 374; vol. 1652—53 S. 230, 24. März 1653 Petition der Kaufleute um Convoy „for their ships with woollen manufactures to Germany and to bring home returns“. Hatten seit 12 Monaten kein Schiff nach Hamburg gesandt „on account of the danger in the seas“; 1656—57 S. 271 und öfter.

<sup>3)</sup> Ebenda vol. 1652—53 S. 546.

und für jede „gute“ Convoy nach Hamburg war man in den betreffenden Kreisen Englands sehr dankbar<sup>1)</sup>. Nöthig waren diese Convoyen allerdings im hohen Grade, denn auf den Verkehr Englands mit Hamburg, der zum größeren Theil in den Händen Englands lag, hatten die Feinde des letzteren, die Holländer, ein ganz besonders wachsames Auge<sup>2)</sup>.

Auch mit der Begründung des hamburgischen Stadtconvoywesens hörten die englischen Convoyen nicht auf; es vergingen lange Jahre, ehe die hamburgischen Convoyen dem speciell hamburgisch-englischen Verkehr dienstbar gemacht wurden (vgl. oben S. 316). Während der nur durch wenige Friedensjahre unterbrochenen Kriegsperiode in den vier letzten Jahrzehnten des Jahrhunderts sind fast ausschließlich englische Convoy-schiffe in dieser Fahrt gewesen; ganz besonders in der Mitte der sechziger Jahre, als England mit Holland im Kriegszustand war, ging es nicht ohne Convoyen<sup>3)</sup>. Die hamburgischen Convoyen kamen damals nur insoweit in Betracht, als sie, wenn nach dem Westen bestimmt, auch Schiffe, die nur nach England wollten, mitnahmen<sup>4)</sup>.

Es ist bemerkenswerth, daß in den hamburgischen Convoyakten wie auch den Protokollen der Kommerzdeputirten von englischen Convoyen die Rede ist erst kurz vor der Zeit, als auch hamburgische Convoyen für den Verkehr mit England in Wirksamkeit traten. Dies Zusammentreffen ist natürlich nicht zufällig. Als die Hamburger in erhöhtem Mafse Be-

<sup>1)</sup> Ebenda vol. 1658—59 S. 305 „the merchants are very thankful for having so good a convoy“.

<sup>2)</sup> Ebenda vol. 1651—52 S. 474.

<sup>3)</sup> Einige Mittheilungen über solche Fahrten mögen hier Platz finden. Ende Oktober 1657 berichtet der holländische Resident Römer: Englische Laken- und Kohlenschiffe seien mit 2 Convoyern aus England angekommen. — Ende Mai 1660 derselbe: 2 englische Lakenschiffe mit 1 Convoyer angekommen. — Mitte Juli 1665 derselbe: Engländer erwarteten Convoy; diese solle vom Herzog von York geführt werden. — März 1666 derselbe: Englische Convoy zum Abholen der Schiffe angekommen. — Im Juni 1666 heißt es: 9 Schiffe, die Eichenplanken von Hamburg nach England schaffen sollten, könnten nicht überfahren „for want of convoy; and none was sent, though a ship of 12 guns would have sufficed“ (Cal of S. P. Dom. Ser. vol. 1670. Addenda S. 374). Später im Jahre: „The four Hamburg bound-ships will follow under two convoys etc“; — „the Convoy sent for the Hamburg ships can bring home those there already laden for England“ (ebenda vol. 1666—67, S. 21. 45). Im April 1667 aus Hull: „the Hamburg fleet has sailed with two men of war“ (ebenda vol. 1667, S. 55).

<sup>4)</sup> So heißt es einmal im November 1666: „A Hamburg ship laden with pipe staves met no vessels during the four days she was in coming, and says 20 English vessels are in the Elbe, waiting convoy, protected by the city of Hamburg“ (ebenda vol. 1666—67, S. 244).

dürfnis nach einer Convoyverbindung mit England empfanden, gewann auch die englische Convoy für sie mehr Interesse. Im Jahre 1689 wünschten die hamburgischen Londonfahrer Convoy auf England und begründeten dieses Gesuch u. a. damit, daß „die Engl. auch künftig keine Convoy zugeben wolten“. Erst 1692<sup>1)</sup> aber wird in den Akten der Kommerzdeputirten einer englischen Convoy, die auf der Elbe sei, Erwähnung gethan. Auf England fahrende Schiffer stellten im Juni den Deputirten vor, „daß einige andere Schiffer sich wolten der Englischen Convoy, so hier auf der Elbe mit die Irren kommen<sup>2)</sup>, bedienen, weil sie fertig damit abzugehen“. Seitdem tritt das englische Convoywesen in eine gewisse nähere Beziehung zu dem hamburgischen<sup>3)</sup>.

In dem Zeitraum von 1694—1697 und 1702—1712 sind jährlich mehrere englische Convoyer auf die Elbe gekommen; und zwar geschah das meist jedes Jahr zwei- oder dreimal. Folgende Angaben für die Jahre 1703—1712 werden ziemlich vollständig sein<sup>4)</sup>. Es kamen englische Convoysschiffe auf die Elbe:

1703	im Mai:	2	Schiffe,
„	„ Juni:	2	„
„	„ Oktober:	2	„
1704	„ April:	2	„
„	„ Juli:	1	Schiff,
„	„ December:	2	Schiffe,
1705	„ Juni:	2	„

<sup>1)</sup> Im Jahre 1690 kam nur eine englische Convoy von England nach der Elbe (Handschrift „Engl. Court in Hamburg“, Brief vom 16. Januar 1691, Kommerzbibliothek. Vgl. oben S. 310 Anm. 1).

<sup>2)</sup> Vgl. The Manuscripts of the House of Lords 1692—93 (London 1894) S. 225: 5 Schiffe „hired at Bristol, to carry 2000 Irish to Hamburg, sailed to Milford 12 April“ (1692). Schon im Frühjahr 1689 war eine Convoy mit irischen Soldaten von England nach Hamburg gekommen (Manuscripts of the House of Lords. London 1889, S. 175. 176).

<sup>3)</sup> Über die gegenseitige Benutzung der hamburgischen und englischen Convoyen vgl. oben S. 275 ff.

<sup>4)</sup> Für das Jahr 1703 und Anfang 1704 entstammen diese Angaben den sehr eingehenden Berichten des holländischen Residenten Kuysten in Hamburg (Reichsarchiv im Haag), für später aus diesen Berichten und dem Kassabuch der Kommerzdeputirten, in dem die Geschenke u. s. w. an die englischen Kapitäne genau aufgeführt sind. Daß diese Fahrten 1712 vorläufig endigten, geht aus dem Kassabuch in Übereinstimmung mit dem Protokoll der Kommerzdeputirten hervor; die Angaben des letzteren stimmen mit dem Kassabuch in Betreff der obigen Zahlen im Wesentlichen überein, sind nur nicht ganz so vollständig.



1705	im August:	2	Schiffe,
"	"	December:	2 "
1706	" Juni:	2	"
"	"	November:	2 "
1707	" März:	1	Schiff,
"	"	Oktober:	2 Schiffe,
"	"	November:	2 "
1708 <sup>1)</sup>	" Juni:	2	"
"	"	November:	4 "
1709	" Juni:	2	"
"	"	December:	2 "
1710	" Juni:	2	"
"	"	November:	2 "
1711	" Juli:	1	Schiff.
1712	" Juni:	2	Schiffe.

In diesen Jahren ist der Verkehr also ein ziemlich regelmässiger gewesen<sup>2)</sup>. Dann kommt eine lange Pause, in der hier nie von englischen Convoyen die Rede ist.

Dafs diese englischen Convoyen nach der Elbe kamen, wurde veranlaßt bald von dem englischen Court und dem Residenten in Hamburg, bald von den Interessenten in England selbst; aber nicht nur diesen beiden Interessentenkreisen lag an einem Convoyverkehr mit England, auch die nicht dem Court angehörigen Englandhändler wie auch viele Westhändler legten Werth auf englische Convoyen und bewogen deshalb mehrfach den Rath, dafs derselbe durch den Court oder den englischen Residenten die Sendung englischer Convoyen bewirken möchte.

In England war ein eifriger Beförderer der Convoyen nach der Elbe der hansische Agent, der meist auch Stahlhofmeister war. Theodor Henry Jacobsen, der in den neunziger Jahren des 17. Jahrhunderts dies

<sup>1)</sup> In dem genannten Kassabuch sind für Oktober und November 1707 und November 1708 die Namen der englischen Kapitäne angegeben; im ersteren Jahre waren es Philip Booyen und Ratye Kaysen, in letzterem John Aldred, Mich. Samsen, Charlanger Ogle, Jonas Spane.

<sup>2)</sup> Kuysten berichtete am 6. Mai 1704: „Der englische Resident habe dem Rath mitgetheilt, „dat haere Mayt geresolveert had, tot welvaert en bevordering deser Stadts en haere onderdanen Commerciën continueel een Oorlogschip van Engeland nach dese Revier tot bescherminge van de Coopvaerdy-Scheepen over en weer te laten varen“. Vgl. oben S. 276 f.

Amt bekleidete, hat sich um die Convoyen nicht unverdient gemacht<sup>1)</sup>. An ihn wandten sich auch die hamburgischen Convoykapitäne, die nach England kamen, und liefsen durch ihn an der Börse in London ihre Ankunft und Abfahrtszeit bekannt machen; auch vermittelte er zwischen den Kaufleuten in England und den hamburgischen Convoykapitänen.

Außer den Gesuchen um englische Convoy hatten der Rath und die sonstigen in Betracht kommenden hamburgischen Behörden auch wegen Prolongation dieser Convoy mit den Engländern viel zu verhandeln; bei den meisten nationalenglischen Convoyen jener Zeit wurde von Hamburg aus um Herausschiebung der Abfahrtsfrist gebeten. Meist gingen diese Verhandlungen durch Vermittelung des Court; als 1695 der Rath ersucht wurde, den englischen Residenten um Verlängerung der Liegetage anzufragen, erklärte jener, es sei nicht thunlich, „bei einem königl. Minister deswegen sich zu engagiren“; es sei besser, privatim den Court anzufragen, „denn es sonst einig praejuditz nach sich ziehen möchte“.

Um ihrer Dankbarkeit für die sehr werthvolle Sendung der englischen Convoyen einen klingenden Ausdruck zu geben, pflegte man in

---

<sup>1)</sup> Jacobsen an Kapitän M. Schröder, 2. September 1693: habe „meine Bediente herum gesandt unter denen hiesigen auf Hamburg Negotzierenden, auch an dieselbe Meckelern und ankündigen lassen, dafs der Herr mit seinen Orlog-Schiffe Leopoldus in Duins gelanget, wegen contrari windes aber nicht ohne grofse Difficultet auf hiesige Revier vermüge die Ordre von Seiner Obrigkeit kommen, könnte derowegen, falls einige Schiffe, so nach Hamburg destiniret mit ihren Ladhung fertig und d. H. Convoy verlangten, sie sich schleunigst mit diesem Winde nacher Duyns zu dieselbe begeben mochten, worauf die einhellige Antwort bekommen, als nemblich dafs siedert jüngste für ungefehr 14 dagen abgeladene und unter Convoy euer Königl. Fregatten nach der Elbe abgesiegelten Schiffen sich anitzo drey Hamburger, noch andere auf Hamb. beladene Schiffe alhier befandten, ausser 3 Friesen und ein Brehmer Schiff, die aber annoch nicht zu geladen wegen Mangel dem Suecker, so noch erst aufs dehnen Barbadochen Schiffen müste geloschet, gelandet und dann wiederumb abgeschifft werden, womit es noch wafs Zeit aufnehmen dürfte, gegen dessen ihnen eine ander hiesige Fregatt zum Convoy versprochen worden“. — Jacobsen an Marinsen, 10. Juni 1695: „haben wir uns heute an der Beursee umgethan einigen der Vornehmsten von der Engl.-Hamb. Company zu sprechen, wie auch mit dem hollandschen Consul, alleine weil es Montagk und dieselbe noch von ihren Lustheufsern nicht zu Haufse gekommen, aber allererst morgen erwartet werden, als uns man solches bifs so lange absehen.“ Er werde dann mit ihnen reden „und zwar mit denen der principalsten von hiesiger Company und dieselbe zu engagiren, dafs, nachdem mahlen allhier diverse Schiffe auf Hamburg in Ladhung, worbey sie grofse Interesse, dieselbe neben mir bei denen Lords von der Admiraltyet anhalten mügen, umb ein oder mehr Ohrlogh Schiffe . . . zu conjungiren, umb diese allhier liegende Schiffe mit nach der Elbe zu convoyen und die auf der Elbe gereht liegende Schiffe wiederumb per anhero zu bringen“; werde auch hören, was der holländische Consul „prestiren kan“. (Hamb. St.-A.)

Hamburg die Führer der englischen Convoysschiffe angemessen zu regaliren. Schon im Kassabuch der Kämmererei<sup>1)</sup> von 1665 findet sich unter dem 6. April die Buchung: „Dem Engl. Capitain, so mit seinen Ohrlog-Schiffe uf der Elbe lieget — 120 £“, und am 10. März 1666 ist eine Verehrung an die „Engl. Admiralen“ erwähnt. Später ging diese Regalirung von der Kaufmannschaft aus.

Im Jahre 1702 ging die Anregung hierzu aus von den Hamburger Assekuradeuren, und der Ehrb. Kaufmann fand es billig, „zur Bedanekung der beeden Engl. Convoyern wegen Convoyrung der Hamburger Schiffe, so mit ihnen anhero gekommen“, ihnen ein Geschenk zu machen. Das letztere bestand für jeden Kapitän in einem mit dem Hamburger Wappen versehenen Silbergeschirr im Werth von zusammen 1000 £. Im nächsten Jahre erhielt jeder Kapitän ein Geschenk von 100 Thalern und eine Mahlzeit im Weinkeller. Im Jahre 1705<sup>2)</sup> erhielt in einem Falle jeder ein Silbergeschirr von 500 £ und ein Ohm Rheinwein; hinsichtlich des ersteren wurde ausdrücklich empfohlen, „dafs sie recht gut Silber und kein Augspurger Arbeit dazu nehmen möchten, welches denen Englischen so nicht angenehm were“. Im Jahre 1744 erhielt jeder 50 Dukaten<sup>3)</sup>, 1762 aber 2 Ohm Rheinwein.

1) In der Finanz-Deputation.

2) Im Kassabuch der Kommerzdeputirten ist in diesem Jahre verzeichnet für Regalirung der englischen Kapitäne:

2 Beutel . . . . .	12	£	—	β	} im Juni,
100 Dukaten . . . . .	731	£	—	β	
Wein . . . . .	426	£	—	β	
Nach den Vorsetzen zu bringen . . .	1	£	—	β	
2 silb. Kannen . . . . .	936	£	2	β	} im August,
Wein . . . . .	426	£	—	β	
Tractirung . . . . .	105	£	5	β	} im December,
100 Species Ducaten . . . . .	731	£	5	β	
Wein . . . . .	460	£	—	β	
2 gestrickte „sackies“ für die Ducaten	12	£	—	β	
Gastirung im Ratskeller . . . . .	93	£	2	β	
	3933	£	14	β.	

3) Aus dem oben erwähnten Kassabuch der Kommerzdeputirten ergibt sich dafs diese für Geschenke und Bewirthung der englischen Convoykapitäne ausgaben im Jahre:

1704: 1139	£	—	β,	1709: 2705	£	—	β,
1705: 3933	£	14	β,	1710: 2537	£	13	β,
1706: 1237	£	15	β,	1711: 691	£	14	β,
1707: 3798	£	7	β,	1712: 751	£	3	β.
1708: 3435	£	14	β,				

Kuysten erwähnt einmal (1706): die Kapitäne seien „magnificq getraceert en gegaleert“. —

Bei der Höhe des Regals wurde die Anzahl der Schiffe, die von den Convoyern geleitet wurden, in Anschlag gebracht. Im Jahre 1707 wollten die Kommerzdeputirten eventuell nur mit Wein regaliren, „da wenig Schiffe weren“; im Jahre 1708 wurde das Regal defshalb so angesetzt, „weil sie viele Schiffe anhero bracht und, wann es nicht geschehe, sie es übel deuten und nicht so affectionirt künftige Zeit seyn möchten, unsere Schiffe zu convoyren“. Im Jahre 1709 wurde mit in Betracht gezogen, dafs der betreffende englische Kapitän die hamburgischen Schiffe bereits von Portugal nach England geleitet hatte.

Die Kosten für die Regale wurden zuerst, 1702, auf die einzelnen Schiffer vertheilt; da diese aber sehr säumig in der Entrichtung ihres Beitrages waren, wurden die Kosten später aus der Kasse des Commerciums bestritten.

Die Regalirung der Kapitäne wurde mehrfach vom englischen Residenten dringend empfohlen; auch dieser erhielt für seine Convoybe mühungen mehrfach Geschenke<sup>1)</sup>. Übrigens beschenkte auch der Court die englischen Convoykapitäne regelmäfsig.

Die Regale der Stadt an die Kapitäne wurden betrachtet als der Ausdruck des Dankes an den englischen Monarchen; im November 1708 beschlofs der Ehrb. Kaufmann, „dafs Ihro Mayt. die Königin von England vor die der Stadt erwiesene Gnade der 4 Convoyer unterth. zu bedanken und zu respectiren mit denen regaliren an die 4 Capitaine“.

Es mufs hier aber bemerkt werden, dafs, so sehr von den Hamburgern dankbar die Sendung der englischen Convoyen anerkannt wurde, sie sich doch wohl bewufst waren, dafs die Engländer dies nicht so sehr im Interesse Hamburgs als in ihrem eigenen thaten. Gute Kaufleute, wie die Hamburger waren, werden das auch gar nicht anders erwartet haben; aus Sentimentalität schickten die Briten ihnen nicht ihre theuren Kriegsschiffe. Defshalb ist es sicherlich wahr, wenn der Stahlhofsmeister Theodore Henry Jacobsen in London am 13. Juni 1695 an den hamburgischen Kapitän Marinsen, der ihn ersucht hatte, bei der britischen Admiralität um Sendung weiterer Convoyen nach der Elbe sich zu bemühen, schrieb, dafs „schwerlich eine Convoe allhier würde zu erhalten seyn, wan nicht die Englischen sonderlich darbey interessiret“.

Werfen wir noch einen Blick auf die späteren englischen Convoyen,

<sup>1)</sup> Im Jahre 1704 heifst es, der englische Resident habe die ihm im April verehrten 100 Stübchen Wein „zum regal an den engl. Grofs-Admiral wieder angewandt“. Im nächsten Jahre wurde der Resident regalirt, weil er „der Stadt ein so nützlicher Mann, sonderlich bey den Convoyen und der bevorstehenden Handlung auf Frankreich großen Nutzen schaffen könnte“.

die auf die Elbe kamen. Aus Akten des Bremer Staatsarchivs erhalten wir über diese einige Aufklärung. Vollständigeres wird sich wohl erst aus englischen Quellen ermitteln lassen.

Im Juni 1744 kamen die englischen Kriegsschiffe „The Fox“ und „The Hind“ als Convoyer auf die Elbe; sie hatten Ordre, von der Elbe nach der Mündung der Themse und Hull zu laufen. Im November kamen „Gibraltar“ und „Furnace“; sie fuhren Anfang December wieder ab. Anfang April 1745 kamen „Gibraltar“ und „Shoreham“, Ende August „Gibraltar“. Mitte December kam die „Bridgewater“ auf die Elbe. Mitte Mai 1746 erschien die „Syren“ als Convoy, im August die „Mercury“<sup>1)</sup>, im December die „Swallow“. Im April 1747 kam die „Flamborough“, Mitte Juli die „Arundel“, Anfang December die „Sheerness“. Mitte April 1748 ist auch eine Convoy, deren Name nicht angegeben ist, auf der Elbe gewesen.

Nun kommt eine Pause, die sich auch ganz richtig durch den 1748 abgeschlossenen Frieden zu Aachen erklärt. Als dann 1756 England wieder mit Frankreich in Krieg gerieth, erscheinen auch die Convoyer wieder auf der Elbe. Im Juli 1756 kam die „Cruizer“ als Convoy und ging bald darauf wieder ab nach Hull und London. Im April 1757 kam die „Badger“, im Juni 1758 die „Experiment“, im August 1758 die „Dolphin“, endlich im August 1759 die „Postilion“. Damit schliessen diese Aufzeichnungen. Im Sommer 1760 gab die drohende Stellung Frankreichs gegen Hamburg den Engländern wieder Veranlassung, eine Convoy auf die Elbe zu senden; die Kommerzdeputirten hielten es für überflüssig. Auch 1762 wurde eine englische Convoy angekündigt; man legte in Hamburg nun aber wenig Werth mehr auf ihr Geleit.

## B. Holländische Convoyen.

Fahrzeuge, bestimmt, die rege Schifffahrt zwischen Hamburg und den Niederlanden zu beschützen, werden schon früh erwähnt. Eine niederdeutsche Chronik<sup>2)</sup> nennt für das Jahr 1542 „secunditen“ in dieser Fahrt, die dabei „grot gelt unde gut“ verdienten.

In den Beschlüssen (Resolutionen) der Generalstaaten wird schon Ende des 16. Jahrhunderts mehrfach betont, dafs man die Fahrt nach und von der Elbe und Hamburg schützen müsse, und Convoyschiffe werden dazu bestimmt. Später, namentlich in den zwanziger Jahren des 17. Jahr-

<sup>1)</sup> Im Journal der letzten hamb. Convoyfahrt findet sich am 31. August 1746 die Eintragung: „Eine englische Convoi von 24 Stücken ging mit 6 Kauffardeischiffen uns vorbei nach Hamburg.“ Man begrüßte sich gegenseitig mit neun Schüssen.

<sup>2)</sup> Lappenberg, Hamb. Chroniken in niederdeutscher Sprache, S. 189.

hunderts, in denen ja die Schifffahrt in der Nordsee durch kriegerische Wirren vielfach gestört und gefährdet war, werden holländische Convoyen, die Schiffe von und nach der Elbe geleiten, öfter genannt. Es scheint aber damals in diesem Convoyverkehr sowohl noch an Regelmäßigkeit wie auch an einer Organisation gefehlt zu haben. So schreibt der holländische Resident Isaak van Belle im Juli 1642 aus Hamburg an die Generalstaaten: mehrere Kaufleute hätten sich bei ihm beschwert über die große Unordnung („groote disordre“) unter den Convoyern, indem die Schiffe bald mit, bald ohne Convoy nach den Niederlanden führen, „naer haer eygen welgevalen“. Der Resident ersuchte um eine den Convoyern zu ertheilende Ordre, wonach sie nicht alle gleichzeitig, sondern etwa in Abständen von 10—12 Tagen abgehen möchten, und wies auch hin auf die an einen früheren Residenten ergangene diesbezügliche Ordre der Admiralität.

Erst mit dem Ausgang der fünfziger Jahre werden an dem durch Convoyen geschützten Verkehr zwischen der Elbe und den Niederlanden die Merkmale einer organisirten Institution, nämlich Dauer und Regelmäßigkeit des Betriebes, erkennbar. Wir können nunmehr drei Arten von Convoyern in diesem Verkehr unterscheiden:

1. Die Convoysschiffe, die der Fahrt zwischen Amsterdam und der Elbe dienten und von der Admiralität in Amsterdam ausgerüstet waren; sie werden holländische oder große Convoyer, auch wohl „Convoyer der Generalstaaten“ oder „des Landts Orlogs-Schip“ genannt.

2. Die zwischen Friesland und der Elbe fahrenden Convoyer, „friesische“ genannt, von der friesischen Admiralität in Harlingen ausgerüstet<sup>1)</sup>.

3. Die kleinen über die Watten fahrenden Convoyer, Watteconvoyer genannt; sie waren theils friesische, theils Amsterdamer, theils seeländische Convoyer<sup>2)</sup>.

Ausnahmsweise wurde wohl ein gerade bereit liegender Kommissfahrer mit als Convoy benutzt; so veranlaßte der Resident Römer im März 1673 den seeländischen Kommissfahrer Goris Jaspars, der bei Neumühlen lag, die zahlreichen holländischen Schiffe, die dem Amsterdamer Watteconvoyer allein sich nicht anvertrauen mochten, mit zu geleiten.

Auch vereinigten sich gelegentlich die Convoyer jener drei ver-

<sup>1)</sup> Am 27. Februar 1697 schreibt die Admiralität in Harlingen an den Bremer Rath: aufser den 2 Watteconvoyern habe sie 2 Fregatten zu je 22 Stücken als „Buiten Convoyers tot beveilinge der Cüsten ende het Convoieren naer Hamburg binnen 3 a 5 weken geequipeert“. (Bremer St.-A.) Vgl. unten S. 387.

<sup>2)</sup> Diese Wattenfahrt der Holländer wurde auch „Navigatie op Klein Oosten“ genannt (so L. v. Aitzema und Westermann an Generalstaaten, 19. August 1665).

schiedenen Kategorien mit ihren Schiffen zu theilweise gemeinschaftlicher Fahrt, wie andererseits sich Schiffe verschiedenster Bestimmung unter einem Convoyer zusammenthaten; denn nicht immer war für jedes Endziel eine Convoy vorhanden.

Übrigens ward nicht stets mit Convoy gefahren, auch nicht in gefährlichen Zeiten. Täglich, schreibt der Resident Römer im Februar 1675, kämen und gingen Schiffe von und nach Amsterdam, alle ohne Convoy. Im Januar 1676 klagte der holländische Convoykapitän, dafs von den 300 Schiffen wohl etwa 100 Nachts die Convoyer verlassen und dafs überhaupt nur 52—53 Signalbriefe von den Convoyern genommen hätten. Doch fafsten am 21. Juli 1674 die Generalstaaten den Beschluß, dafs die Admiralitäten zu Amsterdam und in Friesland anordnen sollten, dafs sowohl bei der Aus- wie bei der Rückfahrt der Wattconvoyer ordentlich Admiralschaften abgeschlossen würden, damit die Kauffahrteischiffe so viel wie möglich gegen alle feindlichen Angriffe gesichert seien und der Handel keinen Abbruch leide.

Der Convoyverkehr zwischen den Niederlanden und Hamburg wurde lediglich von den ersteren aufrecht erhalten. Nur einmal findet sich ein Zeugnis dafür, dafs seitens der Generalstaaten auf die Nothwendigkeit, auch Hamburg möge sich an der Sicherung dieses Verkehrs betheiligen, hingewiesen wurde. Am 8. April 1672 beauftragten sie die Admiralität von Amsterdam damit, den Hamburger Rath geneigt zu machen, dafs auch er zwei „Jachten van Oorlog“ für diesen Verkehr einstelle<sup>1)</sup>. Weder aus den hamburgischen noch den holländischen Akten ergibt sich aber Weiteres. Jedenfalls ist seitens Hamburgs nichts Derartiges geschehen. — Doch darf man aus der Nichtbetheiligung Hamburgs an dem Schutze dieser Fahrt nicht etwa schliessen, dafs diese Stadt sich nicht für diesen Verkehr interessirte; für eine Stadt, die zahlreiche und angesehene niederländische Kaufleute bei sich aufgenommen hatte, wäre dies schon unwahrscheinlich genug; des Werthes einer regelmässigen, ungestörten Verbindung mit den Niederlanden, mit dem Lande, das in jener Zeit der Ausgangspunkt zahlreicher überseeischer Verkehrsrouten, der Mittelpunkt eines grossen Kolonialreichs, der Stapelplatz für eine ungeheure Menge fremdländischer Produkte war — dieses Werthes wird man sich in Hamburg wohl bewußt gewesen sein. Dafs in Hamburg niemals, soweit ich sehe, eine ordentliche Betheiligung an dem Schutze dieses Verkehrs angeregt, nie zu Stande gekommen ist, liegt wohl einerseits daran, dafs allerdings das Hauptinteresse an dieser Schifffahrt auf Seiten der

<sup>1)</sup> Resolutions der Generalstaaten (Reichsarchiv im Haag); vgl. auch oben S. 272.

Holländer lag; denn dieselbe scheint zum gröfseren Theil in den Händen der letzteren gelegen zu haben; andererseits waren ja auch die Holländer materiell eher im Stande, die Schifffahrt zu schirmen, als die Hamburger. Übrigens schickte ja auch Dänemark oft Convoysschiffe auf die Elbe, ohne dafs jemals davon die Rede ist, dafs Hamburg an dem Schutz der dänisch-hamburgischen Küstenschifffahrt sich betheiligen sollte<sup>1)</sup>

Das Interesse der hamburgischen Kaufleute an dem Schutz dieses Verkehrs durch Convoyen erhellt aus mehrfachen Vorgängen. So erklärten im Herbst 1675 dem holländischen Residenten Kuysten mehrere hamburgische Kaufleute die Nothwendigkeit, dafs hinsichtlich der Signalbriefe und Admiralschaften der holländischen Convoyen eine gute und feste Ordnung hergestellt werde<sup>2)</sup>. Hamburger Kaufleute drückten aber auch dem Residenten den Wunsch nach Convoy aus; so im Herbst 1709, wo sie noch eine friesische Wattconvoy beehrten, um den Transport von Getreide in vermehrtem Umfange zu ermöglichen<sup>3)</sup>. Im September 1712 kamen mehrere hamburgische Kaufleute zu dem Residenten van den Bosch<sup>4)</sup>, theilten ihm mit, dafs sie gehört, dafs die grofse holländische Convoy dies Jahr nicht mehr auf die Elbe kommen werde, und dafs die Wattconvoy bald aufgelegt werden solle, und baten ihn, die Admiralität von Friesland zu veranlassen, dafs die grofse Convoy doch noch einmal auf die Elbe kommen möge; zahlreiche Güter und namentlich Getreide, meist Eingesessenen der Niederlande gehörig, harrten der Verschiffung; andererseits erwarteten sie aus Holland viele Kaufmannsgüter, wie auch holländische Heringe zur Versorgung von Norddeutschland u. a. m. Ohne Convoy befürchteten die Schiffer, nicht im Stande zu sein, diese Transporte auszuführen.

Es scheinen aber, wie ja auch begreiflich ist, solche Gesuche von Hamburg aus nur gestellt zu sein in der Zeit, wo grofse Massenversendungen auferordentliche Verkehrsmittel erforderlich machten; in den Jahren vor und nach 1710 scheint die Getreideausfuhr von der Elbe nach Holland zeitweise einen grofsartigen Umfang gehabt zu haben.

Doch darf zur Beurtheilung der Stellung Hamburgs zu der Convoyverbindung mit Holland nicht aufser Acht gelassen werden, dafs in

<sup>1)</sup> Vgl. Garde, Efferretninger, passim. Eine regelmäfsige dänische Convoyverbindung mit der Elbe, wie die zwischen Holland und der Elbe, hat aber nie bestanden; übrigens lagen ja in der Regel dänische Kriegsschiffe bei Glückstadt, von denen nicht immer feststeht, ob sie auch Convoyzwecken dienten.

<sup>2)</sup> Kuysten an Generalstaaten, 15. November 1675 (Reichsarchiv im Haag).

<sup>3)</sup> Resident van den Bosch an Generalstaaten, 22. Oktober, 1. November, 6. December 1709 (ebenda).

<sup>4)</sup> Derselbe an Generalstaaten, 27. September 1712 (ebenda).



Hamburg eine gewisse Abneigung bestand, nach dem Westen den Seeweg über Holland zu nehmen. Namentlich im Herbst und Frühjahr galt die Fahrt nach Texel und anderen holländischen Häfen für beschwerlich: die Reeden daselbst waren gefährlich; endlich aber auch, weil „von der Elbe und auch von Tessell einerley Wind zum Auslaufen dient, da dann sich öfters begeben würde, dafs, wenn unsere Schiffe von der Elbe giengen, umb von der holländischen Convoy sich zu bedienen, sie in Tessell kommend, das leere Nest finden und ihre Schiffe und Güter zum höchsten Schaden und Nachtheil unserer Kaufleute und Schiffsreedere daselbst auf ein ander Convoy liegen und warten müssen“. So <sup>1)</sup> setzten im Jahre 1689 die Kommerzdeputirten dem Rath auseinander, als dieser sich erkundigt hatte, warum denn die Schiffer nicht an holländische Convoy nach dem Westen sich anschlossen. Wenn man auch diesen Gründen nicht zu viel Gewicht beimessen darf, so sind sie doch nicht ganz nichtig, und es ist wohl möglich, dafs auch sie dazu beigetragen haben, die Herstellung einer hamburgischen Convoyverbindung zwischen Elbe und Holland zu verhindern.

Dafs von den Holländern die Thatsche, dafs sie allein den Schutz der Schifffahrt mit der Elbe durch Convoyen besorgten, gelegentlich den Hamburgern als ein Verdienst hingestellt wurde, das wohl einer Gegenleistung bedürfe, jedenfalls aber anerkennenswerth sei <sup>2)</sup>, ist sehr begreiflich. Doch darf nicht unerwähnt bleiben, dafs man auch in Hamburg einem Wunsch, der auf Schutz der holländischen Schiffe abzielte, bereitwilligst Erfüllung gewährt hat. In dieser ganzen hamburgischen Convoyperiode finde ich allerdings nur zwei Fälle, wo ein solcher Wunsch geäußert wurde. Im Juni 1710 schlug der holländische Convoykapitän Guitet dem Residenten van den Bosch vor, dafs dieser den Rath um Unterstützung bei der Convoyrung gegen die fünf französischen Kaper bitten möge. Der Resident bat den Rath um zwei Schiffe, die Fregatte von 24 und eine Schnau von zwölf Stücken, zum Geleit bis

<sup>1)</sup> Es ist interessant, dafs dieselben Gründe zum Theil mit den gleichen Worten aufgeführt sind in der schon erwähnten „Unvorgreifliche Wiederlegung der in Druck ausgelassenen Motiven“ etc. (Hamburg 1689) Art. 39. Mehrere der hier gegen den Anschluß an die holländischen Convoyen aufgeführten Gründe lassen sich allerdings gegen den Anschluß an jede fremde Convoy anführen, so die Abhängigkeit von diesen, die Prolongationen u. s. w.

<sup>2)</sup> Am 22. April 1712 überreichte der Resident van den Bosch dem Hamburger Rath ein Promemoria über die Zollplackereien etc.; darin wird u. A. dem Rath zu Gemüthe geführt, „dat den Staat alleen de groote en kleyne Convooyen tot beveyling van de Commerce tussen dese Stad ende Landen van den Staat fourneert“ (van den Bosch an Generalstaaten, 22. April 1712. Reichsarchiv im Haag).

auf die Höhe der Watten; er motivirte sein Gesuch mit dem großen Interesse, das die Hamburger an dieser Flotte hätten. Der Rath bewilligte dies Gesuch sofort. Ebenso erklärte im Juni 1712 derselbe Kapitän dem Residenten, er könne es wegen der französischen Kaper nicht wagen, mit den zahlreichen, kostbar beladenen Fahrzeugen nach Holland abzufahren. Der Resident bat den Rath um die gerade vor der Elbe kreuzende Fregatte von 24 Stücken zum Geleit für die Flotte bis nach Langeoog oder Wangeroog, wo sie auf die Watten käme und sicher sei. Auch hier ward das Gesuch sogleich genehmigt<sup>1)</sup>. —

In einem eigenthümlichen Verhältnis standen die holländischen Convoyer jeder Kategorie zu dem Residenten in Hamburg. Der letztere vermittelt an die Kapitäne sehr oft die Befehle der betreffenden Admiralitäten; die Kapitäne holten sich auch wohl Rath und Hilfe vom Residenten, aber es fehlte diesem doch an der Autorität, die oft nöthig gewesen wäre, um gegen Kapitäne oder deren Schiffsvolk das Interesse des Convoyverkehrs und der Schifffahrt genügend zu vertreten. Römer beklagte sich 1672 darüber, daß Kapitän Philipsen abgefahren sei, ohne von ihm Abschied zu nehmen, was früher nie geschehen sei. Namentlich aber Resident Kuysten klagt oft über die Schwierigkeiten, die ihm in dieser Hinsicht in den Weg gelegt würden. Über Ordres der Admiralitäten an die Convoyer, die von diesen strikt zu befolgen waren, beschwert sich van den Bosch einmal im Jahre 1712; letzterer war der Meinung, besser als die Admiralitäten die Bedürfnisse des hamburgisch-holländischen Verkehrs beurtheilen zu können, und sah manche Anordnungen über die Convoyfahrten als sehr nachtheilig für jenen Verkehr an.

Wie oft die verschiedenen holländischen Convoyer im Jahre hin- und herfuhren, ist genau nicht anzugeben. Die Zahl der Expeditionen richtete sich naturgemäß nach dem Bedürfnis und dieses nach der politischen Lage und den Konjunkturen von Handel und Schifffahrt. Als um das Jahr 1709 die Versendungen von Getreide von der Elbe nach Holland in bedeutendem Maße zunahm, verfügte die Admiralität von Amsterdam, daß die Convoyer möglichst schnell expedirt werden sollten, um öftere Fahrten zu ermöglichen. Der Resident van den Bosch lobte diesen Beschluß sehr als „conform het interest van de commertie“<sup>2)</sup>. Manche Convoyer mögen wohl 6—7 Mal im Jahr hin und her gefahren

<sup>1)</sup> van den Bosch an Generalstaaten, 3. Juni 1710; 10. Juni 1712 (ebenda); auch im Protokoll des Convoykollegs.

<sup>2)</sup> An Generalstaaten, 15. Oktober, 1. November 1709.

sein; von der friesischen Convoy heist es, daß sie „sehr viele“ Reisen im Jahre über die Watten zurücklege<sup>1)</sup>.

Aus den Berichten der holländischen Residenten läßt sich doch im Einzelnen ein ziemlich genaues Bild von diesem Verkehr gewinnen. Natürlich war derselbe in jedem Jahre verschieden. Betrachten wir einmal die Jahre 1702—4. Der Resident berichtet:

1702.

- 20. Juni: Friesische Wattconvoy angekommen.
- 23. „ 2 Convoyen der Generalstaaten angekommen.
- 25. Juli: Friesische Wattconvoy angekommen.
- 1. August: Convoyen der Generalstaaten angekommen.
- 8. „ Friesische und Emdener<sup>2)</sup> Convoyen angekommen; Amsterdamer Convoyen wieder abgefahren.
- 25. „ Friesische Convoy angekommen.
- 29. „ 2 Convoyen der Generalstaaten angekommen.
- 30. Oktober: Convoyen der Generalstaaten (von Amsterdam) angekommen.
- 31. „ Friesische Convoy angekommen.
- 14. Novbr.: Emdener Convoy abgefahren.
- 28. „ Convoy von Emden, 2 friesische Convoyen und die Convoyen der Generalstaaten abgefahren.
- 15. Decbr.: Convoyen der Generalstaaten angekommen.

1703.

- 5. Januar: Convoyen der Generalstaaten wieder abgefahren.
- 9. März: Emdener Convoy angekommen.
- 2. April: 2 Convoyen von Amsterdam angekommen.
- 13. „ Convoy der Generalstaaten, die seit langer Zeit auf der Elbe gelegen, wieder abgefahren.
- 20. „ Die zwei Amsterdamer Convoyen und die friesische Convoy abgefahren.
- 1. Mai: Friesische Convoy angekommen.
- 11. „ 2 Convoyen der Generalstaaten von Amsterdam angekommen.
- 5. Juni: Convoy aus Holland angekommen.
- 13. Juli: Friesische Convoy angekommen.
- 18. Septbr.: Friesische Convoy angekommen.
- 21. „ Convoy nach Holland abgefahren.
- 16. Oktober: 2 holländische Convoyen angekommen.
- 21. „ Dieselben abgefahren.

<sup>1)</sup> Kuysten an Generalstaaten, 15. Juli 1704.

<sup>2)</sup> Über diese vgl. unten S. 396 f.

1704:

8. Januar: Die holländischen Convoyen abgefahren (es waren dies Convoyen, die mit einer Flotte aus Rufsland kamen und in die Elbe Sturmes halber einlaufen mußten; es schlossen sich aber die Beurfahrer von der Elbe ihnen an).
14. März: 2 Convoyer der Generalstaaten abgefahren.
8. April: 2 Convoyer, je einer aus Friesland und Amsterdam, angekommen.
22. „ Holländische Convoyer abgefahren.
16. Mai: Holländische Convoyer abgefahren.
16. „ Friesische Convoy angekommen.
10. Juni: Holländische und friesische Convoy angekommen.
27. „ Friesische Convoy angekommen.
15. Juli: Friesische Convoy angekommen.
29. „ Emdener und friesische Convoy angekommen; ebenso die holländischen Convoyen von Amsterdam.
15. August: Friesische Wattconvoy angekommen.
26. „ Dieselbe wieder abgefahren. Zwei Convoyen von Amsterdam angekommen.
7. Oktober: Convoy aus Amsterdam angekommen.
24. „ 2 holländische Convoyen angekommen.
14. Novbr.: Friesische Convoy abgefahren.
18. „ 2 holländische Convoyen aus Amsterdam angekommen.

Die Convoysschiffe im Verkehr zwischen der Elbe und den Niederlanden dienten in nicht geringem Umfange der Personenbeförderung, namentlich dem Transport von Soldaten und Bootsleuten von Hamburg nach Holland und des Werbepersonals von Holland nach Hamburg. Aber auch Einzelreisende benutzten diese Gelegenheit, die meist sicherer und weniger umständlich war, als die Landreise; so reisten die holländischen, in Hamburg eingesetzten Residenten sehr oft mit Convoyern; im Frühjahr 1676 kam mit dem Wattconvoyer sogar der spanische Resident in Hamburg an.

Eigentliche Ladung, d. h. Kaufmannsgüter, scheinen diese kleinen Convoyer nicht geführt zu haben, doch übernahmen sie für die holländischen Residenten den Transport ihrer Effekten, Möbel, Betten u. s. w.; die Residenten holten sich aber stets hierzu wie auch für ihre eigene Person erst die Erlaubnis der betreffenden Admiralität ein<sup>1)</sup>. Auch für

<sup>1)</sup> Am 6. September 1675 wird ein dahingehendes Gesuch Kuysten's in der Versammlung der Generalstaaten verlesen (Resolutionen der Generalstaaten). Dann auch Kuysten an die Generalstaaten, 1. August 1702.

Pulversendungen wurden die Convoyer verwandt; im Juli 1678 berichtete Kuysten, dafs mit der letzten Convoy aus Holland 2000 Fäfschen Pulver für den Kurfürsten von Brandenburg angekommen seien.

Die mit den holländischen Convoyern fahrenden Flotten waren natürlich sehr viel gröfser als die, welche unter den hamburgischen Convoyern nach dem Mittelmeer oder Archangel fuhren. Ganz genaue Angaben finden sich selten; oft heifst es nur kurzweg: „sehr viele Schiffe“. Im December 1702 kamen mit der holländischen Convoy 10—12 Schiffe an, gleich darauf mit derselben 22 Schiffe. In demselben Jahre kamen einmal ca. 80 Schiffe mit dem friesischen Wattconvoyer an, einige Wochen später wieder ca. 50 Segel, dann wieder 90. Mit der Wattconvoy gingen im Jahre 1665 einmal 50 Kagen ab und im Oktober 1675 250 Schiffe; ca. 200 Schmacken u. s. w. fuhren im Herbst 1676 unter zwei Convoyen von der Elbe ab, und im Juni 1702 verliessen einmal 160 Schiffe mit zwei Convoyern den Strom. Im Mai 1704 gingen 150 und im Juni 200—250 Schiffe mit holländischer Convoy ab. Diese wenigen Beispiele werden genügen, um ein Bild zu geben von dem Umfang und dem Charakter dieses Verkehrs. Es waren meist wohl nur kleine Fahrzeuge von 10—20 Lasten<sup>1)</sup>. Während die Wattconvoyer meist 10—12 Stücke führten<sup>2)</sup>, hatten dagegen die gröfseren holländischen Convoyer, die mit der Elbe verkehrten, etwa 24—26 Stücke. Sie gingen auch tief. Von den beiden im Oktober 1704 auf der Elbe erscheinenden Convoyern hiefs es, sie gingen 19 Fufs tief, und im Januar 1710 mufste eine grofse Flotte ohne Convoy abgehen, weil für diese nicht Wasser genug vorhanden war. —

Ziel der nach der Elbe bestimmten holländischen Convoyflotten war nicht nur Hamburg, sondern auch die anderen Hafenorte des Stromes, namentlich Glückstadt und Altona. Die holländischen Convoyer selbst scheinen nur ausnahmsweise nach Hamburg herauf gekommen zu sein; meistens blieben sie bei Glückstadt, wo sie mehrfach auch überwinterten. Convoy nur bis zur Elbmündung galt in kriegerischen Zeiten nicht für genügend; Kuysten schrieb am 4. Oktober 1686, die holländischen Convoyer könnten der Schifffahrt Hamburgs nur nützlich sein, wenn sie bis Glückstadt und Stade aufkämen. Von hier aufwärts war die Fahrt ja meist sicher; nur selten bedurfte man weiter Convoy; am 14. Februar 1676 schrieb aber der Sekretär Floris, in Glückstadt seien zwei Schiffe von Amsterdam

<sup>1)</sup> Die Zahlen, die sich in meiner Schrift „Hamburgs Seeschifffahrt und Waarenhandel vom Ende des 16. bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts“ (Hamb. 1893) S. 16. 33 für die erste Hälfte des 17. Jahrhunderts finden, werden wohl auch für die hier in Betracht kommende Periode im Wesentlichen noch zutreffen.

<sup>2)</sup> Über die geringe Stärke dieser Convoyen vgl. oben S. 309.

angekommen, könnten aber ohne genügende Convoy nicht aufwärts fahren.

Doch war der eigentliche Mittelpunkt dieses Convoyverkehrs Hamburg. Hier an der Börse wurden regelmäsig die Anschläge über die Abfahrten der Convoyer, die Aufforderung zur Admiralschaft angeheftet, auch wenn die Convoyer, — was die Regel war —, auf der Stör lagen; hier kamen die Schiffer zusammen und ordneten ihre Frachtgeschäfte; ja die Convoyer selbst verproviantirten sich im Nothfall in Hamburg, auch wenn sie bei Glückstadt lagen<sup>1)</sup>. —

Trotz der Convoyer war die holländische Fahrt oft nicht ungefährlich. Um Ostern 1678 griffen Dünkirchener Kaper die nach Holland segelnde Convoy an und nahmen ihr vier Schmacken fort<sup>2)</sup>; im Juli desselben Jahres kaperte wieder ein Dünkirchener mehrere friesische Schmacken, die so unvorsichtig waren, sich von den Convoyern zu trennen<sup>3)</sup>. Dagegen gelang es im Juli 1703 dem friesischen Wattconvoyer Guitet, einen kleinen französischen Kaper zu nehmen<sup>4)</sup>. Im November 1704 kehrten der Emdener und der friesische Convoyer aus Furcht vor ostendischen Kapern wieder auf die Stör zurück; im Sommer 1705 ging in Hamburg das Gerücht, daß eine holländische Convoy bei Wangeroog von Kapern auf den Strand gejagt worden sei. Im Frühjahr 1707 machte ein kleiner Kaper die Küstenfahrt zwischen Weser und Elbe unsicher.

Im December 1711 hatte einer der holländischen Convoyer das Mißgeschick, an der Elbmündung festzugerathen und total auseinanderzubersten, doch wurde die ganze Mannschaft gerettet<sup>5)</sup>. —

Als holländische Convoykapitäne finde ich folgende namentlich genannt.

Vom Wattconvoyer (ohne nähere Bezeichnung):

im Jahre 1665: Schütte,

„ „ 1672: Jacob Philipsen<sup>6)</sup>.

<sup>1)</sup> van den Bosch an Generalstaaten. 24. Januar 1710: die Kapitäne „hier om te victualieren gekomen zijnde“.

<sup>2)</sup> Steltzner III, 1163.

<sup>3)</sup> Kuysten an die Generalstaaten, 29. Juli 1678; er berichtet zugleich, daß der Kaper auf oldenburgischem Gebiet gelandet wäre und sich dort verproviantirt hätte.

<sup>4)</sup> Kuysten 13., 17., 27. Juli 1703.

<sup>5)</sup> van den Bosch an Generalstaaten, 11. December 1711.

<sup>6)</sup> Vielleicht identisch mit dem Kapitän Jacob Philipsz. den de Jonge a. a. O. II, 191 (1667) erwähnt.

Vom friesischen Wattconvoyer:

im Jahre 1676: Jentjema,  
 " " 1702: Lautenbach,  
 " " 1708 und später: Guitet.

Vom holländischen Wattconvoyer:

im Jahre 1675 und später: Pesser,  
 " " " " " Pellicorn.

Von der großen holländischen Convoy:

im Jahre 1676: Coot.  
 " " 1702: van Royen,  
 " " " Jan Francq,  
 " " 1703: de Jongh<sup>1)</sup>,  
 " " 1706: Taelman<sup>1)</sup>,  
 " " " Vlooswyck.

Namen der Convoysschiffe finde ich nur zweimal erwähnt: des Kapt. Jan Francq „Oorlog-Schip“ hiefs „de Cruyberg“<sup>2)</sup> und Guitet's friesische Wattconvoy „Hennaerderadeel“.

<sup>1)</sup> Beide vielleicht identisch mit den gleichnamigen, bei de Jonge a. a. O. im Register aufgeführten holländischen Seeofficieren.

<sup>2)</sup> Ein so benanntes holländisches Kriegsschiff, zur Escadre der Nordsee gehörend, bei de Jonge III, 748.

## Das Convoywesen Bremens<sup>1)</sup>.

### I. Convoy nach England.

Ebenso wie Hamburg hat auch Bremen schon frühzeitig Schiffe ausgerüstet, um seinen Strom und die Schifffahrt auf demselben vor Seeräubern und sonstigen Feinden zu schützen. Auch hat der Bremer Rath früh schon zum Geleit bremischer Schiffe Convoyen veranlaßt. Am 22. Juli 1589 gab der Rath dem Kapitän Albert Harries eine Instruktion, in der es heißt: „Nademale dorch allerhandt plackerie ende frigbuterie den gemenen hantierenden Sehefarenden und Kopman, sowol langes de fressche [= friesische] side als up der Jade ende Wesser ein tidtlang anhero grot schade togefogt ende wedderfaren is“, so habe, hierdurch veranlaßt, der Rath „na rade der witheit ene ordentliche Confoie mit swaren unkosten de schepen henaver in dat Flig [= Flie] ende wedder an desse side tho convoyeren anstellen laten“; Schiffer und Kaufleute, die „vermetentlich ungeachtet der gefhar up ihre egene gelede foren unde foren laten“, werden deshalb gewarnt. Harries mußte, wie es in einem Aktenstück vom 16. Juli 1593 heißt, die Schiffe auf der Weser schützen und in See geleiten, „so widdt idt de noturft erfordert“.

Weiter als bis Holland einer- und zur Elbe andererseits ist diese Convoyfahrt damals aber nie gegangen, und die Bremer Schifffahrt nach diesen beiden Richtungen zu schützen, dafür reichte, namentlich in un-

<sup>1)</sup> Einige Notizen über Bremer Convoywesen finden sich bei Duntze, Geschichte der freien Stadt Bremen IV, S. 288, 289; sie sind aber nicht frei von Irrthümern. Meine Darstellung beruht fast ganz auf dem Bremer Staatsarchiv.



ruhigen Zeiten, Das, was Ende des 16. Jahrhunderts an Convoyeinrichtung bestand, absolut nicht aus. Als im Herbst 1590 die nordwestdeutsche Küste und in Folge dessen auch die Schifffahrt durch das Herumstreifen entlaufener Soldaten in hohem Grade unsicher geworden war, erklärte der Bremer Rath dem Rath von Amsterdam in einem Schreiben vom 6. November, daß er es nicht auf sich nehmen könne, den Weserstrom „zu entblößen und die in Holland ligende Schiffe anhero zu convoyeren“, stellte deshalb das Gesuch, daß von Holland aus den Bremer Schiffen „ein guetes wolvorsehenes Convoysschiff mittgethan“ würde. Der Bremer Rath fügte noch hinzu, daß er um so weniger im Stande sei, den Schiffen zu Hilfe zu kommen, „da wir auch die Korn-Schiffe von und nach der Elbe itzo zu beliten [= begleiten] gezwungen werden“.

Noch Ende des Jahrhunderts bitten einmal Bremer Schiffer um Geleit von der Weser nach Holland durch „Orloch-Schepen“.

Im Wesentlichen bestand aber der Zweck der im 16. und während des größten Theils des 17. Jahrhunderts von Bremen gehaltenen und ausgerüsteten Kriegsschiffe in dem Schutz der Weser; in den Bestellungen der Kapitäne ist nur vom Schutz der Weser und des bremischen Ufers und der mit Bremen verkehrenden Schiffe auf dem Fluß die Rede. Als im Sommer 1605 die Admiralität von Friesland dem Rath nahe legte, Bremen möchte „ein Confoy zwischen Blexen und dem Fegesack“ anlegen, lehnte der Rath dies ab, weil die Stadt genügend Sorge trage für die Sicherheit der Weser. Im Jahre 1613 beschloß aber der Rath, zu diesem Behuf auf eigene Kosten ein Schiff, das als „Convoy“ bezeichnet wird, auf die Weser zu legen; im März 1636 wird der Tonnenbojer, der schon im 16. Jahrhundert genannt wird, gegen Dünkircher Freibeuter ausgesandt und mit Soldaten belegt. Im Jahre 1671 lagen zwei bremische Schiffe zum Schutz der Weserschifffahrt auf dem Fluß.

Wenn nun auch diesen Fahrzeugen schon mehrfach der Name Convoysschiff beigegeben ist, und sie auch wohl gelegentlich als Geleitsschiffe verwendet werden, — zu einem ordentlichen Convoybetrieb kam es in Bremen doch erst im letzten Jahrzehnt des 17. Jahrhunderts. Es ist aber bemerkenswerth, daß dieser Schritt in Bremen nicht, wie in Hamburg, von städtischen und öffentlichen Behörden ausging, sondern zunächst von Privatleuten. Im Jahre 1689 nämlich thaten sich eine Anzahl von Kaufleuten zusammen und kauften auf gemeinschaftliche Rechnung in Emden ein Schiff: „Der goldene Löwe“. Die Älterleute der Kaufmannschaft beteiligten sich hieran mit  $\frac{3}{20}$ , während die übrigen  $\frac{17}{20}$  von anderen Bremer Kaufleuten übernommen wurden. Das Schiff führte 20 Kanonen, 50 Mann Besatzung und ward kommandirt von Kapitän Cornelis Neuvell. Der Zweck des Schiffs war, „bey gegenwärtigen ge-

fährlichen Läuften zu desto bessern und geruhigern Fortsetzung der Handlung von und nacher London“ zu dienen. Wer unter dem Geleit dieses Schiffs Güter versenden wollte, hatte einen Procent „Begleitungsgeld“ vom Werth dieser Güter an die Direktion zu entrichten. Das Schiff hat dann im genannten Jahre eine oder mehrere Fahrten nach London zurückgelegt<sup>1)</sup>.

Es zeigte sich aber bald, dafs dies eine Schiff den Bedürfnissen nicht genügte; die Schifffahrt Bremens nach England, der die Convoy zu dienen hatte, war damals so bedeutend, dafs mit einem Schiffe, wie der „Goldene Löwe“ war, sie zu schützen im Hinblick auf den damals tobenden Seekrieg nicht möglich war. Es mag hier zunächst kurz erwähnt werden, dafs man zur Sicherung der bremischen Schifffahrt damals an eine Unterstützung durch Brandenburg gedacht hat. Dem Kurfürst Friedrich wurde — von wem, ist mir nicht bekannt — der Vorschlag unterbreitet, dafs während des Krieges die Bremer Kauffahrteischiffe von Brandenburger Kriegsschiffen geleitet werden sollten; damit dies an Ort und Stelle besser beaufsichtigt werde, sollte ein gewisser Meyer, Bruder eines halberstädtischen Regierungsraths, in Bremen als brandenburgischer Admiralitätsrath funktioniren. Der Kurfürst liefs hierüber am 18./28. März an die „zur Admiralität unserer Africanischen Compagnie Verordneten Praesidenten und Rätthe in Embden“ schreiben und drückte die Hoffnung aus, „dafs diese Convoyrung zu einem ingress und anfang dienen solle, uns mit bemeldter Stadt Bremen der Commerciens halber allmählig dergestalt zu setzen, wie Wir alldort mit Embden gethan“. In ihrer Antwort erklärte die Afrikanische Compagnie sich allerdings gern bereit, sich mit Bremen in dieser Sache zu einigen, aber sie äufserte zugleich ihr Bedenken, dafs nämlich Bremen Nebengedanken dabei habe und nur Schutz gegen Schweden suche.

Weiter ist von diesem Projekt nicht die Rede. Ob die Bremer nicht auch bei reiflicher Überlegung eine brandenburgische Unterstützung lieber vermieden hätten, mag dahingestellt sein. Sie halfen sich vorläufig selbst. Der Zustand des Handels, so stellten am 3. Februar 1690 die Direktoren des Fregattschiffs „Der goldene Löwe“ dem Rath vor, sei durch den französischen Krieg sehr traurig, aber „vivere non est necesse, sed navigare necesse est“; mit der Berufung auf diesen alten Spruch baten sie um Abordnung von Herren des Raths, die mit ihnen gemeinschaftlich darüber verhandeln möchten, wie man Wandel schaffen könne in den

<sup>1)</sup> In dem unten zu erwähnenden Projekt der Direktoren ist nur davon die Rede, dafs der „Goldene Löwe“ eine Flotte von 6 Schiffen glücklich hin und zurück geleitet habe.

beklagenswerthen Schiffahrtzuständen; sei es nicht möglich, daß Bremen, wie Hamburg, von Frankreich die Neutralität erhalte, so sei eine Organisation des Convoywesens in Erwägung zu ziehen, da das „von Particularen eingerichtete Defensions-Schiff der güldene Löw genandt allein nicht gnugsam zu begleitung aller unserer Schiffe geurtheilet wird“. Zugleich überreichten die Direktoren ein Projekt „wegen eines Defensions-Schiffes auf Engeland“. In diesem wurden zunächst die wirthschaftlichen Vortheile, die eine Convoy bringe, und die schon der „Goldene Löwe“ gebracht, dargelegt; die Handlung auf London sei durch dieses Schiff erhalten worden. Wie werthvoll aber diese Convoyrung zu erachten sei, ergebe sich schon daraus, wie sie von den „auswertigen Assuradeurs in Holland und Engeland consideriret würde“; diese hätten nämlich die unter der Convoy fahrenden Güter gegen eine sehr geringe Prämie, wie sonst in Friedenszeiten üblich, zu versichern sich erboten, „auch in Beweifs solches erbietens jüngst mitten im Winter gegen 2 1/2 % von Londen hieher versichert, da doch im Gegentheile ohne Convoy 8 bis 10 vom Hundert sind bezahlet worden“. Diese Herabsetzung der Spesen habe denn auch schon die Folge gehabt, daß verschiedene Ballen und Fässer schlesische Leinwand von Leipzig, wie auch andere kostbare Waaren aus Italien hierher auf dem Wege seien, denen grössere Partien folgen sollten. Daß Bremen sehr viel daran gelegen sein müsse, „wan wir bey gegenwertigen Zustandt und nunmehr wiedererhaltenen transport der Manufacturen aufs Engeland nacher gantz Ober Deutschlandt unserm Westphälischen den Schlesinger Linnenhandel und Italianische Spedition konten beyfügen und was vor anschnliche Vortheilen dieser Statt insgemein und vielen Particularen insbesondere daraus bey folgende Friedenszeiten würden zufließen können“, das sei begreiflich. Nun habe sich die Unsicherheit auf der See noch vermehrt, sowohl durch die französische Kaper und Kriegsschiffe wie auch den drohenden Besuch der Türken in der Nordsee, während andererseits der bremische Handel doch dringend „die Correspondenz und Schiffarth auf der Oostsee, wie dan auch per Schottland zu continüiren“, erfordere; so sei es unmöglich, „daß alle diese Vortheile zusamen durch ein und zwar nur mit 30 Canonen besetztes Defensions-Schiff, wie das zugelegte Fregat-Schiff ist, konten erhalten und soviele begleitungen gebührend versehen werden“. Es möchten deshalb aus der Convoykasse die zur Ausrüstung eines zweiten, stärkeren Schiffes nöthigen Gelder bewilligt und beide Schiffe dann unter gemeinsamer Reederei verwaltet werden.

Der Ehrb. Kaufmann erklärte seine Zustimmung zu der Ausrüstung eines zweiten Convoysschiffs, und zwar mit dem ausdrücklichen Bemerkem: „zu begleitung der Kauffmannschiffe nicht allein nacher Engeland, sondern

auch nach erfordernder Gelegenheit auff allen anderen Haffen“. Nachdem auch die Wittheit am 5. November sich mit dem Plan einverstanden erklärt und der Rath seine Zustimmung gegeben hatte, kam am 17. December ein Reces von Stände behufs Anordnung einer Convoy „zur Bedeckung der Schiffe“. Im 1. Artikel wurde festgesetzt, daß „für der Hand und bis dahin man die Convoye zu vergrössern für nöthig befinden wirdt, nur ein, jedoch tüchtiges und zur defension capables Schiff ehstens erkauffet und angeschaffet“ werden solle. Die Convoy war (Art. 4) „hauptsächlich zur sicherheit der Engelsen negotien“ bestimmt, und das Schiff sollte „zu keinem andern Zweck, wodurch jener [d. h. der Hauptzweck] einigermassen verhindert oder troubliret werden kann, gebraucht und employret werden“. Doch hatte schon der Ehrb. Kaufmann in seinem Gutachten über das Projekt eine Verwendung der Convoy nicht nur auf London, Hull, Newcastle und Schottland, sondern auch nach der Ostsee, nach Bergen und Amsterdam vorgesehen; und im 9. Artikel des Recesses wurde die Eventualität, daß die Convoy „auch andere nach dem Sund, Bergen etc. gehende und daher kommende Schiffe zu begleiten verhoffentlich Zeit und Weile genug haben“ werde, ins Auge gefaßt und bestimmt, daß die Direktoren auf eine dahin zielende rechtzeitige Anzeige seitens der Interessenten Rücksicht zu nehmen hätten. Die übrigen Artikel dieses wichtigen Recesses enthalten Verfügungen über die Verwaltung und Finanzen der Convoy.

Von dem „Goldenen Löwen“ ist in diesem Reces nicht die Rede; man scheint schon damals entschlossen gewesen zu sein, dies Schiff zu verkaufen; der Verkauf fand thatsächlich statt am 29. December, und zwar für 4650 Thaler. Ein neues, größeres Schiff, das „Wappen von Bremen“, wurde ausgerüstet; aus Holland verschrieb der Rath achtzehn Zwölfpfunder und anderes Geräth<sup>1)</sup>. Kapitän Jürgen Bake<sup>2)</sup> wurde Führer des Schiffs.

Ganz ohne Widerspruch, das muß hier erwähnt werden, kam der Reces von 1690 nicht zu Stande. In einer „Vorstellung wegen Beförderung der Negotien und in specie der Convoi auf Engeland“ vom 11. November wurde der Vorschlag gemacht, ob es nicht sicherer sei, zunächst sich holländischer Convoy zu bedienen, auch ward hier ganz offen angeregt,

<sup>1)</sup> Schreiben des Raths von Bremen an die Generalstaaten vom 18. März 1691. — Die Angabe Duntze's a. a. O., daß das „Wappen von Bremen“ 1696 gekauft worden sei, ist irrig.

<sup>2)</sup> Bake war damals noch im Dienste der Stadt Amsterdam; der Rath bat deshalb durch Schreiben vom 25. Februar den Rath von Amsterdam, jenem seine Entlassung zu geben. Bake beanspruchte und erhielt 60 Thaler Monatsgehalt.

ob man nicht unter der Hand bei England oder Brandenburg um eine Convoy anhalten könne; es wurde ausdrücklich betont, daß dadurch zwischen England und Brandenburg eine Harmonie herbeigeführt werden könne, die für den Weserhandel nur vortheilhaft sein würde. Diese Vorschläge bedeuteten keinen ernsthaften Widerspruch gegen das Convoyprojekt; gewichtiger war der am 10. December erhobene Protest einer Anzahl von Bürgern und Kaufleuten; sie meinten, daß diese „zu errichtende höchst praejudicirliche Convoy dieser guten Statt und dem gantzen Ehrsamem Kauffman nicht alleine sehr kostbahr, sondern auch über kurtz oder lang höchst schädlich fallen werde“. Man scheint zunächst diesem Protest wenig Beachtung geschenkt zu haben. Wenige Jahre später aber erhob sich die Opposition wieder; sie ist um so bemerkenswerther, als in Hamburg zur Zeit der Blüthe des Convoywesens auch nicht die Spur von einer solchen wahrzunehmen ist; wir müssen deshalb bei der Opposition und der Vertheidigung etwas ausführlicher verweilen. Die Bedeutung des Convoywesens uns klar zu machen, ist gerade ein Einblick in diese Diskussion sehr geeignet.

Gegen die Stadtconvoy wurde namentlich eingewandt: erstens die Schädigung, die durch sie den bremischen Stadtfinanzen erwachse, und zweitens, daß Bremen seinen Handel auf England auch ohne dieses Schiff mit Hamburger, englischen und holländischen Convoyen fortsetzen könne. Ersterer Behauptung konnte man später den offenbaren Nutzen, den die Convoy für die bremischen Schiffer und Reeder gehabt, entgegenstellen<sup>1)</sup>. Was letztere Ansicht betrifft, so wurde von den Anhängern der Convoy Folgendes ausgeführt: Es sei „impracticabel“, mit den fremden Convoyern die „Commercia zu continuire“, denn, wenn keine Convoy von der Weser zur Verfügung stehe, so werde Niemand Waaren über Bremen senden; erstens, weil die Versicherung der Schiffe nach der Elbe und Holland wenigstens 1½ bis 2 Procent betrage, und zweitens, weil man nie sicher die Überkunft der Güter unter fremder Convoy berechnen könne, denn die Convoy über Holland gehe sehr langsam, sowohl von Bremen über Holland wie auch aus Texel und dem Vlie. Auf die Convoyen von der Elbe nach England sei nie sicherer Verlaß, da sie von der englischen Admiralität nur zu Gunsten des Court in Hamburg gegeben würden, und die Stadt Hamburg, deren Kasse aus den englischen Gütern keine Einnahme zuflosse, nur selten eigene Convoy nach London gäbe. Auch auf die geringe Zuverlässigkeit dieser englischen Convoyen im Geleiten fremder Schiffe wurde hingewiesen. Ohne eigene Convoy sei überhaupt kein Eigenhandel und kein Commissionshandel denkbar;

---

<sup>1)</sup> Vgl. im Anhang Nr. 54.

letzterer werde wieder ganz nach Hamburg gehen, wie er früher ganz dort gewesen; habe man aber keine Kommissionen, so könne auch der Eigenhandel nicht bestehen, denn mit Eigengütern allein liefse sich die Fahrt nicht aufrecht erhalten, da „die Menge der Güter die fertige Ladung verursacht“. Dies gelte ebensowohl für den Einfuhr- wie für den Ausfuhrverkehr; ersterer werde sich, wenn Convoy fehle, wieder nach Holland und der Elbe wenden. „Auf die Ahrt,“ heisst es in der schriftlichen Widerlegung der Gründe der Opponenten, „verliehren wir dann vor jetzo auf einmahl, worüber so lange Jahren mit grossen Kosten in Engelandt ist gearbeitet worden, undt alsdan ist der Flohr unserer Handlung weg, malsen die Englische Negotie, wie erklärlich zu erweisen sein würde, mehr als ein gantzes Drittentheil der Handlung am Weserstrom an Capital importirt.“ Werde der Handel nach England unterbunden, so würde auch der Zufluss von Geld nach Bremen sehr abnehmen und der Wechselverkehr mit der Ostsee, Rufsland und anderen Gegenden bedeutend erschwert werden. Schliesslich habe „allen vernünftigen muhtsamsungen nach“ der Name und Ruf der Bremer Convoy „die Capere intimidiret“, -so das sie die Weser gemieden hätten; der Bestand der Convoysschiffe bedeute also die Freiheit des Weserstroms während des Krieges<sup>1)</sup>.

Ebenso schlug man den die finanzielle Seite berührenden Angriff der Opponenten siegreich ab; die zu diesem Behuf aufgestellte Kalkulation vgl. im Auhang.

Auch von aussen her erhob sich Widerspruch; der Kurfürst Ernst August von Hannover beklagte sich in zwei Schreiben, vom 10. Mai 1696 und 2. Juli 1697<sup>2)</sup>, beim Rath über die Erhebung des Convoygeldes, ohne das diese Klagen Veranlassung gaben zu Änderungen des Convoywesens.

Es scheint nicht, als ob durch die Einwände der Gegner der Bestand der Bremer Convoy je ernstlich in Frage gestellt worden ist. Ohne Zweifel hat diese Convoy dem bremisch-englischen Handelsverkehr

<sup>1)</sup> „Dann wir in widrigenfall uns keine Sicherheit der Schiffe bis hinter Blexum wurden getrösten können, geschweige kein Fahrzeug die Jade und Watten mit Securiteit befahren können, malsen die traurige Erfahrung in vorigen Zeiten gelehrt hat, das auch die Schiffe nach der Jade und Hoecksiel wollend vom Hohen Weg hart unter dem Wall öfter sind weggenommen worden.“ So heisst es in dem Aktenstück des Bremer Archivs, das für obige Ausführungen benutzt ist, und das in einer Abschrift des Recesses von 1690 und der Widerlegung der Gründe der Opposition besteht.

<sup>2)</sup> Abschriften dieser Briefe sandte sein Nachfolger Georg Ludwig noch am 21. August 1704 an den Rath von Bremen.

vortreffliche Dienste geleistet. Das am schwersten wiegende Zeugnis hierfür ist wohl das der Hamburger; was diese seit Jahren erstrebten, nämlich eine beständige, von England unabhängige Convoyverbindung mit diesem Lande, das besaßen die Bremer, und darin erblickten einsichtige Hamburger einen nicht zu unterschätzenden Vorsprung der Schwesterstadt, der materiell sich recht fühlbar machte; „durch die Brehmer beständige Convoie,“ so meinte im Jahre 1696 der hamburgische Kaufmann Jacob Brommer, „ist die westpfälische Leinen Handlung fast gänzlich Hamburg entzogen worden.“

Die wichtigste Aufgabe der Convoy bestand in dem Geleit der Schiffe zwischen der Weser und England, doch wurde sie auch zu anderen Zwecken benutzt; so befahl der Rath im September 1692 dem Bake, gegen den die Weser unsicher machenden französischen Kaper zu fahren, ihn zu überwältigen und aufzubringen.

Es darf aber nicht vergessen werden, zu erwähnen, daß die Bremer sich nicht selten auch der hamburgischen Convoy bedienten, wie es auch umgekehrt vorkam. So kamen im Mai 1697 Briefe aus Bremen nach Hamburg, in denen die Bremer baten, man möge ihre Schiffe mit unter hamburgische Convoy nehmen; wahrscheinlich ist damit doch die Convoy nach England gemeint.

Bis zum Herbst 1697 hat die Convoy die bremisch-englische Schifffahrt beschirmt<sup>1)</sup>. Am 24. Oktober dieses Jahres erklärten die auf England handelnden Kaufleute, sie bedürften, da nun Friede sei, der kostbaren Convoy nicht länger, und stellten sie zur Verfügung. Im März 1698 wurde das Schiff zum Verkauf eingesetzt; trotzdem der Preis bis auf 11500 Thaler herabgesetzt wurde, fand sich kein Käufer. Im Mai 1698 erbot sich der Kapitän Bake, es zu kaufen, doch wurde nichts daraus. Nachdem im Februar 1699 in Hamburg der Anschlag, daß das Schiff zu Kauf stünde, nicht zugelassen worden war, fand es endlich im Mai dieses Jahres für 6000 Thaler einen Käufer. Bake wurde im September 1698 abgedankt und auf Wartegeld gesetzt; er fuhr nun gelegentlich für Privatrechnung.

Aber schon wenige Jahre später nahm die Stadt seine Dienste wieder in Anspruch. Der ausbrechende große Erbfolgekrieg brachte auch das Convoywesen in Bremen zu erneuter Wirksamkeit. Schon 1702 ward innerhalb des Ehrb. Kaufmanns der Wunsch, wieder Convoy nach England zu erhalten, regte. Eine noch von der vorigen Convoy herrührende Schuld von 18000 Thalern und die Hoffnung auf englische und

<sup>1)</sup> Noch mit der letzten Fahrt im Herbst wurden auch die Hamburger Schiffe übergeführt.

holländische Convoyen hielten zunächst noch von einer Verwirklichung dieses Wunsches ab. Wo aber der Bestand des ganzen Handels in Frage gestellt war, konnte es auf Schulden nicht ankommen, und auf fremde Convoyen war wenig Verlaß. Ein Bremer, nach London bestimmtes Schiff, so klagte Ende 1703 der Rath den Generalstaaten<sup>1)</sup>, sei im August nach Texel gefahren, um hier holländische Convoy zu erreichen; hier habe es bis November warten müssen, sei dann noch von der Convoy abgekommen und von einem ostendischen Kaper genommen. Überhaupt hatte man, wie der Rath später dem König von Preussen schrieb<sup>2)</sup>, der holländischen Convoy „sich ganz nicht zu getrösten, und mit der Englischen verzögerte es sich so lange, bis die beste Zeit im Jahre verlossen und man nach versäumtem gutem Markte bey späterm Herbst die Waaren allererst abschiffen müßte“ etc. Ohne Convoy zu fahren, war aber mehr als Leichtsin; französische und spanische Kaper bedrohten die ganze Schifffahrt nach Norden und Osten<sup>3)</sup>. Der „auf England trafiquirende Kaufmann“ wandte sich deshalb Anfang Januar 1704 mit einer Supplik an die Wittheit, in der um die Einsetzung einer Kommission zur Ausrüstung eines Convoyers nach England gebeten wurde. Die alte Kommission trat wieder zusammen und besichtigte mehrere Schiffe; ein den Herren Riesselmann & Sanders zugehöriges wurde für geeignet befunden und für 20 000 Thaler angekauft; es trug den Namen „de Ruland van Bremen“. Die Wittheit bestätigte den Kauf am 26. Februar. Der Rath stellte 50 Soldaten auf das Schiff. Bake wurde wieder Kapitän und blieb es bis zum Januar 1706, als er wegen „Leibesschwachheit“ die Entlassung mit einem monatlichen Gnadengehalt von zwölf Thalern erhielt<sup>4)</sup>. Sein Nachfolger ward zuerst Kapitän Timme und, als dieser gleich darauf erkrankte, Wulssen, der bisher die Watteconvoy geführt hatte; nach dem Verkauf der Convoy 1708 erhielt er fünf Thaler monatlich, durfte aber noch als Schiffer fahren.

Die „Conditiones, auf welche ein Convoy-Schiff auf England anzulegen“, datirt vom 29. Februar 1704, enthalten zunächst die Bestimmung,

<sup>1)</sup> Brief vom 26. December 1703 (Reichsarchiv im Haag).

<sup>2)</sup> Rath von Bremen an den König von Preussen, 16. September 1704.

<sup>3)</sup> Das schildert der Rath in seinem Schreiben an die Generalstaaten vom 21. März 1703 (Reichsarchiv im Haag.)

<sup>4)</sup> Noch kurz vorher kam er in Konflikt mit den englischen Behörden. Er wurde im Herbst 1705 in England verklagt unter der Beschuldigung, er habe während des vorigen Krieges verbotene Waaren, Leinwand, Schinken, Wein, Branntwein, Kattune u. s. w., eingeführt. Er konnte nur gegen eine Kaution von 2000 Thalern loskommen. Der Bremer Rath schrieb am 21. Oktober an die Königin und erklärte, Bake sei unschuldig, sein Ankläger Wilhelm Müller ein verkommenes Sujet. Damit scheint die Sache erledigt gewesen zu sein.



dafs „noch zur Zeit dieses Convoy-Schiff nur hauptsächlich zur Sicherheit der Englischen negotie abziehet“; es solle daher „auch zu keinem andern Zweck, wodurch diese intention verhindert würde, gebraucht und employet werden“.

Auf einige Bestimmungen dieser „Conditiones“ muß aber etwas näher eingegangen werden, denn diese Punkte berühren Kernfragen der bremischen Handels- und Convoypolitik und sind eben deshalb nicht ohne Opposition geblieben. Es wurde nämlich bestimmt, dafs Niemandem die Handlung von der Weser auf England verstattet sein sollte, als nur gegen Entrichtung der für die Benutzung der Convoy festgesetzten Abgabe von  $1\frac{1}{2}$  Procent, ob er nun die Convoy wirklich beutzte oder nicht. Ferner sollten auch die Waaren, die von der Weser nach London und vice versa gingen, aber den Weg über die Elbe oder Holland nähmen, einer Convoyabgabe von einem Procent unterworfen sein, obgleich sie Bremer Convoy nicht genössen. Die Waaren aber, die zu Wasser oder per Achse nach Stade oder Buxtehude von der Weser gingen, sollten hierzu eines von der Convoykasse auszustellenden Freizettels bedürfen.

Betrachten wir zunächst die erste dieser Bestimmungen<sup>1)</sup>. Neu war sie nicht. Schon in den Recces von 1690 war der Artikel aufgenommen, wonach die auf England „trafiquirende Kaufleute“ sich verpflichteten, „von allen dahin „entweder mit oder ohne diesen Convoyer gehenden und wieder kommenden Güthern  $1\frac{1}{4}$  Procent, nach den wahren wehrt“ entrichten zu wollen. Diese Verfügung hatte zum Zweck die finanzielle Sicherstellung der Convoy im Interesse der Allgemeinheit. Es war nicht möglich, die Convoy aufrecht zu erhalten, wenn nur ein Theil des Waarenverkehrs der Weser mit England der Convoyabgabe unterworfen wurde. Die Convoy war nur für Zeiten der Noth, der maritimen Unsicherheit eingerichtet; ihre Erhaltung kostete viel Geld; sie war eine Institution nicht nur im Interesse einiger großer Kaufleute, sondern in demjenigen des Gesammthandels, der Gesammtwohlfaht eines ganzen städtischen Gemeinwesens; diese Einrichtung zu erhalten, wurde allen mit England handelnden Kaufleuten eine Abgabe, ein Convoygeld, auferlegt, mochten sie sich nun der Wohlthat dieser Einrichtung theilhaftig machen oder nicht. Die Stadt zwang Niemandem ihre Convoy auf, aber sie hielt sie bereit für alle mit England Handel Treibenden. Für dies Bereithalten — so mag die rechtliche Auffassung und Erklärung gewesen sein — konnte sie auch von Allen eine Abgabe verlangen. Wenn durch diese Bestimmung zugleich ein sekundärer Zweck

<sup>1)</sup> Vgl. auch das im Anhang Nr. 56 abgedruckte Aktenstück, das wahrscheinlich aus dieser Zeit stammt.

erreicht werden sollte, nämlich zu verhindern, daß der Verkehr mit England in den Händen weniger großer Kaufleute vereinigt werde, so kann man ja allerdings zweifelhaft sein, ob eine Obrigkeit die Aufgabe hat, durch eine Verordnung ein solches Ziel zu erstreben; im Interesse des Handels ist, mit gewissen Ausnahmen, dies Streben sicherlich. Aus den vom Rathe zur Vertheidigung des Reglements verfaßten Schriftstücken ergibt sich deutlich, daß bei der Feststellung jener Bestimmung dies Motiv mitgewirkt hat. Es sei unmöglich, schreibt der Rath einmal an den Kurfürsten von Hannover, „daß der eine Kaufman neben dem andern bestehen konte, wan der eine  $1\frac{1}{2}$  % von seinen Güthern bezahlen müfste, und der andere solche zu ersparen Gelegenheit behielte“, und ein andermal: Die Gegner der Convoy in Bremen hätten „ihr Absehen mehr auf ihren Privat-Eigennutz, als das gemeinsame Beste gerichtet, indehm sie ohne Convoy die Handlung fast alleine an sich zu halten und die Wahren, absonderlich das Linnen, so aufs dem Oberlande von hier nach Engelland gehet, in viel geringerem Preise zu erhandlen mogen verhoffet haben, da dennoch die Handlung dem Publico viel ertreglicher fället, wan ein jedweder sich derselben zu bedienen Gelegenheit hat, als wan etliche wenige ihrem eigennutze darunter alleine nachgehen“. Bemerkenswerth ist, daß schon zur Zeit der ersten Stadteconvoy sich Stimmen erhoben hatten gegen die monopolistischen Absichten Solcher, die sich von der Convoy emancipirten; bereits im März 1696 hatten eine Reihe von Kaufleuten auf gewisse Mißbräuche im Convoywesen hingewiesen und verlangt, daß keine Waaren nach England abgesandt oder von dort kommend in den Verkehr gebracht werden dürften, wenn nicht Zettel von der Convoykammer darüber ausgestellt seien; ebenso daß kein Schiff zur Ladung nach England zugelassen werden dürfe, es sei denn, daß es von allen nach England handelnden Kaufleuten „zugeleget und bequem gefunden“. Offen war damals darauf aufmerksam gemacht, daß gewisse Kaufleute, anstatt die Convoy zu benutzen, „mit genugsamer Mannschaft und Gewehr, selbst Canons, versehene Schiffe zur Ladhung auf Engelland lassen anlegen“ u. s. w. Der Rath hatte sich damals nicht auf eine Änderung der Bestimmungen von 1690 eingelassen. Aber gewiß werden jene Erfahrungen bei der Neuregelung von 1704 verwerthet worden sein.

Die zweite den Verkehr nach England über die Elbe und die Niederlande betreffende Bestimmung war neu; sie findet sich nicht in dem Recefs von 1690. Sie verdankt Erwägungen der Billigkeit und Gerechtigkeit ihre Entstehung und war das Produkt von Erfahrungen, die man während der vorigen Convoyperiode gemacht hatte. „Dieses ist,“ so schrieb der Rath am 27. September 1704 an König Friedrich von

Preußen, „das ärgste Schlupfloch, dessen jene eigennützige Leute sich vorhin bedienet haben; nehmlich wenn sie Convoy von der Elbe vermutheten, so liessen sie vorhin ihre Güter per Axe nach der Altona (nicht nach Hamburg, weil bey dasigen Unkosten gar kein Vortheil zu finden) abgehen, practisirten alsdan ihre Güter heimlich in die Hamburgischen Schiffe, weil sie öffentlich nicht angenommen werden, und gaben sich damit bey der Convoy von der Elbe, oder sie nahmen woll gar die Zeit wahr, wann unsere Convoy von der Weser abzugehen beordert, fügten sich bey denen auf der Elbe fertig liegenden Schiffen, so unter unserer Convoy mit abgingen“<sup>1)</sup>. Aus dieser Darstellung sehen wir klar, was den Bremer Rath zu dieser Mafsregel bewog; sie sollte die „Defraudationen“ verhindern, sollte es verhüten, dafs Bremer Güter, nachdem sie in Bremen das Convoygeld umgangen, von der Elbe aus Convoy unentgeltlich erschlichen, „wan andere trewgesinnete Bürger defsfals so schwehre Kosten tragen müssen“. Dafs dies der einzige Zweck der Bestimmung war, und dafs sie nicht etwa auf eine gegen Hamburg gerichtete Konkurrenzmafsregel hinauslief, erhellt schon aus obiger Darstellung. Denn wollte Jemand Güter von Bremen per Achse nach Hamburg und von hier unter Convoy nach England senden, so waren die Kosten der Landfracht und des in Hamburg zu zahlenden Convoygeldes zusammen so bedeutend, dafs man bei Zahlung der 1 $\frac{1}{2}$  Procent Convoygeld in Bremen sich vortheilhafter stand. Es war defshalb die fernere Verfügung getroffen, dafs dasjenige, was für Hamburger Rechnung von Bremen auf Hamburg versandt wurde<sup>2)</sup>, vom Bremer Convoygeld befreit war. Wenn die Hamburger Einrichtungen defshalb nicht geeignet waren, illoyale Umgehungen der Bremer Convoykosten zu begünstigen, so war das um so mehr der Fall in Altona und den übrigen unterelbischen Plätzen, namentlich Buxtehude; „unter allerhand praetexten“ verstand man es, von hier aus sich der Convoyeinrichtungen zu bedienen, ohne dafür zu bezahlen. Man kann nicht umhin, von diesem Gesichtspunkt aus die bremische

<sup>1)</sup> Ähnlich in einem Schreiben des Dr. Kannengiesser in Bremen an Syndikus v. Bostel in Hamburg vom September 1704 (Hamb. Stadtarchiv, Zollsachen).

<sup>2)</sup> Um dies genau festzustellen, war den Betreffenden die Ablegung eines Eides vorgeschrieben; dieser lautete: „—, dafs die . . . Pack Linnen, worüber ich ein Freizettel verlange und die ich heut oder morgen von hier aus sende, mein eigen propre guht, dafs ich auch dieselbe zu der Convoy Nachtheil nicht auf Altona oder sonst einen andern Ort an der Elbe als allein recta nach Hamburg versende, und zwar allein vor meine Rechnung, ohne dafs ein Bremischer Bürger dabey interessiret sei, ich auch bey derselben Verkauf keinem Bremischen Bürger weder directe noch indirecte participiren zu lassen gedenke. Alles getreulich und ohne Gefährde. So wahr helfe mir Gott.“

Mafsregel als wohlbegründet anzusehen; dem Kurfürsten von Hannover schrieb der Rath am 19. November 1704, jener werde es doch nicht billigen wollen, „dafs wir zur defraudation unserer sowoll, als der Hamburger Convoy den weg nach der Altona frei lassen solten“.

Die Opposition, die sich, wie früher, gegen die Convoy erhob, richtete sich im Wesentlichen gegen die hier erwähnten neuen Bestimmungen des Reglements. Zunächst erhob sich in Bremen selbst der Widerspruch. Vierzehn Kaufleute — Johann Jobst Vogel, Matthias Thorbecke, Friedrich Ernst Droop, Arend thor Specken, Gerd Meyer, Herman Büsching, Carsten Krevet, Johan Rouwe, Berend Brockman, Hieronymus Grelle, Hieronymus Jos. Schulte, Helmers Ibbeken, Barthold Reusch —, alle, wie der Rath später meinte, „neuwe Ankommlinge aus der Frembde“, legten, nachdem sie das Zustandekommen der Convoy nicht hatten verhindern können, Protest gegen diese ein, ja sie gingen sogar, — damals allerdings nichts Ungewöhnliches, — mit einer Beschwerde an den Kaiser. Ihre Klage ging zuvörderst dahin, dafs sie nie ihre Zustimmung zu der Convoy gegeben, focht also die rechtliche Wirkungskraft des Reglements an. Dann drückten sie die Befürchtung aus, dafs leicht aus den 1½ % drei werden könnten, eine Befürchtung, wie sie ja sehr oft bei Auferlegung von Abgaben ausgesprochen wird. Aufserdem wandten sie sich gegen jene neuen Bestimmungen und meinten schliesslich, dafs bei den schlechten Handelszuständen aus England nach Deutschland kein beträchtlicher Waarenverkehr sein werde, so dafs die Convoy „nohtwendig crepiren muste“. Gegen diese Einwände der Protestler richteten die Convoydeputirten am 13. Juni ein Schriftstück, unterzeichnet von Jacob von Berchem und Simon Post, in dem sie jene einzeln widerlegten. Dafs die Convoy mangels an Gütern nicht bestehen könne, sei irrhümlich; im Gegentheil sei, sobald man in Deutschland und England erfahren, dafs eine Convoy hier angelegt habe, „es dahin gediehen, dafs vornehme Kauffleuthe in Engeland und Teutschland express begehrt haben, nicht eins, sondern 2 Schiff von hier nach Hull zu schicken, welche dort ihre völlige Ladung an lauter Tücher, Kirsey und andern feinen Manufacturen anhero werden erhalten und wenigst 180 Pack dergleichen, wo sie Gott behalten fahren lest, werden anhero bringen“; ein solches „Capitall und reiche Ladung“ sei wohl in langen Jahren auf einmal nicht hierhergekommen „und kein eintzig Stück were anhero gekommen, wan man nicht habe versicherung kounen geben, durch unser Convoy die Schiff von Hull anhero zu begleiten“. Und mit dem Verkehr mit London werde es ebenso sein, „davon die Exempell noch in frischer Gedächtnufs sindt von voriger Convoy“. Der Rath richtete am 2. Juli eine „Remonstratio“ an den Kaiser, und zwar suchte er das Interesse, das der letztere an der

finanziellen Seite der Sache haben mußte, zu wecken. An der „Beybehaltung des Commerci“, so setzte der Rath auseinander, sei nicht allein der ganzen Stadt Wohlfahrt, sondern auch „vieler Tausend mittelmäßiger undt geringer Leutte Leben und Unterhalt gelegen“; vornehmlich aber würde die Handlung zur See in Bremen ganz aufhören müssen, wenn die Convoy „cessiren“ sollte, „alsdan aber folglich durch die publique revenues als Accise und dergleichen, so von einkommenden u. aufgehenden Güthern bezahlet werden, gantz ermangeln undt eben dadurch die Stadt nicht im Stande bleiben, ihre ordinaire publique Lasten zu tragen, viel weniger dafs sie die erforderte Reichs- und Crayfs-steuren, Cammerzerter und dergleichen, imsonderheit auch die schweren Reichs-Hülffgelder, womit die Statt bey führwehrenden blutigen Reichskriege von Ew. Kayserl. May. beleet, nicht bezahlen können, sondern sie würde allein hiedurch Ew. Kayserl. May. und dem gantzen Heyl. Röm. Reich gantz inutil werden, wo sie nicht wohl gar drüber verlohren u. dem Reich also eine considerable Frontier-Stadt abgehen müste“. Welchen Erfolg dieser Appell an das kaiserliche Geldbedürfnis gehabt, ist uns nicht bekannt. Die Bremer Protestler drangen mit ihrem Willen doch nicht durch. Nachdem die Wittheit am 11. Juli beschlossen, dafs es bei der Convoyrung bleiben solle, weigerten sich jene, Convoygeld zu zahlen; darauf wurde auf die Güter, die sie verschiffen oder empfangen wollten, Arrest gelegt. Die Sache ging dann ans Kammergericht nach Wetzlar; doch ehe sie hier entschieden wurde, was wohl recht lange hätte dauern können, versuchte man einen Vergleich; dieser kam im Februar 1705 zu Stande und wurde von der Wittheit genehmigt. —

Doch blieb es nicht bei dieser inneren Opposition; auch von ausen erhob sich Widerstand gegen die neuen Convoybestimmungen. Da beschwerte sich ein hannöverscher Unterthan, Hermann Droop aus Lemförde, ein Bruder des gleichnamigen Bremer Protestlers, bei seinem Kurfürsten über die Bremer, die ihm, als er die Ablegung der vorgeschriebenen eidlichen Erklärung verweigert<sup>1)</sup>, seine Waaren, die über die Elbe nach England gehen sollten, mit Beschlag belegten. Dann sandte derselbe Kurfürst eine Beschwerde der Mündener nicht nur über die beiden neuen wichtigen Bestimmungen des Convoyreglements, sondern auch über die Erhebung eines Convoygeldes überhaupt. Das alte Convoygeld, das von Bremen erhoben, aber zur Convoy nicht verwandt werde, belaufe sich schon „bis einige Tonnen Goldes“, und davon könne die neue Convoy sehr wohl ausgerüstet und erhalten werden. Sie deuteten auch auf Hamburg hin, wo die Frage, ob Krieg oder Frieden, auf die Höhe des Convoygeldes

<sup>1)</sup> Am 8. Oktober 1704 legte Droop schliesslich doch diesen Eid ab.

ganz ohne Einfluss sei, während „zu Bremen solche Gelder niemahls darzu, wozu sie colligiret worden, employret oder davon den Commercirenden etwas zu Gute gerechnet, sondern woll was durch die zu der Einnahme bestellte oder sonsten schaden causiret ist, von dem Kaufman durch solche Auflagen wieder erpresset worden“. Mit Bezug auf die neuen Bestimmungen aber meinten sie, sie würden dadurch gehindert, Güter „mit der weit suffisanten Hamburger und Englischen Convoy über Bremen nach Londen gehen“ zu lassen. Auch könnten sie ihre Waaren wohl von Münden über Hutbergen<sup>1)</sup> nach Hamburg und von da nach London versenden, und zwar würde dieser Transport trotz der kostspieligen Landfuhr von Hutbergen bis zur Elbe gar nicht theurer kommen, als der Transport direkt über Bremen nach London; lästig an diesem Landtransport sei lediglich, dafs die Waaren auf den Wagen mehr der Witterung ausgesetzt seien, als in Schiffen; auch beeinträchtigte dieser Landtransport die unterhalb Hutbergen liegenden lüneburgischen Zollstätten.

Auf diese Beschwerde der Mündener, die von allen einlaufenden Klagen die ausführlichste war, antwortete der Bremer Rath dem Kurfürsten sehr eingehend in mehreren Schreiben<sup>2)</sup>. Er begründete die Nothwendigkeit der Convoy selbst, die nicht nur für Bremen, sondern auch für die kurfürstlichen Unterthanen dringend sei, sowie des Convoygeldes; er charakterisirte den Protest der Bremer Opposition als eigen-nützigen Beweggründen entspriessend. Die Behauptung der Mündener, dafs das Convoygeld grofse Überschüsse erziele, wird zurückgewiesen. Das Beispiel Hamburgs sei für Bremen nicht maßgebend; dort werde auch in Friedenszeiten Convoy nach dem Mittelmeer, Spanien, Portugal gegeben und davon durchgehends 1 0/0 bezahlt; auch für Convoy nach England werde dort stets 1/2 0/0 bezahlt; dort reichten diese Beträge aus, so dafs man in Kriegszeiten „keinen absonderlichen Zuschufs“ bedürfe; Bremen habe in Friedenszeiten für Convoy keine Einnahme. Die Mündener selbst würden bitter klagen, wenn man ihnen in Friedenszeiten Convoygeld abfordern wolle. Der Rath setzte eingehend die Motive auseinander, die zu den angefochtenen Reglementsbestimmungen geführt. Die Mündener könnten ja ihre Güter versenden, wie sie wollten, auch ohne Convoygeld zu zahlen, wenn nur die Kollusion mit den Bremer Bürgern zum Nachtheil der Convoy verhütet werde. Sähen sie die hamburgische

1) Kleiner Ort an der Weser, nahe der Mündung der Aller, westlich von Verden.

2) 4. September, 7. September, 19. November 1704. Die Schreiben des Kurfürsten, in denen auch die Beschwerden der Mündener enthalten sind, vom 21. August, 25. Oktober, 28. Oktober.

Convoy für „sufficenter“ an, so möge das wohl der Fall sein; Bremen sei zufrieden mit seiner Convoy und hoffe sie zu bewahren, freue sich auch, daß sie diesmal bei ihrer Rückkehr aus England noch neun hamburgische Schiffe neben den Bremern begleitet habe.

Weitere Beschwerden gingen ein vom Herzog Georg Wilhelm von Braunschweig-Lüneburg<sup>1)</sup>, vom Bischof von Münster<sup>2)</sup>, von der osnabrückischen Regierung<sup>3)</sup>, endlich vom König von Preußen. Letztere bedarf einer besonderen Erwähnung. Nachdem durch Schreiben vom 16. September sich der König nach dem Grunde des Convoygeldes erkundigt hatte, setzte der Rath in seiner Antwort vom 27. desselben Monats die Sache eingehend auseinander, berichtete über seine Korrespondenz mit Hannover und wies schließlic auf den Schaden hin, den bei Aufhebung der Convoy die preussischen Weserzölle erleiden würden<sup>4)</sup>. Unter den Antwortschreiben der verschiedenen Beschwerdeführer ist das des preussischen Königs das einzige, das auf die Absichten der Bremer mit vollem Verständnis einging. Unter dem 21. Oktober erging nämlich König Friedrich's Antwort: „Gleichwie Wir nun selbige [d. h. die für die Einführung der Convoygelder angegebenen Beweggründe] gar erheblich finden, als fehlet es so weit, daß Wir unsere Unterthanen von dem angeführten Convoy-Geldt eximiret haben wolten, daß wir vielmehr schon wissen werden, auch des Churfürsten von Braunschweig Lbd., dafern Dieselbe dieser sache halber weiter an Uns etwas sollte gelangen lassen, zureichende Remonstraciones zu thun, damit Sie gleichmässig ihrer Unterthanen halber keine weitere Schwürigkeit machen möge.“ Auf diese Zusicherung gestützt, konnte der Rath dem Kurfürsten von Hannover, der am 25. und 28. Oktober wieder Klagen vorbrachte, am 19. November schreiben, „andere Puissances“ hätten versprochen, ihre Unterthanen zur Bezahlung des Convoygeldes anzuhalten.

Thatsächlich ist denn auch das Convoyreglement so, wie es erlassen war, in Übung geblieben; der Rath erwies sich gegenüber den Anfechtungen, die das Reglement namentlich von Seiten des Kurfürsten von Hannover erfuhr, standhaft.

Leider zeigte sich nur bald, wie unzulänglich die eine Convoy war. Im Jahre 1707 wurden den Bremern mehrere Schiffe, die unter der

<sup>1)</sup> Am 5. September 1704; Antwort des Raths 21. September.

<sup>2)</sup> Am 23. Oktober.

<sup>3)</sup> 3. Oktober.

<sup>4)</sup> Um 1700 hatte Preußen 4 Zollstellen an der Weser (Spannagel, Minden und Ravensberg unter brandenb.-preufs. Herrschaft 1648—1719. Hannover-Leipzig 1894. S. 6, Anm. 1; auch S. 186 ff.).

Convoy fuhren, von feindlichen Kapern weggenommen, ja es hätte nicht viel gefehlt, so wäre die Convoy selbst fortgenommen worden<sup>1)</sup>. Der Ehrb. Kaufmann beschloß im November dieses Jahres, es möchte bei der Königin von England angehalten werden, daß sie im nächsten Jahre zum Schutze der Bremer Fahrt einen Convoyer stelle. Am 30. November gab die Wittheit hierzu ihre Einwilligung; am 15. December schrieb der Rath an die Königin und stellte die Schwierigkeit dar, die Schifffahrt aufrecht zu erhalten<sup>2)</sup>, einerseits wegen der französischen Kapereien, andererseits wegen der großen Kosten, die schon die bisherige Convoyeinrichtung der Stadt auferlege; die Kaufleute hätten diese Kosten getragen, seien aber jetzt nach dem großen Verlust, den sie durch die Franzosen erlitten, dazu nicht mehr im Stande. Der Rath bat deshalb um den Schutz der Schifffahrt durch englische Convoyer<sup>3)</sup>. Auch an den Kurfürsten von Hannover ward geschrieben<sup>4)</sup> und er um Unterstützung des Gesuchs bei der Königin gebeten; die kurfürstlichen Lande, so meinte der Rath, „insonderheit deren Stat Münden und Hameln an der Weser in diesen, insonderheit am Linnenhandel an verschiedenen Orthen beym Englischen Handel zimlich hoch interessiret seyn, und uns bekennt, daß Ew. Churf. Durchl. gnädigste recommendation bey Ihrer Königlichen Majestät zu Groß-Britannien überaus sehr viel vermögen“. Am 25. April erfolgte die Antwort der Königin Anna<sup>5)</sup>, dahin gehend, daß sie dem Kommandeur ihrer mit Hamburg verkehrenden Convoyer Befehl gegeben, die nach

1) „Non tantum onerariae cum mercibus in ultima deductione jacturam fecerunt, verum ipsa deductrix navis in periculo direptionis fuit.“ (Rath von Bremen an die Königin von England, 15. December 1707.)

2) „Navigationem prosequi haud potuimus, etiamsi magnis impendiis naves deductrices fabricaverimus earumque opera aliqua saltem securitate onerarias nostras in Angliam transfretantes securas reddere conati simus, verum hac ratione periculum periculo addentes non tantum onerariarum, sed insuper deductrices nostrae in Angliam perditionem singulis transfretationibus timuimus, quare in tantis angustiis et impendiis annuis oppido gravibus, quae ad continuandum bellum in Imperio Germanico confederatae sunt, oneri impares, deductionem in mercatores nostros devolvere coacti sumus, qui huc usque quidem in ea perstiterunt, ob damna autem et impotentiam in eo pergere et perdurare non possunt amplius.“

3) „deductrices Anglianae naves, vulgo Convoyer, nostris majores et potentiores secure nostrates huc comitentur.“

4) Am 18. December 1707.

5) „Nos equidem cum pronae semper commercii incrementa undiquaque promoveamus, tum potissimum amicae et confederatae Civitatis desiderii multum deferre volumus, atque deductricium nostrarum Hamburgensium Praefecto in mandatis dari iussimus, ut onerarias quascunque Bremani destinatas sub sua tutela et praesidio reciperet et in trajectu versus Hamburgum in fluminis vestri ostium tuto deduceret itidemque inter revertendum navigia inde conquireret, quae instructa parataque forent, et ut in Thamesim deveherentur operam sedulo daret.“



Bremen bestimmten Schiffe unter seinen Schutz zu nehmen, bei der Fahrt nach Hamburg an der Wesermündung sicher abzusetzen und bei der Rückfahrt die dort vorhandenen, nach der Themse bestimmten Fahrzeuge wieder abzuholen. Diesen Anschluß an die englisch-hamburgische Convoy hatte schon der Rath in seinem Schreiben an den Kurfürsten von Hannover vorgeschlagen, „insonderheit weil doch die Convoirung der Hamburger Schiffe vorbeý unsern rivier die Weser ihren Cours nehmen müssen“.

Im Juni 1708 nahm zuerst eine englische Convoy unter Kapitän Walter Redley auch bremische Schiffe von England aus mit; gleich dieses erste Geleit war allerdings unglücklich; zwischen Ems und Weser kamen in der Nacht die Bremer von der Convoy ab und erreichten ohne die Convoy die Weser. Der Engländer aber, der seinen Auftrag ausführen und zunächst nach der Weser fahren wollte, liefs sich von Helgoländer Lootsen berichten<sup>1)</sup>, die Wesermündung sei nur vierzehn Fufs tief, und fuhr deshalb direkt nach der Elbe. Der Rath schrieb in Folge dessen an den Prinzen Georg, schilderte ihm die Sachlage und die thatsächlichen Tiefeverhältnisse der Weser<sup>2)</sup> und bat ihn, den Bremern den Genuß der zugesagten Convoy auch fernerhin zukommen zu lassen. Das scheint denn auch geschehen zu sein; genauere Angaben über den Umfang dieser Convoyrungen vermag ich vorläufig nicht zu geben.

Bereits im Mai 1708 beschlofs die Wittheit den Verkauf der 1704 angekauften Convoy, der auch wirklich erfolgte.

Damit hatte die eigentlich bremische Convoyfahrt ein Ende. Wenn es erforderlich war, wurde in der Folge der bremisch-englische Verkehr durch die englischen, mit der Elbe verkehrenden Convoyer geschützt. In welchem Umfange dies geschah, ist nicht ersichtlich. Für die Jahre 1744—59 ersehen wir aus Akten des Bremer Archivs, daß der Anschluß der Bremer an diese Convoyen ziemlich oft nachgesucht wurde. Siebzehnmal zusammen in dieser Periode wird dem Bremer Rath officiell aus Hamburg — vom englischen Residenten — Mittheilung gemacht über Termin der Abfahrt und Namen der englischen Convoyer<sup>3)</sup>.

<sup>1)</sup> „ab invidis illis insulae inhabitatoribus pilotis falsam profunditatis pelagi quatuordecim pedum mensuram in ostiis nostris suggerentibus deceptus Hamburgum cum suis deductricibus perrexit et a nostrarum navium deductione abstinuit“ (Rath von Bremen an den Prinzen Georg von Großbritannien, 23. Juni 1708).

<sup>2)</sup> Der Rath habe Redley informirt, „per ostia Visurgis non quatuordecim, sed viginti quinque et quod excurrit pedum profunditatem parem cum Albi fluvio usque ad locum quem vulgo Flath vocant semper occurrere, ut maxima etiam navigia cum onere sine periculo transire possent, id quod mappae hydrographicae inspectae testari nobiscum possunt“.

<sup>3)</sup> Vgl. oben S. 356.

## II. Wattenconvoy.

Selbst die für Bremen sehr wichtige Fahrt über die Watten war in Kriegszeiten gefährdet und bedurfte deshalb des Schutzes. In den neunziger Jahren des 17. Jahrhunderts wuchs die Unsicherheit dieser Küstengewässer in erschreckendem Maße. Nahe dem Strande wurden Fahrzeuge fortgenommen<sup>1)</sup>; im Jahre 1695 drangen Kaper auf die Watten und den Weserstrom; die Bremer sahen den Verkehr nach der Elbe und den Niederlanden schwer bedroht, der Ruin namentlich der Schifffahrt nach Holland stand vor Augen; der ganze kleine Verkehr mit den holländischen, ostfriesischen und unterelbischen Vorlanden war in Frage gestellt, wenn hier nicht etwas geschah.

Im Frühjahr 1696 einigte sich deshalb der Rath mit der Wittheit und dem Ehrb. Kaufmann, „noch ein, doch klein Convoy Schiff oder Kreuzer zu Bedeckung der Hollandischen und von der Elbe und nebst gelegenen Eylanden herkommenden Schiffen anzuordnen“. Hauptsächlich sollte dies Schiff dienen der „Sicherheit der Schifffahrt und Kaufmannschaft, so nacher undt aus Holland, Friesland, Jeverland, Elbe und demnegst herumbliegenden Eylanden abziehet“. Es sollte zunächst „ein tüchtiges und zu einem Watt-Convoyer capables Schiff“ angekauft werden. Die Kosten des Kaufs sollte die alte Convoykasse tragen. Dagegen verpflichteten sich „die der orten trafiquirende Kaufleute“, vom Werth aller Waaren in diesem Verkehr  $\frac{1}{2}$  Procent zu geben; wer den Werth seiner Waaren nicht richtig angebe, sollte als Strafe den zehnfachen Werth bezahlen. Das neue Schiff „Der Roland“ erhielt zum Kapitän Hinrich Loscher; es wurde aus dem Zeughaus mit Geschütz, nämlich zwei Sechspfündern und zwei Serpentinien, und Munition versehen. Am 23. April ertheilte der Rath dem Loscher einen Kommissbrief; er solle „die Ostersche Watten bis an Ameland und weiterhin, sodann bis zur Elbe bekreutzen und die Schiffe bis dahin in Sicherheit geleiten“.

Mit der Einrichtung eines Wattconvoyers folgte Bremen nur dem Beispiel, das andere Interessenten an der Nordseeküstenfahrt bereits gegeben hatten. Wir haben oben gesehen, wie die Holländer schon geraume Zeit vorher mit einer gewissen Regelmäßigkeit einen Wattconvoydienst längs der Küste bis zur Elbe hin eingeführt hatten. Auch Emden schützte seine Interessen durch Wattconvoyer. Da alle diese Schiffe denselben Zweck verfolgten und gegen einen gemeinschaftlichen Feind dienen sollten, so lag der Gedanke nahe, diese Einzelkräfte zu organisiren und dadurch ihren Nutzen für die einzelnen Interessenten zu er-

<sup>1)</sup> Vgl. oben S. 373 Anm. 1.

höhen. Schon im März 1696 sandte die Admiralität von Friesland, die in Harlingen ihren Sitz hatte, zwei Deputirte nach Emden und liefs durch diese den Vorschlag einer gemeinsamen Fahrt der Harlinger und Emdener Schiffe unter dem Schutze der beiderseitigen Convoyer, deren die Harlinger drei besaßen, machen<sup>1)</sup>. Der Emdener Rath hielt zwar eine gemeinsame Fahrt für nicht immer thunlich<sup>2)</sup>, billigte es aber sehr, wenn eine „goede harmonie“ zwischen den beiderseitigen Schiffern bestände und aufrecht erhalten werde, sowie gegenseitiger Schutz und Unterstützung, eventuell durch gemeinsamen Kriegsrath.

Am 2. Mai schrieb nun der Bremer Rath an den von Emden, theilte ihm die Ausrüstung eines für die Wattenfahrt bestimmten Convoysschiffs mit und ersuchte um Nachricht über die, wie er höre, mit der Admiralität zu Harlingen zu gemeinsamem Vorgehen abgeschlossene Vereinbarung. Zugleich schrieb der Rath an die genannte Admiralität, drückte dieser die Überzeugung aus, „dafs durch Vereinigung der benachbahrten diesem unheil [d. h. den Kapereien] besser konte vorgebauet und abgeholfen, auch die Begleitung leichter gemacht werden, wan sie unter die Benachbahrten vertheilet und verglichen würde, wie einer dem Anderen bey erheischender Noht zu Hülfe treten sollte“, und knüpfte hieran das Ersuchen, ihm, dem Rath, die Meinung der Admiralität über diese Angelegenheit zukommen zu lassen.

Zunächst sicherten die drei Interessenten, Bremen, Emden und Harlingen, sich im Allgemeinen gegenseitigen Schutz, wie Emden es mit der Admiralität vereinbart hatte, zu. Der Bremer Rath aber, in der Überzeugung, dafs damit nicht genug gethan sei, schlug der Admiralität in Harlingen eine Eintheilung des in Betracht kommenden Küstengebietes unter die einzelnen Convoyer vor<sup>3)</sup>, und zwar in der Weise, dafs das bremische Convoysschiff die von der Weser und Elbe nach Holland gehenden Schiffe bis Delfzyl geleiten, von hier aber bis Harlingen oder weiter der Harlinger oder, wenn er verhindert sei, der Emdener Convoyer das Geleit übernehmen sollte; der Bremer Convoyer sollte dann in Delfzyl die von Holland kommenden Schiffe in Empfang nehmen und nach der Weser und Elbe geleiten; wenn er aber in Delfzyl weder eine Harlinger noch eine Emdener Convoy vorfände, so solle er die weiter westwärts bestimmten Schiffe bis Harlingen bringen, während inzwischen die ost-

<sup>1)</sup> Resoluzion von Burgermeister und Rath der Stadt Emden, 13. März 1696 (abschriftlich im Bremer Archiv).

<sup>2)</sup> „dat de scheepvaert van deese Stadt niet wel en soude toelaaten, altoos by off omtrent malkander te syn“.

<sup>3)</sup> Rath von Bremen an Admiralität von Friesland, 6. Juni 1696.

wärts bestimmten Schiffe von der Emdener oder friesischen Convoy nach der Weser zu führen wären. Gleichzeitig empfand man auch in Emden das Bedürfnis für ein engeres Zusammenschließen der Convoykräfte.

In Dünkirchen, so hörte man, wurde ein neues Kaperschiff ausgerüstet, das speciell dazu bestimmt war, die Watten zu befahren und sich der dort verkehrenden Convoyer zu bemächtigen; es ging nur vier Fufs tief, hatte aber zehn und mehr Stücke und 80—100 Mann Besatzung; außerdem sollten daselbst drei andere kleine Schiffe gebaut werden zur Beobachtung der bei den Convoyern befindlichen Schmackschiffe. Auf diese Nachricht wandte sich der Emdener Rath an den Bremer Rath<sup>1)</sup> und schlug die Verabredung eines Rendezvousplatzes vor, an dem sich mindestens zwei Convoyer zu treffen hätten, um dann mit ihren Schiffen desto sicherer die Fahrten fortzusetzen. Darauf eingehend nannte der Bremer Rath<sup>2)</sup> als Rendezvousplatz eine Stelle bei der Insel Wangeroo; hier könnten sich dann auch die hamburgischen und Bremer Schiffe einfinden; zweiter Rendezvousplatz sei dann Delfzyl. Mit dieser Organisation waren alle Beteiligten einverstanden. Im Wesentlichen hat sie in den nächsten Jahren so bestanden und sich bewährt. Im Herbst wurden die Convoyen in den Winterhafen gelegt, im Frühjahr rüstete man sie wieder aus. Die Harlinger Admiralität erschien nun mit zwei Wattconvoyern auf dem Plan, außerdem mit zwei mit je 22 Stücken ausgerüsteten Fregatten, die „als Buiten-Convoyers“ für den Schutz der Küsten und zur Convoyrung nach Hamburg dienen sollten<sup>3)</sup>. Auf Veranlassung des Bremer Raths wurde insofern eine kleine Änderung in der Organisation vorgenommen, als das Bremer Convoysschiff nunmehr von der Weser nach Delfzyl und zurück, von Delfzyl weiter nach Harlingen aber die Harlinger oder Emdener Convoyer das Geleit übernehmen sollten. Zu diesem Vorschlag, mit dem die Emdener und Harlinger einverstanden waren, bestimmte die Bremer die Erwägung, „damit unsere Küste, darauf die frantzösische Caper lauren, nicht zu lang ohne Hülfe und Schiffe bleiben“<sup>4)</sup>.

Mit dem Frieden wurde die Bremer Wattconvoy, wie die Wittheit am 16. März 1698 beschloß, eingezogen und als Auslieger benutzt; in dieser Eigenschaft diente das Schiff bis 1702. Dann wurden die Küstengewässer wieder unsicher; die Franzosen verübten im Frühling dieses

<sup>1)</sup> Schreiben vom 9. Juni 1696.

<sup>2)</sup> Schreiben vom 13. Juni.

<sup>3)</sup> Admiralität in Harlingen an Bremer Rath am 27. Februar 1697.

<sup>4)</sup> Bremer Rath an die Admiralität, 6. März; Rath von Emden an Bremer Rath, 12. März.

Jahres mehrfache Kapereien gegen Hamburger und Bremer; im Mai beschloß deshalb die Wittheit, den kleinen Convoyer auszurüsten. Auf Antrag des Ehrb. Kaufmann wurde beschlossen, daß eventuell die Convoy auch Schiffe nach Hamburg geleiten dürfte; auch bewilligte er einen Beitrag zu den Kosten. Das halbe Procent vom Werth wurde wieder eingeführt. Mit Emden und der Admiralität in Harlingen trat man wieder in Verbindung. Die Ausrüstung verzögerte sich aber trotz mehrfachen Drängens der Kaufleute; erst am 27. Juli ward sie endgültig beschlossen. Ob der Wattenconvoyer aber noch in diesem Jahre in Wirksamkeit getreten ist, ist unwahrscheinlich. Denn der Rath hoffte damals noch immer, daß die Stadt in dem Krieg gegen Frankreich neutral bleiben könne, und suchte deshalb jeden Anlaß, als ob sie sich gegen Frankreich feindlich verhielte, zu vermeiden. Im Februar 1703 drängten jedoch die Kaufleute erneut auf die Einstellung des Wattenconvoyers; Ende Mai wurde von Emden und von der Admiralität in Harlingen angefragt<sup>1)</sup>; letztere hatte wieder zwei Wattenconvoyer ausgerüstet. Erst am 18. August erwiderte der Rath beiden: Er habe nicht eher sich zu einer Antwort entschließen können, da alle hiesigen Schiffe abgesegelt seien, und zwar meistens in französischen Häfen sich befänden oder die Bestimmung nach solchen hätten; jede Feindseligkeit Bremens gegen Frankreich oder Spanien sei deshalb für diese Schiffe sofort verhängnisvoll. Nun aber, wo Bremen die Avokatorien anschlagen müsse, sei die Stadt auch genöthigt, „zu befreung der Weser und der Wadden“ das Convoysschiff wieder auszurüsten. Zwischen den drei Interessenten wurde nun wieder eine Vereinbarung getroffen, die derjenigen von 1696 entsprach<sup>2)</sup>.

In den nächsten Jahren wurde der Wattenconvoyer „Roland“ regelmäßig in diesem Dienst verwendet; bis 1706 führte ihn Kapitän Loscher<sup>3)</sup>; dann trat Jakob Profoes an seine Stelle.

Zweimal in diesen Jahren wird der Wunsch ausgesprochen, daß der „Roland“ auch Schiffe nach der Elbe geleiten sollte; einmal im März 1704 zum Anschluß an die von der Elbe ausgehende Convoy nach England und dann im Juni 1711 zu demselben Zweck. Beide Male wird dem Wunsche, der von den nach England handelnden Kaufleuten ausging, willfahren; in letzterem Falle wird noch bestimmt, daß die Assekuradeure vorher darüber befragt und dem Kapitän „ein gewisser Cours an-

<sup>1)</sup> Schreiben des Raths von Emden, 23. Mai 1703; der Admiralität, 29. Mai 1703.

<sup>2)</sup> Die „Verordnung der Watten-Convoy“ ist vom 5. August 1705; sie entspricht im Wesentlichen derjenigen von 1696.

<sup>3)</sup> Den für diesen ausgestellten „Ordonnantie en Zeyn-Brief“ vgl. im Anhang Nr. 57.

gewiesen werden“ solle. Diese Bestimmung steht im Zusammenhang damit, daß die Wattconvoy nicht in die offene See gehen durfte; als im Juli 1704 in der Wittheit berichtet wurde, daß Kapitän Loscher sich mit dem „Roland“ in die offene See gewagt und „also in ziemliche Gefahr sich exponiret“, beauftragte die Wittheit die Convoy-Herren, daß sie dem Kapitän „sub poena remotionis bedeuten sollen, hinführo nicht wieder die order zu handeln, dabei auch dem Lieutenant order zu geben, daß, wann der Capitain wider order sollte handeln wollen, er das Commando führen solle“. Waren doch selbst die Wattconvoyer nicht sicher; im Juli 1705 sollte ein Convoyer, wahrscheinlich ein Holländer, bei Wangeroog von Kapern auf den Strand gejagt sein<sup>1)</sup>.

Ganz regelmäsig scheint von 1707 an schon die Wattconvoyfahrt nicht mehr gewesen zu sein; die Küstengewässer waren damals ruhig und ziemlich sicher; doch berichtete der holländische Resident in Hamburg noch am 1. April 1707 nach Hause über „een kleyn Capertie tussen de Weser en Elve“, die auf die holländischen Schiffe kreuze<sup>2)</sup>. Bereits im Mai 1707 ersuchten die Kaufleute um Erlaß der Wattconvoygelder, was sie doch nur thun konnten, wenn die Convoy nicht in Thätigkeit war. Der letzte Kommisbrief für den „Roland“ ist von 1711; im August dieses Jahres machte das Schiff, nachdem es in Vegesack ausgebessert worden, eine Fahrt nach Holland. Wie der Rath der dänischen Regierung in Oldenburg, die ihn vor einer Wegnahme der Convoy durch die Schweden gewarnt hatte, am 14. August schrieb, sollte das Schiff nach seiner Rückkehr mitten in den Strom, d. h. sicher vor den Schweden, gelegt werden.

### III. Sonstige Convoyen.

Städtische Convoyen hat Bremen, wie wir sahen, nur für die Küsten- und Englandfahrt gehalten. Nun hielt die Schiffahrt der Bremer sich aber doch nicht in diesen engen Grenzen, und wenn sie auch nicht in dem Umfange, wie die Hamburger, die Fahrt nach dem Westen und dem Mittelländischen Meer betrieben, so schlossen sie sich doch von dieser nicht ganz aus. Meist verfügten sie sich, wenn es nöthig war, auf dieser Fahrt wohl unter Hamburger, englische und holländische Convoy. Einige Male aber versahen sie auch Privatschiffe mit den erforderlichen Schutzmaßregeln; vielleicht fand dies öfter statt, als uns bekannt ist.

<sup>1)</sup> Vgl. auch oben S. 365.

<sup>2)</sup> van den Bosch an Generalstaaten (Reichsarchiv im Haag).

Chronologisch an erster Stelle ist zu nennen das „Fregat- oder Convoy-Schiff“, das die an der Fahrt nach Grönland beteiligten Interessenten ausrüsteten, und das im Jahre 1690 erwähnt wird<sup>1)</sup>. Der Rath gab ihnen zu diesem Behuf Geschütze. Ferner rüsteten im Herbst 1695 eine Anzahl von Kaufleuten, an deren Spitze Peter Löning und Jakob von Berchem standen, die Fregatte „die Wahrheit“ zur Fahrt nach Genua und ins Mittelmeer und zurück nach Bremen aus; da sie aber, wie es in dem betreffenden Dokument heisst, „sich bey diesen gefährlichen Zeiten befürchten musten, dafs dieses Schiff im Meer feindsehligh mochte angegriffen und erobert werden“, so armirten sie es „nach Notdurft“ mit Munition und Mannschaft; dafür baten sie den Rath, dafs er zum „Capitain und Commandanten“ auf diesem Schiffe den Hermann Wulssen<sup>2)</sup>, „dessen Bequemheit ihnen wohl bekant wäre“, ernennen möge. Der Rath, in der Erwägung, dafs „dieses unser Bürger Suchen zur Befoderung der Commerciens und erhaltung ihres Schiffes Lahrung und intention merklich gereicht“, ertheilte hierauf im November einen Kommissbrief, ernannte Wulssen zum Kommandeur des genannten Schiffes und verpflichtete ihn, das Schiff „zum Besten der Interessenten gouverniren, bey allen feindsehlighen Anfällen männlich defendiren und was er durch göttliche Hülfe von ihm anfallenden feindlichen Schiffen erobern konte, verhandeln und vereufsern“ etc. Von der Stadt wurden ein Korporal, ein Gefreiter und Soldaten auf das Schiff gegeben<sup>3)</sup>.

Im Sommer 1704 rüsteten die Kaufleute Daniel Meinertzhagen, Conrad Grelle, Peter Löning, Friedrich Harloch und Genossen die alte

<sup>1)</sup> Vgl. Lindeman, Die arktische Fischerei der deutschen Seestädte 1620 bis 1868. Gotha 1869. (Erg.-Heft 26 zu Petermann's Mittheilungen) S. 32. Zu berichtigen ist hier das von L. gegebene Wort „Koparden“; es heisst im Original: „sambt denen Laveten oder Roparden, wie sie im Schiffe dienlich“. Roparden = Laffetten; vgl. Gaedechens, Das hamb. Militär bis 1811 (Zeitschr. d. V. f. hamb. Gesch. VIII), S. 552 ff., wo „Raperten“ aufgeführt werden.

<sup>2)</sup> Er führte später die Wattconvoy, dann die große Convoy.

<sup>3)</sup> An den Korporal und seine Leute erliesen am 18. Februar 1697 die Kriegskommissare von Bremen eine Ordre: „Demnach uns einige Klagen vorkommen, als wen Ihr der Ordre des Euch vorgestellten Capitains Herman Wulssen und seiner nachgesetzten Officiren nicht allemahl pariren, noch Euch dessen Commando jeder Zeit gebührlich unterwerffen soltet, unter dem Vorwand, als wan Euch, dem Corporal, das Commando der von hiesigem Regiment abgegebenen Leute anvertrauet wäre und aber hiedurch viel unheil gar leichtlich entstehen konte“, so befahlen sie dem Corporal, dem Gefreiten und „denen sämtlichen Gemeinen, Mann für Mann, hiemit ernstlich, von solchem unsinn abzustehen, hingegen in allen stücken dem Commando des vorerwehnten Capitains Herman Wulssen und der nachgesetzten Officiers nachzuleben. Euch auch sonsten dergestalt nüchtern und wohl zu verhalten, dafs keine Klagen defswegen erfolgen mögen“.

Fregatte „Das Wappen von Bremen“, die im Jahrzehnt vorher der Stadt als Convoy gedient hatte, und die von ihnen dann käuflich erworben war, aus zu einer Expedition nach Cadiz, Malaga, Alicante u. s. w. Sie armirten das Schiff selbst zum Schutz gegen Seeräuber und baten den Rath nur um die Erlaubnis für den damals auf Wartegeld gesetzten Kapitän Bake, dies Schiff zu führen. Das erlaubte der Rath und ertheilte Bake einen Kommissbrief<sup>1)</sup>. Schon früher, im November 1699, hatte Bake eine Fahrt nach Spanien angetreten und der Rath auf Wunsch der Interessenten ihm einen Kommissbrief ertheilt.

#### IV. Verwaltung, Convoygeld u. s. w.

Was die Verwaltung des Breiner Convoywesens betrifft, so finde ich eine Convoybehörde zuerst erwähnt im Jahre 1671; damals setzten „die zur Convoy verordnete Herren Administratores“ in Gemeinschaft mit den „Deputirten Commissariis“ auf Befehl des Raths die Ausgaben für die Convoysschiffe fest.

Die Ausrüstung des Convoysschiffes von 1689 gab sogleich hinsichtlich der Verwaltung, namentlich der Finanzen, zu Meinungsverschiedenheiten Anlaß. Während die Direktoren der Convoy, d. h. Kaufleute, die aus eigener Initiative den Convoyplan gefaßt hatten, in einem Aktenstück vom 22. August betonten, „dafs die Hebung der desfalls von denen unterm geleit obgedachten Schiffes hin nacher Engeland gehenden und von dannen anhero kommenden Wahren beliebten Gelder, wie auch davon die Cassa am Hause Schutting sein solle“, d. h. dem Einflufs des Vorstands der Kaufmannschaft nicht entzogen werde, sprach ein gleichzeitiger Beschlufs der Wittheit grade das Gegentheil aus, nämlich „dafs zu praecaviren, damit die Hebung und andere jura nicht an dem Schutting gezogen werden, sondern die intressirte Elterleute qua privati dabei traittirt, der Capitaine auch ab Anno in seinen Bürger- und Soldaten-Eid genommen werde“. Die Einrichtung von 1689 war von zu kurzer Dauer, als dafs diese Differenz zu einer Auseinandersetzung führen konnte. Der Plan von 1690 sah sogleich eine Betheiligung des Raths vor. Der Ehrb. Kaufmann schlug vor, „dafs zu denen Directoribus über diese Schiffe, welche E. Edl. Hochw. Rath aus dero ansehnlichen Mitgliedern stellen möchte, von dem Collegio der Elterleute zwey und dem Ehrs. Kaufman vier Ihres Mittels ernennet und denenselben als Mit-Directoren beygefüget werden möchten und, wan es solte geschehen, dafs von obgedachten Elterleuten oder des Kauffmans Jemand von Stand verändern oder durch Todt abgehen möchte, dafs dessen Stelle durch dem

<sup>1)</sup> Den 11. Juli 1704 in der Wittheit verlesen.



Collegio der Elterleute, wan es einer ihrer Mitglieder ist, und durch dem Collegio der Directoren, wan es ein Kaufman ist, aus deren Mittel wieder möchte suppliret werden“. Darauf beschloß am 5. November 1690 die Wittheit, daß das Direktorium über die Convoy gebildet werden sollte aus zwei Rathsherren, einem Ältermann und fünf Kaufleuten. Die im Jahre 1690 dies Direktorium bildenden Männer waren: aus dem Rath: Dr. Conrad Meyer und Herr Dietrich Ter Hellen, der Ältermann: Albert Schumacher und die Kaufleute: Conrad Mene, Franz Dreyer, Henrich Klugkist jun., William Willet und Ditrich Risselmann. Ihnen wurde zunächst aufgetragen, daß sie „das Schiff bestmöglichst kaufen, nachgehends in allem mit Ammunition, Victualien und tüchtigen Seefahrenden Schiff- und Bootsleuten woll versehen und nach eußersten Vermögen dahin trachten sollen, daß das billigmäßige Absehen zu dieser guten Stadt Beste und Aufnahme der Commerciën erreicht und erhalten werden möge“. Es sollten je drei Direktoren, d. h. ein Rathsherr und zwei Kaufleute, in der Börse „in einem darzu aptirenden Logiment“ wöchentlich dreimal oder, „wann es nöthig, mehrmahlen“, nämlich Dienstag Morgens von 9—11 Uhr, Donnerstag und Sonnabend Mittags von 2—4 Uhr, sitzen und die Convoygelder in Empfang nehmen, wie auch „pro re nata, der Sachen Beschaffenheit und Wichtigkeit nach, entweder allein oder mit Zuthuung der übrigen Herren Directorum secundum pluralitatem Votorum die Nohtdurft beobachten und schliessen“. — Mit der Auftakelung und Equipirung des Schiffs wurde einer der Direktoren beauftragt; die Annahme und Bezahlung des Volks, der Ankauf von Geschützen, Pulver, Ankern, Segeln und anderer wichtiger und im Werth 1 Thaler übersteigender Gegenstände sollte aber auf der Kämmerei in Gegenwart und mit Zuthun der anderen Direktoren geschehen, auch von diesen die Bezahlung erfolgen.

Ein Schreiber wurde angestellt, ferner eine Lade mit drei Schlüsselßn angeschafft.

Über den Ersatz etwa abtretender Direktoren wurde bestimmt, daß die Zurückbleibenden dem Rath zwei Kandidaten präsentiren sollten, aus denen dieser dann einen zu ernennen hätte.

„Was nun,“ so heißt es in dem Receß, „diese obiger Gestalt handeln und schliessen werden, solches soll allemahl für stett, fest und sie desfalls für Jedermann schadloß gehalten werden.“

Doch hatten die Direktoren lediglich die finanzielle und technische Verwaltung; in allen grundsätzlichen Fragen entschied Rath, Wittheit, wie auch die Kaufmannschaft.

Diese Verwaltungsorganisation wurde auch für die späteren bremischen Convoyen nach England beibehalten. Das 1704 erneuerte

Direktorium enthielt die Rathsherren Dr. Werner Köhne und Albert Löning, die Älterleute Hermann Bäcker und Eberh. Knübel, die Kaufleute: Peter Löning, Daniel Willet, Jakob von Berchem, Simon Post, Hinrich Kulenkamp, Friedrich Harloch.

Nahezu dieselbe Organisation wurde 1696 für das Wattconvoywesen geschaffen. Die betreffende Verordnung des Raths ist fast gleichlautend mit dem Recefs von 1690. Hier wurde eine Direktion von zehn Personen (zwei Rathsherren und acht Kaufleuten) gebildet; sie hatte dieselben Funktionen wie die Direktion der englischen Convoy. Doch sollte ein Mitglied der Wattconvoydirektion täglich Morgens von 9—11 und Nachmittags von 2—4 Uhr sitzen. —

Ein „Reuter-Geld“ wird schon 1590 erwähnt und über dasselbe ein Proklam erlassen. Als im Oktober 1600 der Bremer Rath in Folge der Drohungen der Generalstaaten ein Schiff auf die Weser legen wollte, um Unordnungen zu verhindern, und der hierfür sonst wohl benutzte Tonnenbojer nicht zur Stelle war, wurde an die Älterleute der Kaufmannschaft das Verlangen gestellt, 4 oder 5 Grote „Reutter- oder Convoy-Geld“ von jeder Last zu geben, damit aus dem Ertrage dieser Beisteuer man ein anderes Schiff sich verschaffe. Die Älterleute lehnten diese Forderung aber ab, da es sich nicht um Schutz des Handels, sondern um Privilegien der ganzen Stadt handle<sup>1)</sup>. Im Jahre 1625 aber finden wir eine Liste und Taxa des Convoygeldes, eine Abgabe, die die Stadt von allen Schiffen auf der Weser bezog, und deren Ertrag zur Bestreitung der Kosten für den Schutz des Stroms verwandt wurde. Eine Beschwerde der Emdener über diese Abgabe blieb unbeachtet. Den Charakter derselben verlor man in Bremen ebensowenig aufser Augen, wie ihren Werth; am 26. Januar 1653 beschloß die Wittheit: „Ob es zwar woll kein continuirlichs und ein die Commercias beschwerendes mittel, so wehre es dennoch besser, das noch zur Zeit die Erhebung der Convoygelder im gange bleiben solle, in ferner betrachtung, dafs man sich des juris protegendi Visurgim nicht begeben könne“. Doch ward am 15. März desselben Jahres die Herabsetzung des Convoygeldes auf die Hälfte beschlossen, „damit die Commercias von dieser Statt nicht abgewandt werden möchten“. Ja, man sah sich nicht viel später veranlaßt, für einen einzigen wichtigen Handelsartikel die Erhebung des Convoygeldes zeitweise ganz aufzuheben. Die Interessenten der Zuckerraffinerie setzten es durch, dafs am 17. September 1669 vom Rathe verordnet wurde, „dafs in respect dieser hier neu-eingeführten Handlung, jedoch ohne Praejudiz und Consequenz in andern Dingen oder bey andern Personen, wie auch vorbehältlich der gewöhn-

<sup>1)</sup> Archiv der Bremer Handelskammer.

lichen velligen Accise von dem raffinirten und aufgehenden Zucker selbst, in denen nechsten sechs Jahren der Supplicanten hereinbringende neue Zucker, wie auch aufgehende Syrupen von entrichtung der ordinären Convoy-Gelder gänzlich befreyet — werden sollen“.

Wie die finanzielle Belastung durch die späteren Convoyen sich gestaltete, haben wir oben gesehen. Es mag hier nur noch darauf hingewiesen werden, dafs, wie mit jeder Erneuerung der Convoy eine Erneuerung der Convoyabgabe verbunden war, auch jedesmal von den Bewilligenden eifrig darauf gedrungen wurde, dafs mit dem Zwecke der Bewilligung auch die Zahlung der Abgabe aufzuhören habe. In dem Reces von 1690 wurde stipulirt, „dafs durch diese neue Convoye nur die Securität der Schiffe und Wollfahrt der Commerciën einzig und allein, keinesweges aber denenselben ein perpetuum onus aufzubürden gesucht werde“, und die Direktoren wurden ermächtigt, nach dem Kriege und wenn keine Convoy mehr nöthig, die Abgabe aufzuheben und „wie vorhin, den freyen Lauff denen Commerciën, ohne desfalls etwas mehr einzufordern, gönnen und lassen mügen“. Die Kaufmannschaft wufste wohl, warum diese Bestimmung dem Reces einverleibt wurde. Sie hatte kurz vorher allerdings ihre Bereitwilligkeit zu der Convoyabgabe ausgesprochen, dabei aber, „weil durch ablauf der Zeiten und Veränderung der am Ruhder und Regiment sitzenden Herren solche extraordinaire und nur auf gewisse Gelegenheit und Zeit gewilligte Zulagen öfter in immerwehrenden verändert würden, wovon auch in dieser guten Stadt und im noch wehrenden Seculo verschiedene Exempel vor Augen“, den Rath ersucht, dafs die zu ernennenden Direktoren sich eidlich verpflichten sollten, die Abgabe nicht länger zu erheben, „als nur vor der jetzigen Zeit und solange die würlkliche Convoy währet“. Dieselbe Bestimmung wie im Reces von 1690 findet sich in der Verordnung für die Wattconvoy von 1696. Da man aber durch die Erfahrung merkte, dafs die Convoyabgabe nicht hinreichte, um die Kosten der Convoy während der Dauer ihrer Verwendung als solche zu bestreiten, so mußte Vorsorge getroffen werden, dafs, im Fall die Convoy plötzlich nicht mehr benutzt wurde, Mittel vorhanden waren, die Schulden zu decken. Im Jahre 1704 verpflichtete sich deshalb der Englische Kaufmann, dafs, wenn nach dem Friedensschluß noch Schulden auf der Convoy haften, die Convoyabgabe, die vielleicht dann schon herabgesetzt sei, so lange weiter zu entrichten, bis alle angeliehenen Kapitalien bezahlt wären. That-sächlich ist die englische Convoyabgabe auch noch lange nach der Aufhebung der Convoy bezahlt worden. Im Mai 1708 ward der Verkauf der Convoy beschlossen. Im nächsten Jahre drängten die Herren

Sanders & Riesselmann noch auf Zahlung des Restbetrages für den 1704 erfolgten Ankauf dieser Convoy. Es ist somit begreiflich, daß einem Antrag der auf England handelnden Kaufleute, „die Convoyungelder nunmehr aufzuheben“, im Januar 1710 widersprochen wurde, da das Kapital auf die Convoy noch nicht abgetragen sei. —

Eine Eigenthümlichkeit des Bremer Convoybetriebes, die hier noch erwähnt werden mag, bestand darin, daß der Convoyenschutz auf Schiffe von einer gewissen Größe beschränkt wurde.

Bei der ersten Convoy, der von 1689, mußten die Direktoren des Fregattschiffs sich verpflichten, „daß keine andere als freye Bremer und neutrale Schiffe, so alhier geladen, bey ihrer Begleitung zu fahren sollen admittiret werden“, und wenn man auch der sogenannten „Englischen Compagnie“ ihre Freiheit „in denomination ihrer Schiffe per Londen“ in keiner Weise beengen wolle, so hätten doch alle Schiffer sich gewissen Bedingungen zu unterwerfen. Von einer Ausscheidung von Schiffen nach ihrer Größe ist hier noch nicht die Rede. In der Periode der großen Convoy „Wappen von Bremen“ wurde das anders. Es wurde nun festgesetzt, daß unter der Convoy nur große Schiffe mit drei Masten fahren dürften. Der Grund dieser Anordnung war, wie das später erwähnt wird, die Besorgnis, daß die kleineren Schmacken „die See nicht halten könnten“, und sie als lästiger Ballast der Convoyflotte lediglich Gefahr zu bringen geeignet seien. Wann diese Einrichtung getroffen wurde, ist genau nicht ersichtlich; wahrscheinlich war es 1697, denn erst im September dieses Jahres beschwerten sich eine Anzahl von Schmackschiffen bei der Wittheit darüber; sie stellten vor, daß sie dadurch mit ihren kleinen Schiffen von dieser Fahrt, die sie bisher, wie die großen, eingehalten, ausgeschlossen würden, oder man nöthige sie, „mit Gefahr und Kosten“ sich nach fremder Convoy umzusehen. Weder Engländer noch Holländer oder Hamburger machten einen solchen Unterschied, und Bake nähme deshalb auch kleine Schiffe dieser Nationen mit unter seinen Schutz, während er ihnen, Bremer Bürgern, gegenüber Ordre habe, „sich nach uns nicht umb zu sehen noch umb unserntwillen das Ruder zu wenden“. Die Wittheit ging aber auf diese Klage nicht ein. Milder sah man später die Sache an. Als im Februar 1706 die bei der englischen Convoy interessirten Kaufleute beantragten, „daß hinführo keine Schmacken unter Convoje muchten mitgenommen werden“, verfügte die Wittheit, „daß die Schmacken unter der Convoje zwarn mitfahren muchten, jedoch auf deren Gefahr, welche solches verlangten, der Convoyer aber nach dieselbe zu warten nicht gehalten sein sollte“.

## XVI.

### Emdener Convoyen.

---

Über die Emdener Convoyen können wir uns kurz fassen. Im Allgemeinen trifft hier Vieles zu, was schon bei den übrigen Convoyen, namentlich den bremischen und holländischen, gesagt worden ist.

Schon Ende des 16. Jahrhunderts wird in Emden die Einrichtung einer Convoy erwähnt. Am 27. Oktober 1585 erließ Graf Edzard eine „Ordinatie der Confoyenn oder Ruder-Tollen“; hiernach wurde auf eine Reihe von Waaren bei einkommender Convoy ein Zoll gelegt; bei ausfahrender Convoy wurde das Doppelte entrichtet. Schon bald erhob sich Opposition gegen diese Abgabe, die, wie wir das ja auch anderwärts gesehen haben, erhoben wurde, auch wenn keine Convoy mitfuhr. Im Juli 1633 richteten mehrere Schiffer eine Eingabe an den Rath, klagten über das Convoygeld, und daß durch die bei der Ausfuhr stattfindende Verdoppelung desselben die Kaufleute des Stifts Münster sich veranlaßt sähen, ihre Waaren über Zwolle zu versenden. Sie ersuchten deshalb dringend um Abschaffung „der unnötigen westerschen Confoy“.

In einem kaiserlichen Mandat an die Stadt Emden vom 2. März 1602 wird mehrfach der Admiralitäten und Convoyen, die die Stadt halte, gedacht und den „Privat-Convoyen“ entgegengetreten<sup>1)</sup>. Aus demselben Jahre haben wir ein Aktenstück, das über die Thätigkeit eines Emdener Convoyers Licht verbreitet. Der Convoykapitän Pieter Abels wird am 15. Oktober vom Rath beauftragt<sup>2)</sup>, zusammen mit dem Kapitän Casper Ringh sich nach der Jade zu begeben und sich hier mit zwei anderen Emdener Kapitänen zu vereinigen; diese vier sollten die Schiffe, die von

<sup>1)</sup> (Brenneysen), Ostfriesische Historie und Landes-Verfassung. Aurich 1720. II, 282 ff. (§§ 22. 25. 39).

<sup>2)</sup> Emdener St.-Archiv.

Hamburg und Bremen kämen und nach Emden bestimmt seien, in Empfang nehmen und mit ihnen nach dem „Smale Wasser oder Wurstenwat“ fahren und hier so lange liegen bleiben, bis alle Schiffe bei einander und sie dann „fry und unbeschädigt an diese Stadt“ mit „alle vier unsere bestalte Ohrlochschepen convoyeren“. Ursache dieser Maßregel war, daß man in Erfahrung gebracht hatte, daß Kriegsschiffe des Grafen von Ostfriesland den von Hamburg und Bremen kommenden Emdener Schiffen auflauerten.

Sowohl nach Osten wie auch nach Westen, nach der Elbe und nach Holland hin bestand in den unsicheren Zeiten des 17. Jahrhunderts und ins 18. Jahrhundert hinein stets Convoy von Emden aus<sup>1)</sup>; namentlich von den 1670er Jahren an scheint ein regelmäßiger Convoyverkehr von dieser Stadt aus bestanden zu haben. Er ging Hand in Hand zunächst mit den verschiedenen holländischen Convoyen, später auch, wie wir sahen, mit denen Bremens. Der holländische Resident Römer in Hamburg berichtete schon am 12. September 1673, der Emdener Wattconvoykapitän sei bei ihm gewesen und habe seine Geneigtheit erklärt, stets mit den holländischen Convoyen „eene goede intelligentie tot alle voorvallen te willen onderhouden“. In den Berichten des holländischen Residenten wird der Emdener Convoyer von nun an oft erwähnt. Die Thätigkeit des Emdener Convoyer mag eine Zusammenstellung<sup>2)</sup> beleuchten, die sich im Emdener Stadtarchiv befindet. Es wurde Pulver verbraucht von dem Emden-Hamburger Convoyer im Jahre 1689: 1390 *fl.*, 1690: 1350 *fl.*, 1691: 1270 *fl.*, 1692: 1280 *fl.*, 1693: 1045 *fl.*, 1694: 890 *fl.*, 1695: 1120 *fl.*, 1696: 1260 *fl.*, 1697: 682 *fl.* Auf dem Emdener Convoyer in der Fahrt nach Holland wurde in denselben Jahren verbraucht: 660, bzw. 550, 540, 540, 520, 350, 630, 893, 559 *fl.*

<sup>1)</sup> In dem „*Journal, gehouden op's Landt's Schip de Spiegel*“ 1664/65 (Amsterdam 1665) heißt es S. 82: 15. Aug. 1665 segelten die Commissare der Admiralität von Delfzyl „met de Wat-Convoyer naer Emden“. Ob dies holländische oder Emdener Convoy war, ist nicht zu erkennen. Vgl. auch oben S. 362 ff. 385 ff.

<sup>2)</sup> Um 1700 erscheint öfter als Kapitän „auffm Convoyer umb die Oist nacher Hamburg“ Kornelis Verbeeck.

## XVII.

### Lübecker Convoyen.

---

Auch über lübische Convoyer ist nicht viel zu sagen. Zu Beginn des 17. Jahrhunderts hielt Lübeck mehrere Kriegsschiffe und Jachten zum Schutz der Schifffahrt in der Ostsee; im Mai 1612 erließ der Rath eine Ordnung für die Officiere und das Dienstvolk „auf die zur Vorsorg und nottorft angeordnete Schiffe“<sup>1)</sup>.

Weiter aussehend war in den siebziger Jahren desselben Jahrhunderts die Convoybewegung in Lübeck. Die Stadt hatte von Altersher sich ja nicht nur der östlichen und nördlichen Schifffahrt gewidmet, sondern auch Fahrten nach dem Westen, nach Portugal und Spanien unternommen. So spürte man denn auch hier die Folgen des Seekrieges, der Unsicherheit des Meeres. Im Herbst 1675 faßten deshalb einige Kaufleute den Entschluß, einige Convoysschiffe „nach der Westsee“ auszurüsten, und zwar „zu vortsetzung handels und wandels“ und „der allgemeinen Stadt zum Besten“; sie baten „zu erleichterung der großen Spesen“ den Rath um etwa 20 Geschütze und 72—100 Soldaten. Am 3. November 1675 ließ der Rath dies den Kompagnien und Zünften, d. h. den Vertretern von Handel und Gewerbe, vortragen, indem er darauf hinwies, „wie das die gute Stadt von Altershero auf dem Commercio gewidmet und bey diesen martialischen, nahrlosen und kümmerlichen Zeiten gahr nicht erhalten werden könnte, wann E. Hochw. Raht und die ehrliebende Bürgerschaft nicht allermöglichsten fleißes herbeytrügen, was zu vortsetzung des Commerciü könnte dien- und ersprieflich gehalten werden“. Der Rath empfahl die Genehmigung des Gesuchs „zu der traffiquirenden Bürger Nothurft und Sicherheit“. Die Ältesten der Schiffer-

---

<sup>1)</sup> Im Lübecker Staatsarchiv finden sich hierüber umfangreiche Rechnungen, aber nahezu gar keine Aktenstücke.

kompagnie erklärten sogleich ihr Einverständnis und fügten nur noch die „Erinnerung“ hinzu, daß die Convoyschiffe und die darauf fahrenden Schiffer verbunden sein müßten, alle anderen lübischen „unbewehrte“ Schiffer, die in England entweder in den Downs oder bei Wight sich versammelten, „umb in einer Compagnie über See fortzugehen“, stets „nach eufserster möglichkeit wieder die Türkische Seeräuber zu defendiren“. Die Ämter waren mit dem Antrag grundsätzlich einverstanden, wollten aber die Soldaten nicht aus der Stadtkasse erhalten, sondern diese Ausgabe von der spanischen Kollekte und andern aus dem Handelsstand fließenden Einnahmen bestritten wissen. Doch scheint hieran die Sache selbst nicht gescheitert zu sein. Ob solche Unterstützung für die Westfahrt später noch öfter vorgekommen, ist nicht ersichtlich. Im Oktober 1678 klagten die Interessenten und Reeder von zwei lübischen Schiffen, deren Kapitäne Peter Nau und Jochim Sagers gewesen waren, daß diese beiden Schiffe auf der Rückfahrt von Spanien von den Franzosen genommen worden seien. —

Um der Schifffahrt auf der Ostsee Schutz zu sichern, verhandelte der lübische Rath 1676 mit den Kaufleuten. Schon 1675 waren einige Schiffe mit Geschütz und Soldaten versehen und nach Travemünde gelegt<sup>1)</sup>. Nun drängten 1676 die Kaufleute wiederholt auf Ausrüstung eines Kriegsschiffes. Der Rath wies zwar auf die großen Kosten einer solchen Ausrüstung hin, erklärte aber am 22. November, daß er wohl einverstanden wäre, wenn ein Schiff von 30—40 Geschützen oder auch zwei zu je 20 Geschützen ausgerüstet würden. Letztere und Soldaten wollte der Rath gern hergeben; die Munition, die Matrosenheuer und sonstigen Kosten müßten die Kaufleute selbst bezahlen. Auch mit einem Lastgeld war er einverstanden; doch erklärte er ausdrücklich: „Es soll aber solche Ausrüstung keinen andern Zweck haben als die Rheyde zu defendiren und unsere ankommende Schiffe bey diesen finstern Tagen über die Plate zu helfen.“ Schließlich beanspruchte der Rath die ganze Direktion der Sache, namentlich die Unterstellung der Kapitäns und der Leute unter die Kriegskommissare des Raths. Ob es zu dieser Ausrüstung gekommen, ist nicht ersichtlich.

Als aber im August 1678 ein französischer Kaper sich auf die Reede von Travemünde legte und „allerhand raubereyen und insolentien“ verübte, planten Rath und Kaufleute die Ausrüstung von Convoyern; zwei von ihnen sollten zur Convoyfahrt dienen und einer zur Vertheidigung des Hafens und der Reede von Travemünde. Die Kosten wollte man

<sup>1)</sup> Becker, Umständliche Gesch. d. freyen Stadt Lübeck. III, S. 102. (Lübeck 1805.)



aufbringen durch die Erhebung einer Abgabe von  $\frac{1}{4}$  Procent von dem Werth der Güter auf allen ein- und ausgehenden Schiffen. Doch beanspruchten die Bergenfahrer, die meist mit französischen Pässen und ja auch in der Nordsee fuhren, die Befreiung von dieser Abgabe. Der Rath erließ am 30. August ein im Allgemeinen diese Einrichtung bestätigendes Dekret; den Bergenfahrern Freiheit von der Abgabe zuzugestehen, konnte er sich nicht entschließen; das Convoygeld sollte von Allen entrichtet werden, „sie bedienen sich der Convoye oder nicht“. Doch erklärte der Rath, um alle Befürchtungen zu zerstreuen, am 11. September feierlich, „dafs das neu bewilligte Convoygeld nicht lenger gehoben werden soll als diese Unruhe wegen der frantzösischen Capereyen in der Ost-See dauret und die Schulden, so defswegen gemacht, bezahlet seyn“. Am meisten gegen die Convoy und die Abgabe sträubten sich die Schonenfahrer; sie mußten sich aber fügen. erklärten jedoch am 6. November, „dafs wir nicht geschehen lassen können, dafs die Convoye weiter als in der Oostsee und bis an den Belt die Schiffe begleite“. Für alle schlimmen Folgen, Schimpf und Schaden, die etwa aus weiter gehender Convoyrung entspringen könnten, wollten sie keine Verantwortung tragen.

Der Rath erließ am 23. September 1678 eine Ordnung<sup>1)</sup>, „wornach sich der Capitain und Lieutenant des Convoy-Schiffs der Hirschbock genannt, wie auch alle andere Schiffer und Seefahrende, so mit diesem Convoyer in der Ost-See, in dem Beldt, auch bis in den Sundt und wiederumb nach dieser Stadt Reide oder in Travemünde zu siegeln gemeinet, verhalten sollen“. Führer des „Hirschbock“ war Hinrich Knese; er erhielt ein Monatsgehalt von 60 Mark. — Übrigens hatte der Rath sich schon am 15. September an den Kurfürsten von Brandenburg gewandt, ihm die Absicht der Stadt, durch ein Defensionsschiff die Schifffahrt zu schützen, mitgetheilt und eventuell auch um Unterstützung seitens der kurfürstlichen Kriegsschiffe gebeten. Durch Schreiben vom 4. Oktober liefs der Kurfürst dem Rath anzeigen, dafs er schon vorher, „sobalde Wir vernommen, dafs sich einige Capers vor Eurem Haffen befunden, einige unserer Fregatten, selbige aufzusuchen und wegzunehmen beordret“ habe. — Nach Herstellung des Friedens wurde auch der „Hirschbock“ zurückgezogen; am 21. März 1679 verfügte der Rath die Abschaffung des Convoygeldes.

Damit scheint das lübische Convoywesen sein Ende erreicht zu haben.

<sup>1)</sup> Druck im Lüb. St.-A.

## XVIII.

### Chronik der hamburgischen Convoyfahrten.

---

In der nachfolgenden „Chronik“ sind alle die Convoyfahrten aufgeführt, die mit Sicherheit aus dem vorhandenen Material nachweisbar sind. Die Liste ist aus diesem letzteren von mir aufgestellt, wobei für die meisten Fahrten die Angaben aus mehreren Quellen zusammengesucht werden mußten. Es ist nicht ausgeschlossen, daß noch eine oder die andere Convoyfahrt mehr stattgefunden hat; namentlich trifft dies zu für die kurzen Englandfahrten im ersten Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts.

Für die ersten Convoyfahrten liefert einiges Material die Amsinck'sche Chronik<sup>1)</sup>.

1662. 9 Schiffe erhielten zusammen 80 Mann Verstärkung; außerdem wurden 2 Schiffe gemiethet und auf jedes 130 Mann gelegt. Kapitäne: Albert Hillebrandsen Groot, Schiff „St. Bernhard“. Matthias Dreyer, Schiff „Die Sonne“. Abfahrt: 25. Oktober. Nach dem Westen.
1663. 4 Schiffe erhielten je 5 Mann zur Verstärkung, außerdem der Tonnenbojer „Wapen von Hamburg“ als Convoy, unter Kapitän Martin Holste. Nach dem Westen.
1664. 1) Das dänische Schiff „Friedrich III.“ mit 150 Mann belegt, unter Kapitän Albert Hillebrandsen Groot, als Convoy, nach dem Westen. Abfahrt: im Juli. Rückkehr: Ende November.
- 2) Im Oktober: 4 Schiffe erhielten je 8 Mann, 2 je 6, 3 je 4 Mann Verstärkung. Kommandeur der Flotte: Matth. Dreyer. Nach dem Westen.

---

<sup>1)</sup> C. Amsinck, Die niederländ. und hamb. Familie Amsinck. I, S. CXXI ff.  
Baasch, Hamburgs Convoy-Schiffahrt.

1665. Tonnenbojer „Wapen von Hamburg“ unter Kapitän M. Holste als Convoy nach dem Westen. Abfahrt: 5. September. Rückkehr: ?
1666. Tonnenbojer unter Kapitän M. Holste als Convoy nach dem Westen. Abfahrt im Oktober.
1667. 1) Tonnenbojer unter Kapitän Holste als Convoy nach dem Westen. Abfahrt: im Oktober.  
2) 3 Schiffe erhalten je 15 Soldaten zur Verstärkung. Nach dem Westen.  
3) Privatconvoy unter Jürgen Tamme mit 20 Soldaten ausgerüstet, nach dem Westen.
1668. 1) Tonnenbojer unter Kapitän M. Holste als Convoy nach dem Westen. Abfahrt: im Mai.  
2) Stadtconvoysschiff „Leopoldus Primus“ unter Kapitän M. Dreyer nach dem Westen. Abfahrt: 12. November.
1669. 1) Stadtconvoysschiff „Leopoldus Primus“ unter Kapitän M. Dreyer. nach dem Westen. Abfahrt: 7. Juli.  
2) Stadtconvoysschiff „Wapen von Hamburg“ unter Kapitän M. Holste nach dem Westen. Abfahrt: 11. December.
1670. 1) Stadtconvoysschiff „Leopoldus Primus“ unter Kapitän Dreyer, nach dem Westen. Abfahrt: 24. Juli.  
2) Stadtconvoysschiff „Wapen von Hamburg“, Kapitän Holste, nach dem Westen. Abfahrt: 4. December.
1671. Stadtconvoysschiff „Leopoldus Primus“, Kapitän Dreyer, nach dem Westen. Abfahrt: 12. Juli.
1672. 1) Privatconvoy unter Peter Tamm, mit 26 Soldaten ausgerüstet, nach Archangel und Italien. Abfahrt: 22. Juni.  
2) Stadtconvoysschiff „Wapen von Hamburg“, Kapitän Holste, nach dem Westen. Abfahrt: 15. Juli. Rückkehr: 16. Mai 1673.
1673. 1) Stadtconvoysschiff „Leopoldus Primus“, Kapitän Dreyer, nach dem Westen. Abfahrt: im Mai. Rückkehr: 30. November.  
2) Privatconvoy unter Hinrich Lücke, mit 36 Mann verstärkt, nach Archangel und Italien. Abfahrt: 1. Juli.  
3) Stadtconvoysschiff „Wapen von Hamburg“, Kapitän Holste, nach dem Westen. Abfahrt im November.

- 1674<sup>1)</sup>. 1) Stadtconvoysschiff „Leopoldus Primus“, Kapitän Karpfanger, nach dem Westen. Abfahrt: 16. Juli.  
 2) Privatconvoy unter Joh. Schulte und Hinr. Hecht, mit 50 Soldaten ausgerüstet, nach Italien. Abfahrt: 20. Juli. Rückkehr: 30. Juni 1675.  
 3) Stadtconvoysschiff „Wapen von Hamburg“, Kapitän Holste, nach dem Westen. Abfahrt: Ende December. Rückkehr: 2. August 1675.
1675. 1) Privatconvoy unter Jasper Jacobsen, mit 22 Soldaten ausgerüstet, nach Archangel. Abfahrt: im Juni. Rückkehr: 19. November.  
 2) Privatconvoy unter Hinr. Lücke und Hans Dormann, mit 104 bezw. 84 Mann ausgerüstet, zum Kreuzen auf die Rußlandfahrer.  
 3) Stadtconvoysschiff „Leopoldus Primus“, Kapitän Karpfanger, nach dem Westen. Abfahrt: im Mai. Rückkehr: 28. December.
1676. 1) Stadtconvoysschiff „Wapen von Hamburg“, Kapitän Holste, nach Grönland. Abfahrt: im April. Rückkehr: 8. September.  
 2) Privatconvoy unter Joh. Schulte und Hinr. Henschell, mit je 40 Soldaten verstärkt, nach Archangel. Abfahrt: Anfang Juli.  
 3) Stadtconvoysschiff „Leopoldus Primus“, Kapitän Karpfanger, nach dem Westen. Abfahrt: Anfang August. Rückkehr: 6. April 1677.  
 Außerdem 3 Schiffe mit je 25 Soldaten verstärkt.
1677. 1) Privatconvoy unter Dieterich Hillebrantsen, mit 43 Soldaten verstärkt, nach Grönland und dem Westen.  
 2) Stadtconvoysschiff „Leopoldus Primus“, Kapitän Karpfanger, nach Grönland und Archangel. Abfahrt: im Juni.  
 3) Stadtconvoysschiff „Wapen von Hamburg“, Kapitän Holste, nach dem Westen. Abfahrt: im Juni.  
 4) Stadtconvoysschiff „Leopoldus Primus“, Kapitän Karpfanger, nach dem Westen. Abfahrt: im September.

---

<sup>1)</sup> Nach Langenbeck S. 530 ist in diesem Jahre „einigen Privatis eine Freygatte von 50 Stücken, um auf die Türcken zu kreutzen, ipsorum periculo zugestanden“. In den Akten findet sich darüber nichts.

1678. 1) Stadtconvoyschiff „Leopoldus Primus“, Kapitän Karpfanger, nach Grönland. Abfahrt im April. Rückkehr: 18. September.  
2) Stadtconvoyschiff „Wapen von Hamburg“, Kapitän Holste, nach dem Westen. Abfahrt: im Oktober. Rückkehr: 22. November 1679.
1679. 1) Stadtconvoyschiff „Leopoldus Primus“, Kapitän Karpfanger, nach Grönland, Nordsee und Kanal. Abfahrt: 21. April.  
2) Privatconvoy unter Peter Neumann und Joh. Köster, mit je 150 Mann besetzt, zum Kreuzen auf die Grönlandfahrer. Abfahrt: im August.
1680. 1) Privatconvoy unter Carsten Lau, mit 40 Soldaten verstärkt, nach dem Westen. Abfahrt: im Februar. Rückkehr: 24. November 1680.  
2) Stadtconvoyschiff „Leopoldus Primus“, Kapitän Karpfanger, nach dem Westen. Abfahrt: 27. Mai. Rückkehr: 6. März 1681.  
3) Privatconvoy unter Joh. Schulte, nach dem Westen. Abfahrt: im September. Rückkehr: 12. Juni 1681.  
4) Stadtconvoyschiff „Wapen von Hamburg“, Kapitän Holste, nach dem Westen. Abfahrt: Ende December. Rückkehr: 21. Juni 1681.
1681. 1) Stadtconvoyschiff „Leopoldus Primus“, Kapitän Karpfanger, nach dem Westen. Abfahrt: 27. Juni. Rückkehr: 21. November.  
2) Privatconvoy unter Joh. Schulte, mit 60 Soldaten verstärkt, nach dem Westen. Abfahrt: im Herbst.
1682. Stadtconvoyschiff „Leopoldus Primus“, Kapitän Karpfanger, nach dem Westen. Abfahrt: im März. Rückkehr: Anfang December.
1683. 1) Stadtconvoyschiff „Wapen von Hamburg“, Kapitän Karpfanger, nach dem Westen. Abfahrt: im Juli. Brand bei Cadiz. Okt.  
2) Privatconvoy unter Joh. Schulte, nach dem Westen. Abfahrt: ? Rückkehr: im Mai 1684.
1684. Stadtconvoyschiff „Leopoldus Primus“, Kapitän Holste, nach dem Westen. Abfahrt: 19. November.
1685. Stadtconvoyschiff „Leopoldus Primus“, Kapitän Holste, nach dem Westen. Abfahrt: 18. August. Rückkehr (nach Plymouth): 12. December.

1686. 1) Stadtconvoysschiff „Leopoldus Primus“, Kapitän Holste, nach dem Westen. Abfahrt von Plymouth: 10. Februar. Rückkehr auf die Elbe: 13. Mai.
- 2) Stadtconvoysschiff „Leopoldus Primus“, Kapitän M. Schröder, auf Höhe von Drontheim. Abfahrt: im Sommer.
1687. 1) Stadtconvoysschiff „Leopoldus Primus“, Kapitän M. Tamm, nach dem Westen. Abfahrt: im Juni.
- 2) Stadtconvoysschiff „Wapen von Hamburg“, Kapitän Holste, nach Grönland.
1688. 1) Stadtconvoysschiff „Leopoldus Primus“, Kapitän M. Schröder, nach dem Westen. Abfahrt: im April. Rückkehr: Ende November.
- 2) Stadtconvoysschiff „Wapen von Hamburg“, Kapitän Tamm, nach dem Westen. Abfahrt: Ende November. Rückkehr: Anfang August 1689.
1689. 1) Stadtconvoysschiff „Leopoldus Primus“, Kapitän M. Schröder, nach dem Westen. Abfahrt: im Juni. Rückkehr: Ende Februar 1690.
- 2) Stadtconvoysschiff „Wapen von Hamburg“, Kapitän Tamm, nach dem Westen. Abfahrt: im December.
1690. 1) Stadtconvoysschiff „Leopoldus Primus“, Kapitän M. Schröder, nach England und Grönland. Abfahrt: 29. Juli.
- 2) Privatconvoy unter Claes Wiebke, mit 25 Soldaten und 8 Stücken verstärkt, nach Archangel. Abfahrt: ? Rückkehr: Ende December 1691.
- 3) Privatconvoy unter Herm. Rode, mit 40 Mann verstärkt, nach dem Westen.
- 4) Stadtconvoysschiff „Leopoldus Primus“, Kapitän M. Schröder, nach dem Westen. Abfahrt: im December. Rückkehr: August 1691.
1691. 1) Stadtconvoysschiff „Wapen von Hamburg“, Kapitän Tamm, nach England. Abfahrt: ? Rückkehr: 6. Juli 1691.
- 2) Stadtconvoysschiff „Wapen von Hamburg“, Kapitän Tamm, nach dem Westen. Abfahrt: 13. November.
- 3) Stadtconvoysschiff „Admiralität von Hamburg“, Kapitän Marinssen, nach dem Westen. Abfahrt: im November. Rückkehr: Anfang Mai 1692.

1692. 1) Stadtconvoysschiff „Wapen von Hamburg“, Kapitän Tamm, nach England. Abfahrt im Juli.  
 2) Stadtconvoysschiff „Leopoldus Primus“, Kapitän M. Schröder, nach dem Westen. Abfahrt: Anfang December. Rückkehr: Anfang September 1693.  
 3) Stadtconvoysschiff „Admiralität von Hamburg“, Kapitän Marinsen, nach dem Westen. Abfahrt: Anfang December.
1693. 1) Stadtconvoysschiff „Wapen von Hamburg“, Kapitän Tamm, nach England. Abfahrt: im Mai. Rückkehr: Ende Juni.  
 2) Stadtconvoysschiff „Wapen von Hamburg“, Kapitän Tamm, nach Grönland. Abfahrt: im Juli. Rückkehr: im September.
1694. 1) Stadtconvoysschiff „Leopoldus Primus“, Kapitän M. Schröder, nach Grönland. Abfahrt: 20. April. Rückkehr: Mitte September.  
 2) Stadtconvoysschiff „Wapen von Hamburg“, Kapitän Tamm, nach dem Westen. Abfahrt: im Herbst. Rückkehr: Ende August 1695.  
 3) Stadtconvoysschiff „Admiralität von Hamburg“, Kapitän Marinsen, nach dem Westen. Abfahrt: ? Rückkehr: im Juli 1695.
1695. 1) Stadtconvoysschiff „Leopoldus Primus“, Kapitän M. Schröder, nach Grönland. Abfahrt: 27. April. Rückkehr: im September.  
 2) Stadtconvoysschiff „Admiralität von Hamburg“, Kapitän Marinsen, nach England. Abfahrt: im August, Rückkehr: Anfang December.  
 3) Privatconvoy unter Peter Schröder, mit 50 Soldaten verstärkt, nach dem Westen. Abfahrt: im December.
1696. 1) Stadtconvoysschiff „Admiralität von Hamburg“, Kapitän Marinsen, nach Grönland. Abfahrt: im April.  
 2) Stadtconvoysschiff „Leopoldus Primus“, Kapitän M. Schröder, nach England. Abfahrt: 25. Juli. Rückkehr: Anfang September.  
 3) Stadtconvoysschiff „Leopoldus Primus“, Kapitän M. Schröder, nach England. Abfahrt: Ende September. Rückkehr: Ende Oktober.
1697. 1) Stadtconvoysschiff „Wapen von Hamburg“, Kapitän Tamm, nach Grönland. Abfahrt: 17. April. Rückkehr: 17. September.  
 2) Stadtconvoysschiff „Leopoldus Primus“, Kapitän M. Schröder, nach Grönland. Abfahrt: 17. April. Rückkehr: 17. September.

- 3) Stadtconvoysschiff „Admiralität von Hamburg“, Kapitän Marinsen, nach England. Abfahrt: im Juni. Rückkehr: im Juli.
  - 4) Privatconvoy „Prophet Daniel“, Kapitän Peter Schröder, mit 50 Soldaten verstärkt, nach dem Westen. Abfahrt: im November.
- 1698.
- 1) Stadtconvoysschiff „Wapen von Hamburg“, Kapitän M. Schröder, nach Grönland.
  - 2) Stadtconvoysschiff „Admiralität von Hamburg“, Kapitän Marinsen, nach dem Westen. Abfahrt: im Juni. Rückkehr: Mitte December.
  - 3) Privatconvoy, unter Kapitän Hans Schröder, nach dem Westen. Abfahrt: im Herbst.
- 1699.
- 1) Stadtconvoysschiff „Leopoldus Primus“, Kapitän M. Schröder, nach dem Westen. Abfahrt: Anfang Juli.
  - 2) Privatconvoy „Prophet Daniel“, Kapitän Peter Schröder, nach dem Westen.
- 1700.
- 1) Stadtconvoysschiff „Wapen von Hamburg“, Kapitän Marinsen, nach dem Westen. Abfahrt: im Juni. Rückkehr: im December.
  - 2) Privatconvoy, unter Kapitän Peter Schröder, erhält 130 Mann, nach dem Westen. Abfahrt: im December.
- 1701.
- 1) Stadtconvoysschiff „Admiralität von Hamburg“, Kapitän Antonissen, nach dem Westen. Abfahrt: im Juli.
  - 2) Stadtconvoysschiff „Leopoldus Primus“, Kapitän M. Schröder, nach dem Westen. Abfahrt: 16. November. Rückkehr: wegen Sturm nach Falmouth zurückgekehrt.
- 1702.
- 1) Stadtconvoysschiff „Admiralität von Hamburg“, Kapitän Antonissen, nach dem Westen. Abfahrt: im März.
  - 2) Stadtconvoysschiff „Wapen von Hamburg“, Kapitän Peter Schröder, nach dem Norden. Abfahrt: im Juni. Rückkehr: im September.
  - 3) Stadtconvoysschiff „Wapen von Hamburg“, Kapitän Peter Schröder, nach dem Westen. Abfahrt: im November. Rückkehr: Ende Juli 1703.
- 1703.
- 1) Stadtconvoysschiff „Leopoldus Primus“, Kapitän Antonissen, nach Grönland. Abfahrt: im April. Rückkehr: Anfang August.
  - 2) Die beiden Schiffe von Dirk Laber und Arent Billit mit je 30 Soldaten verstärkt, nach Archangel. Abfahrt: im Sommer.



1704. 1) Stadtconvoysschiff „Admiralität von Hamburg“, Kapitän Antonissen. Zweimal nach und von England.  
 2) Stadtconvoysschiff „Wapen von Hamburg“, Kapitän P. Schröder, nach Archangel. Abfahrt: ? Rückkehr: Anfang November.  
 3) Stadtconvoysschiff „Wapen von Hamburg“, Kapitän P. Schröder, nach England. Abfahrt: im December.
1705. 1) Stadtconvoysschiff „Wapen von Hamburg“, Kapitän P. Schröder, nach Archangel.  
 2) Stadtconvoysschiff „Admiralität von Hamburg“, Kapitän M. Tamm, zwei- bis dreimal nach England (von einer Fahrt am 8. August zurück).  
 3) Privatconvoy „Prophet Daniel“, unter Dirk Laber, nach Grönland. Abfahrt: im April.
1706. 1) Stadtconvoysschiff „Admiralität von Hamburg“, Kapitän Tamm. Zweimal nach England. Rückkehr zuletzt erst Anfang 1707.  
 2) Stadtconvoysschiff „Wapen von Hamburg“, Kapitän P. Schröder, nach Grönland. Rückkehr: Anfang September.
1707. Stadtconvoysschiff „Wapen von Hamburg“, Kapitän P. Schröder, nach Archangel. Rückkehr: im November.
1708. Stadtconvoysschiff „Admiralität von Hamburg“, Kapitän M. Tamm, Zweimal nach England. Abfahrten: Anfang Juni, im September. Rückkehr: Ende Juli, Mitte November.
1709. 1) Stadtconvoysschiff „Wapen von Hamburg“, Kapitän M. Tamm, nach Archangel. Abfahrt im Mai. Rückkehr: ?  
 2) Stadtconvoysschiff „Admiralität von Hamburg“, Kapitän P. Schröder, dreimal nach England, davon zweimal in Begleitung der „Fregatte“.  
 3) Fregatte „Esperanza“, Kapitän Jasper Jacobs, zweimal nach Grönland und den Shetlandinseln.
1710. 1) Stadtconvoysschiff „Wapen von Hamburg“, Kapitän P. Schröder, nach Archangel. Abfahrt: 1. August. Rückkehr: 21. März 1711.  
 2) Stadtconvoysschiff „Admiralität von Hamburg“, Kapitän M. Tamm, dreimal nach England.  
 3) Fregatte „Esperanza“, Kapitän J. Pondorp, nach England und Grönland. Abfahrt: 1. August. Rückkehr: ?
1711. 1) Stadtconvoysschiff „Wapen von Hamburg“, Kapitän M. Tamm, nach Archangel. Abfahrt: ? Rückkehr: im December.  
 2) Fregatte „Esperanza“, Kapitän Schwertmann, nach Grönland. Abfahrt: ? Rückkehr: Ende August.

- 3) Stadtconvoysschiff „Admiralität von Hamburg“, Lieutenant Erich Daniel, nach England. Abfahrt: ? Rückkehr: Mitte September.
- 4) Stadtconvoysschiff „Admiralität von Hamburg“, Kapitän G. Schröder, nach England. Abfahrt: im Oktober. Rückkehr: Mitte December.
1712. 1) Stadtconvoysschiff „Wapen von Hamburg“, Kapitän G. Schröder, nach Archangel. Abfahrt: 21. Juli. Rückkehr: 2. December.  
 2) Stadtconvoysschiff „Admiralität von Hamburg“, Kapitän M. Tamm, dreimal nach England.  
 3) Fregatte „Esperanza“, Kapitän G. Schwertmann, nach Grönland. Abfahrt: ?
1713. Fregatte „Esperanza“, Kapitän P. Hilleke. Abfahrt: Ende März. März. Rückkehr: Ende September.
1714. — — — — —
1715. Stadtconvoysschiff „Admiralität von Hamburg“, Kapitän G. Schröder, nach dem Westen. Abfahrt: 14. December. Rückkehr: Anfang August 1716.
1716. Stadtconvoysschiff „Wapen von Hamburg“, Kapitän M. Tamm, nach dem Westen. Abfahrt: im November. Rückkehr: im Juni 1716.
1717. Stadtconvoysschiff „Admiralität von Hamburg“, Kapitän G. Schröder, nach Archangel. Abfahrt: 28. Juli. Rückkehr: Anfang December.
1718. Stadtconvoysschiff „Wapen von Hamburg“, Kapitän M. Tamm, nach Archangel. Abfahrt: 17. August. Rückkehr: 15. December.
- 1719—23. — — — — —
1724. Stadtconvoysschiff „Wapen von Hamburg“, Kapitän M. Tamm, nach dem Westen. Abfahrt: 17. September. Rückkehr: 25. September (an der holländischen Küste umgekehrt).
1727. 1) Stadtconvoysschiff „Admiralität von Hamburg“, Kapitän G. Schröder, nach dem Westen. Abfahrt: 26. Juli. Rückkehr: 23. December.  
 2) Stadtconvoysschiff „Wapen von Hamburg“, Kapitän M. Tamm, nach dem Westen. Abfahrt: 19. December. Rückkehr: 23. Juli 1728.

1728. Stadtconvoysschiff „Admiralität von Hamburg“, Kapitän Paul Paulsen, nach dem Westen. Abfahrt: 4. December. Rückkehr: 24. Juni 1729.
- 1729—45. — — — — —
1746. Stadtconvoysschiff „Wapen von Hamburg“, Kapitän J. Brockes, nach dem Westen. Abfahrt: 2. September. Rückkehr: 28. August 1747.

## A n h a n g.

---

1.

### Verzeichnis der im Hamburger Staatsarchiv vorhandenen Schiffsjournale.

I. „Ordinali van dat Schip Leopoldus von Hamborg mit Capitein Bernt Jacobsen Karbfanger die reise von Hamborg bet nae Cadiz undt nach Malthen passirent ifs von Anno 1680 ady 6. Mai unter Krudt-Sant.“

Sprache ein Gemisch von Niederdeutsch und Holländisch.

Beginnt 6. Mai 1680, endet 11. März 1681.

Am Schlufs steht als Unterschrift: Stuer-Man Jan Krauss.

II. „Journal gehalten op het Schip Leopoldus Primus worop Capp<sup>n</sup> Berhardus Jacobsen Carffanger, het selve dor mien gehalten, als Onder Sturman Hans Rusch, int Jahr 1681.“

Sprache wie I.

Beginnt 7. Mai 1681, endet 25. November 1681.

III. „Anno 1685 Journael gehouden op't Schip Leopoldus Primus door myn Hans Bommelman, Schriever, onder Commando van den manhaften Heer Capp<sup>n</sup> Martin Holste.“

Sprache: Holländisch.

Beginnt 11. Juli 1685, endet 13. Mai 1686.

IV. „Journael van Hamborg auff der Reyse, umb zu Creutzen met der Fregatt de Esperansa, soo Godt bewahre.“

Auf dem Rückenumschlag: „Journael von Wilhelm Anthonsen“.

Sprache: Hochdeutsch.

Beginnt 17. Juni, endet 8. August 1697, scheint aber unvollständig, da es mit Helgoland endigt.

V. „Jornal van heett Schip heett Wappen genand, sage Keyser Leopoldus Primus, wohr op commandierende Capp. Michel Schröder, ende dee Reyse gedesteneret, so Gott vor helpe, nahr Cadix et Mallaga, A<sup>o</sup> 1701, d. 3. Novembr.“

Sprache: Hochdeutsch.

Beginnt 3. November 1701 und endet (in Falmouth) 26. März 1702.

Als Motto steht zu Beginn: Ora et labora.

VI. „Jornall vant Hamborger Convoie Schgip Leopoldus Primus, war up kommandirt Capt. Michael Schröder, gedistenert nae Cadix en Mallaga, van de mant November 1701.“

Sprache: Gemisch von Hoch- und Niederdeutsch.

Sehr schlechte Orthographie.

Enthält zwei Abtheilungen; die erste geht vom 3. November 1701 bis 2. April 1702 (in Falmouth); die zweite trägt die Überschrift: „Jornall vant Hamborger Convoie Schgip genomt het Wappent de Admiralletet von Hamburg, war up commandirt de H. Cap. Willem Antönsen“ und beginnt Falmouth 2. April 1702, endet 1. Juli (Kap Spiegel), ist also unvollständig. Die erste Abtheilung ist unterzeichnet von „Casper Detloff“, der Lieutenant war. Die Darstellung der Reise ist etwas ausführlicher, als diejenige derselben Reise in V.

VII. „Journael gehauden door my Schriver Emanuel Mützauw op deese Reyse naar Archangel uyt en te huys, waartoe den Almoogende sienne genade will verleenen om Jessu willen.“

Sprache: Holländisch.

Beginnt 17. Juli 1710 und endet 13. März 1711.

VIII. „Journal auf ein Gott gebe behaltene Reise nacher Archangel. Anno 1710 en 1711.“

Auf dem Umschlag steht: „Hanfs Flindt“, wahrscheinlich der Lieutenant.

Beginnt 17. Juli 1710, endet 21. März 1711.

Ausführlicher als VII.

IX. „Journal, dafs Godt bewaer, op en reis v. Hamburg nar Archangel, met het Coveoy Schip het Wapen v. Hamburg, war op comandeert de Heer Capp<sup>n</sup> Pieter Schroder, begonnen in't Jaer 1710 den 17. July, gehouden dor my Schipper Hinrich Stoffers.“

Sprache: Holländisch.

Beginn und Ende wie VIII.

X.

„Journaal-

Buch

auf

Dem Hamburgischen Admiralitaet und  
Orlog-Schiff, genannt das Waapen von Hamburg  
Commandierend von den  
Hoch-Edlen-HERREN-Capitain und Comāndeur  
Herrn

H<sup>rn</sup> Joachim-Wilhelm-Brockes

geführt von dessen

Schreiber August-Gabriel-Kaane

vom 19.<sup>ten</sup> July A<sup>o</sup> 1746 bis den 14.<sup>ten</sup> Octobr A<sup>o</sup> 1746

und von dessen Nachfolger

Johann-Gottfried-Ebersbach

vom 14.<sup>ten</sup> October Anno 1746 bis

den

Anno 1747 Ferner continuiert.“

Sprache: Hochdeutsch.

## 2.

**1572. Bedenken des Kaufmanns wegen Ausrüstung gegen Seeräuber<sup>1)</sup>.**

1. Dafs E. E. Kaufmann möge den Tunnen-Bojert und noch 1 Schiff samt der Pinke mit Geschütz und Mannschaft ausrüsten, jedoch selbe mit schwere Wahre, wovon ordentlich Fracht den Unkosten zu Hülfe gegeben, zu ballasten; hiezu will E. E. Kaufman das Tonnen- und Bakengeld doppelt geben, welches die Zollherren einnehmen sollen, bis der Cämerey diese und vorige vorgeschossene Convoe-Gelder wieder bezahlet worden. Wan auch auf künftigen Ansee-Tag Trinitatis von denen Ansee-Städten ein anders solte bewilliget werden zu diesen Unkosten, so solle dieses Geleide-Geld aufhören.

2. Müste man noch 8 a 10 gute Schiffe, die zugleich zur Wehr ausgerüstet, befrachten.

3. Müssen diese befrachtete mit den andern Orlog-Schiffen eine Admiralschaft machen und sich verbinden, ein ander nicht zu verlassen.

4. Müssen unsere Schiffer und Volck niemand auf der See oder in Hafen Ursach zu Streitigkeiten geben, und wenn sie schon etliche Freybeuter ins Gesicht bekähmen, nicht sofort schiessen.

5. Unsere Schiffer sollen keine frembde Schiffe in ihrer Admiralschaft beschützen, auch keine unfreye<sup>2)</sup> eingeschifft werden.

6. Jeder Kaufman muß von den Gütern eine Certificatie vor den Verordneten E. E. Kaufmanns geben.

7. E. E. Kaufmann möge einen gewissen Mann zu certificiren setzen.

8. Ist eine Jagt nöhtig, welche den Freybeutern die Pässe und Certificationes zeigen könne, damit sie sehen können, dafs keine unfreye Güter sich bey der Floote befinden, sie auch keinen Vorwand zu visitiren haben.

9. Wolten die Freybeuter doch die Schiffe visitiren, so müssen die unsrigen sich wehren, wo sie ihnen gewachsen.

10. Dafs zu diesen Unkosten das Lakengeld, so vordehm eingesamlet, zu gebrauchen.

11. Keine freye Güter in andere Schiffe, als in die, so ordentlich gefrachtet, einzuschiffen, auch von unfreyen eine Certification zu machen.

12. Wäre es nöhtig Geld auf Rente zu nehmen, so will E. E. Kaufman die Rente aus dem künftigen Geleide-Geld zu bezahlen willigen.

13. Alle unfreye Güter, ob sie schon nicht beleitzoget (convoyret) werden, doch auch das Geleide Geld geben.

<sup>1)</sup> Aus: Manuskript „Extract des Alterthumbs“ in der Kommerzbibliothek, S. 457 ff.

<sup>2)</sup> zu ergänzen: Güter.

## 3.

Anno 1591 adi den 17. April<sup>1)</sup>.

Ordenancy undt Articull Eines Erbaren Hochwisenn Rades der Stadt Hamborch, wo idt up de inn undt utth liggende Schepe, also up de hoeye Utth Liggersz ofte Tonnenboger inn allen puncten schall erenstlichen gehalten werden, wor nha sick ein Jeder tho richten weth undt vor Schaden tho wachten.

Wir Burgemester undt Radtt der Stadtt Hamborch dhon hir mitt allen undt ideren kundt undt tho weten, datt wy Juw Einen Capetein undt Befelichhebber hebben verordent undt bestellet, also der Erbar Manhaftich Wilhadt Moller Capetein, de wille idt den hochnodich ifs, dat inn unsem schepen gude Ordenanci undt gutt Regement gehalten wert, also hebbe wy nha oldem gebruck undt gewanheidt dusse nhalolgen Articull vorfatet, wor nha sick Eine Ider in wat beschedt he sick holden schall undt sick hir nha tho richten wete.

1. Anfencklich schall der Capetein undt alle Offiseres undt alle schepes Volck sick befitigen, dat se den Nhamen Gottes nicht Mifsbruck ock sick defs floecken undt sweren erenstlichen endtholden undt mitt liffliken Eide besweren allenth watt folgedt in Puncten undt Articulen erlich undt truwelich to holden, ock sick sullen kamlick in allen dingen hir nha weten tho richten, wo den sulkes erleibede Capetein Befelhebber undt Bofslude will egen undt geboren.

2. So schallen unser Kapetein undt vorordente befelhebber flitige upsendt hebben, dat de perofany<sup>2)</sup> tho ider tydt nha up gedaner Maltidt woll vorwaret undt nicht vorunradet werdt, idtt schall ock Nemandt he sy woll he will sick tho vordristen Einefs Erbaren Radefs Vitalie, idt sy an beer edder ander Nodttrofft, tho vorachten odder vorunraden, woll dar jegen handelt schall erenstlich gestraffett werdenn.

3. Idt schall sick ock nenhandt vordristen vatte, talloren<sup>3)</sup>, drinckgeschir undt ander darto gehorde Nodttrofft tho slaende odder tho breken bey penne geborlicke straffe, in gelick schall sick ock Nemandt mher brodt sniden oder Botter undt onder Vitalige hemlicke odder offentlig nicht by sick nhemen also he thor maltidt upeten mach, ock woll mher Beher spilleth also he mit der handt beslaen<sup>4)</sup> kan, alles by geboerlicher straffe.

4. Idt schall sick ock Nemandt vordristen Einem anderen etwefs tho endtferdigen an geltt, gutt oder watt nhamen idt hebben mach, noch vhell weyniger sine Kisten, tunnen edder watt Packen is up tho breken, woll dar jegen deith undt handelt, schall so idt baven 8  $\beta$  de werde is in datt Bochspreddt<sup>5)</sup> up gehangen werden, so idt averst darunder is, schall he dar nha he vordeneth hefft erenstlichen gestraffet werden.

<sup>1)</sup> Manuskript in der grofsen (meist handschriftlichen) Mandatensammlung der Kommerzbibliothek. Gleichzeitige Schrift. Vgl. zur Sache oben S. 219.

<sup>2)</sup> Proviant.

<sup>3)</sup> Fässer, Teller.

<sup>4)</sup> Spillen = verschütten; beslaen = bedecken.

<sup>5)</sup> Bugspriet.

5. Worde sick Jemandt under nhemen in Quadtheidt<sup>1)</sup> up einen Anderen ein Swert, Messer, Bill<sup>2)</sup> odder andere mordtliche wehre tho tende de schall meth einem Meste dorch de handt ahnn datt grothe holdt<sup>3)</sup> angeslagen werden, welches er denn sulvest wedder uth riten schall, worde averst de wher bescedigen datt Jemandt schaden dar van bequeme, so schall idt ghann handt umme hanndtt Lyff umme Lyff.

6. Idtt schall Nhemandt wen sine tidt tho wakende ifs, idt sey klein fte grote, de wacht vorsuimen ock Nemandt voor sick waken laten, idt sy den datt he ahn siner gesundtheit geswecket oft gekrencket odder Ehem sunsten ettwaß anders van dem Capiteyn befallen where, woll dar aver befundenn schall ahne alle Genade gestraffet werden.

7. Worde ock Jemandt befunden, dem de wacht undt schildtwacht befallen ifs, dat he up de wacht slapen worde edder datt sunsten de wacht unflitich in acht hadde, de schall ann dem Live ahne Genade gestraffet werden.

8. Worde ock Jemandt Ein dem Anderen inn sine Ehre undt gude geruchte tasten, dat he Ehm vor ein Erlosenn Mhann schulde, de sulvige schall vor Einen Unmhann<sup>4)</sup> gehalten werden undt nha vordenste gestraffet werden.

9. Wen datt schip under segels ifs, schall sick Nemandt vordristen inn dem schepe tho smiten edder ropen, sunder den Capiteynn gutt gehor geven, alleß bey vormiding geborlike straffe.

10. Wen de wacht aff geslagen ifs, schall sick Ein Jder nha syner Lager stede maken undt sick dar in still erholdenn undt bliven, ahne jenig flokent undt swerenth, woll darjegen deith, schall erentlichen gestraffet werden.

11. Effte idt sick geborde offte begeve, dat men thor weher gripen muste, so schall Ein Ider dar he hen bestellet wert thor stede bliven undt ahne hetent des Capiteins nicht vau dar wyken, beth idt alleß up gehaven ifs, by Lyveys Straffe.

12. Idt schall sick ock Nemandt vordristen upror odder jenige parlemendt<sup>5)</sup> ahn tho richten noch jennig verbundtnisse under ander maken jegen unsen Capiteyn, woll dar jegen handelt schall ahne jenige genade ahn dem Live gestraffet werden.

13. So schall ock Nemandt mit unsenn wedder deell<sup>6)</sup> jennige Compacth odder verbundtnisse hebben noch schriftlich odder mundtliche, hemliche oder offentliche mit en gemenschop holden, noch datt geringeste von unseren anlegen apenbaren, woll dar aver gefunden wert schall in dat Bochspret gehenget werden.

14. Wy willen ock erentlichen hir mit vormanet undt befallen hebben, dat sick Nemandt vordriste an Landt tho bliven odder ahn schepe tho faren nha sunnenschin, ock nicht bey Nachte uth dem schepe

<sup>1)</sup> Bosheit, hier wohl Zorn.

<sup>2)</sup> Beil.

<sup>3)</sup> Grofsmast.

<sup>4)</sup> Unmensch.

<sup>5)</sup> Besprechung, Zusammenkunft, hier wohl: Verschwörung.

<sup>6)</sup> Gegner, Feind.



tho bliven, he hebbe den vorloff van dem Capitein, woll dar jegen deit, schall ahne genade gestraffet werden.

15. So balde datt schip up dem Strom licht undt segelredt<sup>1)</sup> is, so schall sich Nemandt understaen oft vordristen van dem schepe tho bliven, he sy Bussenschutte, Bofsmen edder sunsten ander befhellhebber, besonder ein Jder sich tho schepe maken undt syne geborlike toch undt wacht holden nha older gebruck, woll dar jegen ahne Befehell des Capiteyns don worde, de jenige schall an synem Live gestraffet werden.

16. Wen de wachtmester de wacht aff geslagen hefft, schall sich Nemandt vordristen beer tho tappen laten, woll dar aver deitt de jennige schall in straffe genhamen werdenn.

17. Der hemliken gemake<sup>2)</sup> schall Nemandt unronliche maken, odder dar idt unvorsendes geschege, also balde wedder reynigen, ihm geliken schall ock Nemandt der hemlike Nodttrofft gebruken tho ungelegener tidt, woll dar jegen don wert schall gestraffet werden.

18. Nemandt schall sich vordristen ahne befhell in de Kobuise<sup>3)</sup> oder inn de Perofany Kamer tho gann noch den Kock ofte Perofany Mester inn worden odder warcken mit jenige ungelegenheit tho aver fallen, woll dar jegen dhonn werdt, schall nha Erkenntnisse der dath gestraffet werden.

19. So schall ock Jder mitt syner gewer. Ror undt pulfer vorsichtich umne ghann, dar mitt Ein dem Anderen undt dem Gantzen schepe keyne ungelucke wedderfare, worde averst Jemandt befunden de lichtferdich dar mitt umne ghaen worde, schall nha vordenst erenstlich gestraffet werden.

20. Nach oldem Rechte schall ock alle Mandage Recht geholdenn werden, wen datt schip vor ancker licht, woll dar den Ettwefs gebraken schall nha deme he vorbrakenn gestraffet werdenn. Hefft Jemandt ock up denn Anderen Ettwefs tho klagen dem schall de Klage so woll ock Andtwort gehoret werden und darin ergan watt Recht is undt watt sick tho Rechte geboerenn will.

21. Wy gebeden ock erenstliche vor unseren Porfafs<sup>4)</sup> undt synen Knechten mitt worden edder warcken nicht tho averfallen, idt sy tho water edder tho lande, darvor datt he ehm sin Recht gedan hefft uth befhell des Capiteins, woll hir jegen handeln werdt schall ann synem Live gestraffet werden. Gesche idt ock nha malts, wen unse Reyse vollendet undt datt schip uf gelecht wardt, dat sick alseden ahn den Perofafs edder ann den geringesten siner Knechte Jemandt vorgrifenn worde, schall vor Einen Erlosen Schelm gehalten werdenn.

Dusse vorgeschreven Artickell mit den so Ein Erbar Hochwissen Radt oder unse Capitein mher her tho dhonn worde, will wy also inn allen worden undt puncten fast undt truwlicken gehalten hebben, woll dar jegen dhonn werdt schall wo inn den Articull beroret erenstlich gestraffet werdenn, doch datt Ein Erbar Hochwissen Radt sick will vor-

1) Segelbereit.

2) Abtritt.

3) Kabüse: Küchenraum.

4) Profafs.

beholden hebben, Allefs nha gelegenheidt der Sacke tho minneren undt tho mherenn.

1611  
den 5. Maye.

4<sup>1)</sup>.

### Kapitain Johann von Dunen an den hamburgischen Rath.

29. April 1628.

Ernveste, Grofsachtbare, Hochgelarte, Hoch- und Wolweise grofs-  
gunstige, gebietende liebe Herren. Dieselben erinnern sich grofsgunstig  
dafs ich für zwo Jahren zue einen Capitein uff der Herren-Schiff ge-  
würdiget und gesetzt worden, für welche beförderung ich ganz unter-  
dienstlich danckh sage, auch in allen fürfallenden occasionen Leib und  
Guet darzusetzen und getreulich zu verdienen erböttigk undt willigk er-  
funden werden will. Als nun für einem Jahre die Englischen Schiffe  
auf der Elbe gelegen, undt von E. E. Hochg. Herrl. und Gunsten ich  
befehligt worden, mit unsern domals abfarenden Hamburger Schiffen in  
die See zu lauffen und selbige zu confoyren, welchs ich auch gerne ge-  
than, aber vermuge meinem Eidt undt Pflicht alfsbalt dagegen berichtet,  
dafs efs nicht rathsam, weiln in dem Schiffe die Achter-Steve, da das  
Ruder anhängt, abgerottet, darumben in der See leichtlich Schadten  
nemmen mochte, wie ich denn instendig gebetten haben will, solchs durch  
etliche Schiffs-Zimmerleute besehen und darvon referiren zu lassen, so  
habe ich wieder alles verhoffen, bey allen umbstenden gespurt, dafs ich  
von der Zeit an, so wol bei E. E. Hochg. Herrl. undt Gunsten, als der  
Bürgerschaft in grofsen verdacht geraten, als wan ich etwa so verzagt  
und nicht gnung qualificirt were, kein Pulver riechen undt nit fechten  
woln, da ich ohn allen Ruhm zu melden Ihre Königl. May. in Hispanien  
gedienet, mit dem Türcken mich geschlagen und wegen solcher dapffer-  
keit, über alles, mit einer guldienen Ketten verehrt worden, ja wegen  
meiner treun dienste noch sechs Jar darnach in diensten bleiben müssen.  
Wann aber ich weitleufftigk vernommen, dafs mir jetzo unvermuthlich  
ein Schimpff begegnen würde, da ich nicht hoffe, solches mit meinen ge-  
treun Diensten verdient zu haben, denn dafs ich jetzo herauff kommen,  
ist zue dem Ende geschehen, E. E. Hochg. Herrl. und Gunsten grundt-  
lich mit allen Umbstenden undt Apparentz zue berichten, dafs drei  
Hollandische Orlogs-Schiffe undt sieben Königl. dennemärckische Schiffe  
uff die Elbe kommen und bei mir niedergesätzt, und ob ich wol resolut  
gewesen mich zu defendiren und Feuer drauff zu geben, bin ich aber  
von inen nicht anders als mit einem freundlichen Grufs angefochten  
worden; wie ich denn auch uff meine Aviso ordinantz bekommen, mich  
gegen inen also zue verhalten, dafs E. E. Hochg. Herrl. undt Gunsten  
kein Unglimpff undt ich selbst kein Schimpff davon tragen mochte, in  
maysen mir auch unmüglich gewest, mit dem Kopffe wieder die Maur zu

<sup>1)</sup> Hamb. Staatsarchiv.

lauffen und Schiff und Guth, wieder mein Eidt und Pflicht, aus leichtfertiger Unbesonnenheit in Verderb undt Verlust zu setzen, habe auch solche ordinantz jetzo verlassen, dafs auch nichts mangeln solle; so ferne aber E. E. Hochg. Herrl. undt Gunsten in Warheit erfahren, dafs ich in einem oder andern nicht getreulich undt wolmeinentlich gehandelt. leide ich gerne, nicht allein an Guet, sondern Leib und Blut mich zu straffen, und kann darneben mit Gott bezeugen, dafs ich bei diesem dienste in diesen zweyen Jahren nicht einen Reichsdaller prosperiret undt erobert habe. Derowegen will ich ganz unterdienstlich gebeten haben. daferne ich von meinen Mißgunstigen aus lauter bösen Affecten mit Unwarheit und Ungrundt angegeben, dafs E. E. Hochg. Herrl. und Gunsten deme allen nicht glauben, sondern von solchem wege sich abfuhren und mich ausser allem bösem verdacht großgunstigk erlassen wollen, daferne auch meine Mißgunstige nicht acquiesciren könten undt einigen Mangel mir uffzutreiben vorhabens, zur Gegen-Verantwortung mich zu verstaten. da denn dieselben mit Schimpff, ich aber als ein erlicher getreuer Diener bestehen und gnungsame Satisfaction darthun undt beweisen will. Solches thue ich mich gantz unterdienstlich getrösten, E. E. Hochg. Herrl. und Gunsten göttlicher Protection getreulich befehlende. Hamburg, den 29. Aprilis A° 1628.

E. E. Hochg. Herrl. und Gunsten  
Dienstwilliger und getreuer  
Johan von Dunen.

4 a.

### Bestallung für Kapt. Jürgen Tamme.

24. April 1630.

Wir Bürgermeister und Raht der Stadt Hamburg thun kundt allermenniglich, dafs wir den ehrsamhen und mannhafthen Jürgen Tamme unsern Bürgern vor einen Schiffs-Capitein volgender Contition bestellet und angenommen haben, dafs er nemblich mit seinem ihme anbefohlenen Schiffe und beyhabenden Bootsleuhten uf der Elbe und was soust zu verichten von uns ihme commandiret und anbefohlen wrdt, wie einem ehrliebenden, redlichen und getreuen Manne gebühret, bestes fleisses ihme angelegen sein lassen solle. Dagegen wollen wir ihme uf sein gebürhlich verhalten, und wann er seinem uns gethanen Versprechen ein gnügen gethan, die Zeit seines lebens, so lange er in unserm Dienste getreue verbleiben wrdt, monatlich ein Hundert Mark lübisch von unser Cämerey gutwillig und gonstig entrichten und bezahlen, auch ferner, da Wir seiner Dienste nicht mehr bedürftig, mit berührter halbmonathlichen Besoldung der fünfzig Mark lübisch begünstigen, und da er auch auf ein Zeit, sich sonsten gebrauchen zu lassen, umb dimission bey uns gebürhlich ansuchen sollte, soll ihme dieselbe, jedoch dafs er sich wieder diese Stadt nicht gebrauchen lasse, unweigerlich gegeben, und doch seine Besoldung nichts

<sup>1)</sup> In dem handschriftlichen Sammelbande „Schriften die Admiralität betreffend“ (Kommerzbibliothek). Abschrift.

desto weniger entrichtet werden. Sollte sich aber begeben und zutragen, daß bemelter unser Capitein im Gefechte und Streite, das der Allmächtige verhueten wolle, das Leben verliehren und dabey zusetzen sollte, als dann soll seiner Witwen zu ihrem Unterhalt die Zeit ihres Lebens jährlich fünfhundert Mark lübisch von unser Cämerey, und nach bemelter Wittiben Todte erst berührter fünfhundert Mark ihren im Leben hintergelassenen Kindern zehen Jahr von dato 24. Aprilis dieses 1630. Jahres gevolget und entrichtet werden. Zur Befestigung und Zeugnuß der Wahrheit ist diese Bestallung mit unser Stadt Signet versiegelt und gemeltem Capitein Jürgen Tammen zugestellet worden. Geschehen und vollenzogen den 24. Monathstag April Anno 1630.

## 5.

### Ordre und Befehl, wornach sich unser Schiffs-Capitain Carsten Holste zu achten<sup>1)</sup>.

30. September 1653.

1. Es soll gemelter unser Capitain züfoderst Acht haben, daß sein untergebenes Schiff mit Manschaft an Boots-Leuten und Soldaten, auch gehöriger Munition also versehen sey, daß er in allem erfodertem fall zu gnugsahmer Gegenwehr es gebrauchen, auch sein bey sich habendes grosses Boot damit besetzen könne.

2. Soll er Acht haben, daß die beede Gallioten, so ietzo an Handt geschafft, ebener Gestaltdt mit Geschütz, Munition, Manschaft an Boots-leuten und Soldaten versehen, dero behueff ihm alle Notthurfft soll gefolget werden.

3. Darauff soll er sich alsofort an sein Schiff begeben, die beede abgesetzte Gallioten sich so balde möglich folgen lassen, welche dan seiner Ordre in allem zu folgen schuldig sein sollen.

4. Er soll sich mit seinem Schiffe, da es geschehen kan, für Kuckeshafen legen oder sonsten unten oder oberwärts, da es bey dieser Herbstzeit sich sicherst schicken will, wenigst aber die beede Gallioten nebenst seinem grossen bohte für Kuckeshafen halten.

5. Mit selbigen Gallioten und Bohte die Elbe unterwärts befahren lassen, keine Caper ohnangesprochen vorbey lassen, sondern ihn mit Bescheidenheit ermahnen, daß die Elbe ein freyer Strohm, und im Heyl. Römischen Reiche belegen, und daß also sie aller Abnahm und Plackereyen sich daselbsten mügen enthalten.

6. Solten sie auch ohne Plackereyen auff Glückstadt fahren wollen, muß er sie zwar mit voriger Vermahnung fahren lassen, aber die so woll, so auffwärts fahren, als die, so da unten liegen bleiben, fürderlichst wieder zur See zu gehen, und sich aller Plackereyen zu enthalten erinnern.

7. Und solten diesem zugegen wieder einige Kauffmanschiffe, sie sein welche sie wollen, dieserseits der eusersten Tonnen der Elbe von einigem Caper einige Thätlichkeit fürgenommen werden, und er in Gühte

<sup>1)</sup> Hamburger Staatsarchiv.

davon nicht abstehen will, soll er solches mit aller Macht, best er kan, wehren und also Gewaltt mit Gewaltt stewarten.

8. Solte auch unten oder oben auff der Elbe vom Caper etwas genommen werden, und derselbe damit wollen wieder zur See gehen, soll er es ihme in Gühte oder mit Macht, so guet er kan, wieder abnehmen.

9. Da auch ein Caper die Elbe wollen auffwärts fahren, muß er zwar solches geschehen lassen, aber den Caper dahin halten, dafs er ihm anlobe, dafs er auff der Elbe keine placquerey verüben wolle; wegert er sich dessen zu thuen, soll er ihn nicht hinauff verstaten.

10. Dafern sein grosses Schiff zu Kuckeshafen weniger darunter nicht liegen kan, soll er doch in Persohn bey der Gallioten und dem Bohte sich finden und dort oben das Schiff durch den Lieutenandt commendieren lassen.

11. Solten Caper mit prisen auff die Elbe kommen, so auff offner See genommen, und nach Glückstadt wollen oder sonsten da unten sich legen, soll er sie damit zwar fahren lassen und dagegen nichts thuen, aber mit allen bewegenden Motiven sie fürderlichst mit Vermahnung sich aller Thätigkeit auff der Elbe zu enthalten wieder zur See verweisen.

12. Solten Krieges-Schiffe sich in solcher Zahll befinden, denen er nicht bestandt, welches nicht zu hoffen, und einige Thätigkeit fürnehmen, soll er die Gühte versuchen, und sie von allem wiedrigen abmahnen, unfs aber schleunig davon berichten.

13. Wie er dan ohne dem alles, wafs fürgeheth, fleissig und bestmüghlichst unfs allemahl von Tage zu Tage soll berichten, dero behueff dan ein beedigter Schreiber ihm soll mitgegeben werden.

Wafs nun gemelter unser Capitain also nebenst dem bey sich habenden ihm untergebenen verrichten werde, dessen wollen wir ihn und sie allerseits noht- und schadelofs halten.

Decretum in Senatu den 30. Septemb. A° 1653.

5 a.

### Aus dem Protokoll der Admiralität<sup>1)</sup>.

16. August 1662.

Kaufleute tragen vor, wie dafs das commercium durch die 8 genommene Schiffe grosse Noth gelitten; nun liegen noch 7, die dahin destiniret, laufen nicht weniger Gefahr, denn man kriege Zeitung aus Spanien, dafs die Vereinigten Niederländer ihre transaction mit den Türken auf 4 Monate prolongiret, hingegen seynd die Türken stark in See; hören, dafs sie mit 26 in 30 Schiffen ausgelaufen seyn, sollte diese Flotte auch Noth leiden, würde das gantze commercium agonisiren, darum müste man bedacht seyn, wie vor der Hand den abgehenden Schiffen etwas mehr Sicherheit beschaffet werden mögte. Erbieten sich

<sup>1)</sup> Aus der Sammlung zur Geschichte der Admiralität, von Prof. Richey (Hamb. Staatsarchiv); die Originalprotokolle der Admiralität sind für diese Zeit nicht mehr vorhanden.

ein Procentum Admiralitaet-Zoll zu geben und ersuchen, dafs in bevorstehender Bürgerschaft es favorabiler vorgetragen werden, und erwehnte Beystand aus dem Aerario geschehen mögte; vermeinen, dafs man ihnen wol ein paar Orlogs-Schiffe adjungiren müste; so vermeinten sie auch gerathener, dafs die Schiffe, die anietzo schon zu Glückstadt liegen, die übrigen einwarten mögten, damit sie coniunctim ein stärker Corpus machen, und die Orlog-Schiffe bey sie bleiben könnten.

Proponitur: dafs das 1 ProCentum nicht viel beitragen will, mögte irgends 40 000  $\text{fl}$  tragen, hingegen hat jedes Orlog-Schiff wol 70 in 80 000  $\text{fl}$  nöthig.

Prop.: dafs die Schiffe, die hinunter seyn, auch diesen Zollen mitgeben müsten.

Prop.: dafs die Güter auf und von Frankreich, Amsterdam, Embden auch mehr Zoll geben müsten.

Prop.: dafs man dem Kaufmann wol  $1\frac{1}{2}$  oder 2 ProCentum vorschlagen mögte.

Prop.: dafs viel Güter auf Holland gehen werden, denn sie können daselbst 3 a 4 Procent in der assurance profitiren, man kann daselbst das Gut für 4 a 5 Procent verassuriret kriegen, hier muß man 8 a 9 anietzo geben.

Prop.: dafs die Schiffe, die hinunter und ihre Ladung Privat-Güter seyn, müssen selbst ihr bestes wissen, die Admiralitaet kann ihnen nicht gebieten.

Conclusum: Dafs den Kaufleuten anzumuhten, dafs die Güter auf Spanien und Italien  $2\frac{1}{2}$  à 3 Procent, die auf Engelland und Frankreich die Helfte dessen und die auf Holland und Muscau  $\frac{1}{4}$  dessen geben müsten; in die Bürgerschaft sollte es favorabiler eingebracht werden, dafs sie auch etwas erkleckliches darzu verwilligten; dafs die Schiffe, die schon darunten, die andern einwarten, findet man dienlich, damit sie sich selbst verstärken und die Convoe mit zu geniessen haben.

Dietrich Vasmer nomine der Kaufleute reassumiret propositionem, begehren Abtritt, darüber zu conferiren.

Dietrich Vasmer: Die Kaufleute erklären sich, dafs sie ersuchen eine erkleckliche Contributie in der Bürgerschaft zu proponiren. 1 Procentum wollen sie geben; sollte das Convoe-Geld so hoch seyn, würden feine Wahren von andern Orten geladen werden; vermeinen, dafs denen Schiffern, so darunter, nur 1 Convoe-Schiff adjungiret werden mögte; die nächste Woche würden mehr fertig seyn, die mögten auch ein Convoe-Schiff haben.

D<sup>us</sup> Praeses: Sie mögen sich weiter erklären, als auf 1 Procent, haben sich auch nicht wegen Frankreich, Engellandt und Muscowienfahrers erkläret.

Dietr. Vasmer: Die andern würden sich wol dazu verstehen, aber auf Holland will nicht gewilliget werden, weil schon viel Wahre über Schwoll gehen, das würde noch mehr geschehen, wenn sie hier sollten mit Convoe beschweret werden.

D<sup>us</sup> Praeses thut Instance. Kaufleute treten ab, sich noch eins zu besprechen.

Dietr. Vasmer: Die Kaufleute erklären sich auf  $1\frac{1}{3}$  Procent, wenn zu diesen Schiffen 2 Convoyer adjungiret werden, und solches so lange als die Convoyers dazu gebraucht werden, und nicht länger.

D<sup>ns</sup> Praeses: Das  $\frac{1}{3}$ <sup>1)</sup>, das sie jetzund zulegen, will nicht viel bringen, um noch einen Orlogsmann zu halten. Er sähe gerne, dafs sie sich etwas weiter herausliessen, so würde E. E. Rath es mit mehrer Hoffnung und Nachdruck in die Bürgerschaft bringen.

Dietr. Vasmer ersuchet es Senatui zu referiren. Wird beliebt.

## 20. August.

D<sup>ns</sup> Praeses proponirt den Kaufleuten, wessen sie sich am vergangenen Samstag erklärt und was ihnen zu Gemüthe geführt und angemuthet. Es ist Senatui relation davon geschehen, der hat sich mit den Ehrb. Oberalten erklärt, dafs man 2 Orlogschiffe diesen zur Glückstadt liegenden Schiffen wolte adjungiren, die Helfte mögte die Cämmerey tragen, die andere Helfte sollte die Admiralitaet tragen; weil aber bey der Admiralitaet kein Geld, sondern es dazu aufgenommen werden müste auf Zinsen, so müfste man darauf bedacht seyn, wie die aufgenommene Gelder wieder abgetragen werden sollen. Vermeinen, dafs sie dero Be- huf würden einwilligen, dafs sie das  $1\frac{1}{3}$  continuiren wollten, bis die Gelder wieder abgetragen worden. —

Jürgen Schröttering nomine der Kaufleute reassumit propositionem, bittet Abtritt zur Rücksprache. — Conceditur.

Jürgen Schröttering nomine der Kaufleute: Sie haben sich beredet; vermeinen, wann 1 Orlogh von der Admiralitaet gehalten werden soll, werde das, wenn ein Jahr durch  $1\frac{1}{3}$  gegeben wird, es wol wieder einbringen. Die nach Frankreich, Rochelle, S. Sebastian und anders nach Italien, wenn sie die Capo S. Martin vorüber gehen, würden auch nicht ohne Gefahr seyn, wofern sie auch keine assistance von diesen Orlogsschiffen haben in der Buchte; wollten gerne wissen, wieweit die Schiffe nach der Strafe sollten der Orlogsschiffe geniessen.

Prop. Dafs die Admiralitaet nicht anders darin consentiren kann, es sey dann, dafs sie einwilligen, den  $1\frac{1}{3}$  Zoll zu geben, bis die Unkosten davon wieder abgetragen; wie weit die andern auf Italien oder bis in die Bugte der Convoye geniessen können, davon wird zu Rathe deliberiret werden müssen.

D<sup>ns</sup> Praeses. Den Kaufleuten: die Bewilligung des Zollens auf ein Jahr will nicht zureichen, wir können nicht wissen, ob die Schiffe mit 6 Monat können abgeschaffet werden, insonderheit wenn sie nach Capo S. Martin mitgehen sollen; und der Zoll auf ein Jahr will die Kosten auf ein Jahr kaum eintragen. Sie werden ihnen belieben lassen, den Zollen zu bewilligen, bis die Kosten wieder abgetragen. Die Admiralität wird kein Geld aufnehmen, wenn sie nicht weiß, wovon es wieder gut gethan werden soll. Wieweit die Orlogsschiffe die andern in der Buchte convoyiren sollen, davon wird man E. E. Rathe referiren müssen. Es ist aber der Hauptpunct, woferne sichs nicht zuschlagen [wohl: zerschlagen] soll, dafs sie den Zollen willigen bis die Kosten wieder abgetragen.

1) Im Text steht  $\frac{1}{4}$ , was aber jedenfalls ein Schreibfehler ist.

Jürgen Schröttering. Das 1<sup>te</sup> wird ein ehrliches anlaufen; wenn die auf Engelland u. Frankreich mit geben, würde es woll soviel tragen, dafs man würde zukommen können.

D<sup>ns</sup> Praeses. Es soll richtig Buch davon gehalten werden; sobald die Zulage soviel wird austragen, als die Unkosten gewest, sollen dieselbe nicht weiter geben, sondern abgeschaffet seyn.

Jürgen Schröttering. Kaufleute acceptiren, dafs von dem 1 procent möge Buch gehalten werden, imgleichen werde man mit der Auslage verfahren, wie die Admiralitaet angeordnet ist. Zuerst werden ja wol nicht mehr als 10000 Thaler nöthig, nachgerade kommen mehr Schiffe zu Hause, man mögte den Schiffen u. Volke nur vorerst 2 Monate geben, u. menagiren alles wol.

D<sup>ns</sup> Praeses acceptiret, dafs sie willigen den Zoll zu continuiren, von dem 1 procentum u. Kosten des einen Orlogsschifs soll gut Buch gehalten werden.

Jürgen Schröttering. Die Kaufleute ersuchen, wenn die Schiffe u. Volk angenommen werden sollen, etwa 3 oder 4 von der Börse mit dazu gezogen werden mögen.

D<sup>m</sup> Praeses. Er wolle davon zu Rathe referiren.

Jürgen Schröttering. Die Kaufleute merken, dafs der grösste Theil des Volks, so von der Admiralität angenommen, herauf in die Stadt gekommen; E. E. Rath möge ihnen befehlen, dafs sie hinunter gehen müssen, damit sie bey dem Schiffe seyn, wenn ein tempest oder so etwas vorgehen sollte. Und dafs die Schiffe, so druuten seyend, so lange wachten mögen, bis E. E. Rath es gut findet, dafs sie abgehen sollen.

D<sup>ns</sup> Praeses befiehet dem N. Hildebrand, dafs sie nicht eher abgehen sollen, denn bis Senatus es gut findet. Wegen des Bofs-Volkes sollen sie bey dem Herrn Bürgermeister sprechen.

5 b.

1662.

### Instructio<sup>1)</sup>

darnach sich unser Burgermeister undt Raht der Statt Hamburg Abgesandter, der Ehrenvester Hochgelahrter undt Wolweiser Herr Caspar Westermann, beyder Rechten Licentiatius undt unser geliebeter Mitrahtesfreundt zu richten haben wird.

Wan unser Herr Abgesanter nebenst den Herren Abgesanten der Erbb. von Lübeck undt Bremen mittelst Göttlicher Verleihung zu Londen in Engelandt glücklich angekommen ist, wird er ihme bestermassen anlegen sein lassen:

I. die Stahlhoeffssache bey I. K. Maj. der von den 3 Erbb. Statten Lübeck, Bremen undt Hamburg beliebeter instruction zufolge zum gueten Stande befoderen seines ohrts bestmuegelicht mit zu helffen.

II. Weil auch die Turkische Seereuber, insonderheit die von Aegirs dieser gueten Statt freyes See commercium seer turbiren undt demselben

<sup>1)</sup> Hamb. Staatsarchiv. Durch korrigirtes Konzept. Undatirt; von 1662.



in vielen wegen nachtheilig sein, mit welchen doch die Königl. Maj. von Groß Britannien gewissen vergleich undt fried dero unterthaenen See commercio zum besten getroffen: als wirdt unser Abgesandter deswegen special audience bey hohest gedachte Königl. Maj. suchen, undt dafs diese guete Statt in alsolchen mit denen von Aegiers getroffenen vergleich complectiret werden moge instendigst anhalten, darzu dan beweglich dienen wird,

1. dafs die Könige in Engelandt von altersher je undt alle wege E. E. Raht für dero guete Freunde gehalten, stetes also an sie geschrieben undt dieser Statt commoda gnädigst gerne mit befodert haben.

2. dafs die anitzo regierende Königl. Maj. noch in Anno 1661 den 26. Jul. dieser gueten Statt in specie gnädigst versprochen undt durch ausgegebenes diploma confirmiren lassen, dafs allen Schiffscapitein undt Commandanten zur See anbefohlen sein solte, unsere Schiffe undt unterthanen allenthalben zur See, insonderheit auch im Mittelmeer in ihrem Commercio als Freunde anzunehmen undt gegen mannigliche invasion mit aller macht zu schützen.

3. Dafs I. Maj. unterthaenen, so alhie ihr eigen privilegyrtes Haus undt Court hetten, öfters in unsere schiffe mit redeten, viel schiffesparte darin hielten, auch sonsten ihr Commercium mit der hiesigen Bürger also eingeflochten undt zusammen hengett hetten, dafs es von denselben gaer inseparabel, und dafs also I. Königl. Maj. unterthanen ingesamt die doch in ziemlicher Anzahl von hier aus mit nicht geringem ihren Vorteil grosse Handelunge trieben, sich der von I. K. Maj. erworbenen Freyheit zur See nicht recht zu erfreuen haben würden, es weren dan dieser gueten Statt schiffe undt angehoerige im Vergleich mit eingeschlossen.

Mit wafs conditionen nun solcher Zweck zu erhalten stehen muchte, wirdt unser Abgesandter soviel mueglich zu penetriren suchen undt darvon fursahmst zuruck schreiben.

III. Als auch die Königl. Maj. in Groß-Britannien A° 166½ der Statt Lübeck, dan auch dieser gueten Statt gnädigst concediret undt Freybrieffe dahin ertheilet, dafs sie mit ihren schiffen und schiffsvolke, wie von alters heere gebreuchlich, allerhandt wahren in Engelandt führen mochten, non obstante der hiebevorn von vermehrung der schiffe undt schiffahrt Engelser Nation publicirten parlamentsacte: undt haben hohest gedachte Königl. Maj. unlangest sub dato 29. Jun. lauffenden jaers ein Placat in öffentlichen druck geben lassen, vermittelt welchen die von 7. Maj. aufgebetene freybrieffe, wordurch die Lubekeren von der in besageter acte enthaltenen straffe frey gesprochen, darumb revociret worden sein, dafs gemelte Lubeker in ihren schiffen nicht allein die wahren, so in Teutschlandt gewachsen, sonderen auch, so aus Norwegen Schweden, Liffland undt andere ohrter an der Ostsee gelegen, in Engelandt gebracht; die hiesigen dieser Statt schiffe aber keine Wahren aus der Ostsee von benannten orten führen, diese guete Statt auch nicht darnach gelegen, dafs sie aus der Ostsee wahren an sich ziehn undt bequemlich zuführen könne: als wirdt unseren Herrn Abgesanten committiret, bey I. Maj. unterthanigst undt inständigst anzuhalten undt zu werben, dafs dafs Königl. Revocatori . . Edict, so jungst nominatim wieder

Lubeksche schiffe ex causa beschehener Zufuhr aus Norwegen, Schweden, Liffant undt anderer Ohrter an der Ostsee belegen, publiciret auff diese guete Statt undt dero Schiffe, bey denen die ratio Revocatorii cessiret, nicht extendiret, besondern dieselbe bey der gnedigst erhaltenen Königl. concession geschützet werden möge. Solte dan regeriret werden, dafs auch unsere schiffe andere als in Teutschland gewachsene wahre einführen, undt 2.) unter unsere Freyheit sich Niederlandische undt andere schiffe mit eintringen, beydes der Engelischen schiffen undt schiffahrt undt also auch angezogener Parlamentes-Acte zum nachtheil, so were zu regeriren:

ad 1) dafs solches so wenig sein wird, dafs es kegen Engeland undt deren Commercium zu rechnen nicht in consideration kommen oder gemerket werden mag, hingegen sey die einmael gegebene königliche concession d. . ., deren ohne ihr besonders verschulden civitas amica nicht wieder beraubt werden soll.

ad 2. Dafs wir ja nicht wegen anderer fraudationes zu graviren sein. Seebrieffe, Cognoscementen undt andere documenta werden auch leichtlich anzeigen, wer ein Hamburger oder nicht, undt mochten entlich unsere schiffe, wen sie andere als in Teutschlandt gewachsene oder gemachete Wahren in hetten, lieber davon special attestationes von hier mit sich nehmen.

Den modum tractandi thun wir wolgemelten unseren Herrn Abgesanten bekannter legalitet undt Discretion lediglich anheim stellen; da er auch umb besseren access undt befoderung willen ein oder andern ohrtes einige verehrung von [Lücke] notig erachten solte, soll er solche zu thun woll ermachtiget sein; die reise undt Zehrunges Kosten wird er anfänglich von den 3000 *R.*, so die 3 Erb. Statte, die anitzo ingesampt eine legation in Engeland abschikken, nehmen, wafs weiter darzu nötig sein wird, nur a part für dieser gueten Statt rechnung auffnehmen undt darüber wechsell ziehen.

Undt wird er in Fall sich einige besondere beschwierigkeit ereuget, uns cito part davon undt furderst allen umbstentlichen bericht so oft notig von allen bey der ordinarie post abstaten.

Wafs nun unser Gesanter hierin dieser Instruction gemees handeln, schliesen undt bewilligen wird, solches geloben wir steet, veste undt unverbrüchlich, auch denselben gegen jedermanniglich noht undt schadelos zu halten. Urkuntlich.

6.

1662.

Instruction<sup>1)</sup>,

wornach sich unsere Burgermeistern undt Raht der Statt Hamburg aus dem löblichen Collegio der Admiralitet, wie auch Cämerey nachr Holland Abgeordnete, die Ehrenveste undt Wolgeachte Jürgen Becceler, Matthiafs Bartelfs undt Herman Stubbe, zu richten.

1. Efs sollen gemelte unsere Deputirte sich furdersahmst im Nahmen undt Geleid Gottes von hier auff Amsterdam begeben.

1) Hamb. Staatsarchiv. Viel durchkorrigirtes Konzept. Undatirt. Von 1662.

2. Dasselbsten oder der ohrten herum sich nach zwey der besten, grossten und bequemsten Confoje schiff, so zu bekommen sein, bestes fleisses bewerben, umb vor der Hant die anitzo auff der Elbe liegende undt nacher Spanien destinierte Copvardeyschiffe fürdersahmst zu begleiten.

3. Wan sie selbige ausgesehn undt mit fleifs erkundigung eingezogen, dafs ihre schiffer in orlochs expeditionen geübet undt mit gueten nahmen gebraucht worden sein undt zum wenigsten ihrer einer capabel ist Admiral zu sein über eine Flotte von 12 undt meer schiffen in undt außserhalb Occasionen undt feientlichen angriffen zu commendiren, sollen sie dieselben, undt jedes absonderlich, im Nahmen undt Dienste E. Hochweisen Rahtes von Hamburg auff 6 Monat feste, hernacher umb dasselbe Monatgeld auff Monaten, so lange es E. Hochw. Rahte beliebet, besprechen undt annehmen, dero gestaldt undt also:

4. Dafs ein jeder auff seinen Kosten sein Schiff mit verabredeten schweren undt anderen stukken, musqueten undt anderen gewehre, ammunition, anckern, siegeltauwen undt allen zum confoje undt orlochs schiffe zubehorenden appartinentien versehen undt darzu 100 bis in 130 Mann an dienlichen matrosen undt Soldaten darauff annehmen, auch stetes so lang er in dienste ist, halten, salariiren und beköstigen müsse.

5. Alsolche beyde schiffere sollen sich verpflichten so bald mueglich undt zum langesten innerhalb [Lücke] wochen mit allen zubehoer undt volke klaer zu sein, umb, daferne Gottes wetter undt wind es nicht hindert, in See zu gehen.

6. Sollen sie von unseren Deputirten in wurcklichen eydt genommen werden, dafs sie sich eines hochweisen Rahtes order submittiren, dessen befehl, so lange sie in desselben diensten sein, gehorsamlich geleben undt bey denen ihrer defension anbetrouweten schiffen wie redelichen menner getrewlich handeln, schiff, guet undt bluh bey ihnen auffsetzen undt, da sie umb einige ihre action bey diesen ihrem dienste vergangen, welches man jedoch nicht verhoffen will, beschuldiget werden solten, dafs sie alsdan vor unfs, dem Rahte zu Hamburg, recht geben undt nehmen, undt zu solchem ende ihrem foro ordinario bestendiget renunciiret haben wollen.

7. Welcher unter ihnen beyden nun am bequemesten darzu befunden wird, derselbe soll von gemelten unseren Deputirten zum Admiral bestellet werden, undt

8. soll ihr rendezvous zu Wicht in Engeland sein, daselbesten werden sie die Hamburger schiffe für finden, oder sollen alda ihre ankunft erwarten.

9. Der Admiral soll anloben, dafs sobald er zur Flotte kompt, er mit vereinbahrung zugehöriger schiffer eine errenste undt in occasionen, darin man sich des Erbfeindes eingriff befahren mufs, übliche Admiralschaft auffrichten undt sie sich kegen ein ander bey verlust ehr undt guetes, leib undt lebens schriftlich verbinden wollen einander nicht zu verlassen, sondern zu stehen undt dero gemachten admiralschaft nachzukommen.

10. Bey erhandlung dieses sollen unsere Deputirte in allen mesnagieren undt erspahren, so viel immer mueglich, undt ist ihnen anbetrawet, dafs sie darin der Statt undt gemeine bestes, so viel ihnen

pro re nata thuenlich gewest nach ihren besten wissen undt verstande thuen undt gethan haben werden.

11. Massen ihnen dan auch volmacht gegeben wird, dero behueff zu zahlen, undt auch monatgeld zu geben, wafs sie best gethan erachten werden, undt daruber competirende wechsell auff dieser gueten Statt Camerey zu ziehen.

Was dan unsere Abgeordnete besage dieser instruction bedingen, handeln, verrichten, schliessen undt bewilligen werden, solches geloben wir steet feste undt unverbrüchlich, auch dieselben gegen jedermenniglich deffsfalls noht- undt schadelofs zu halten. Zu urkunt dessen haben wir dieser Statt Signet hierunter wissentlich trucken lassen. So geschehen . . .

7<sup>1)</sup>.

### Vollmacht für die Schifferalten, 28. Okt. 1662.

Wir zur Admiralität der Stadt Hamburg Deputirte Herren und Bürger urkunden hiemit, wasmafen wir denen achtbahren Claus Köhlbrandt und Berend Jacobsen Karpfanger, Schiffer-Alten, und unserer am Admiralität-Gerichte geliebten Mitcollegen, Vollmacht gegeben, und Ihnen freundlich committiret, sich die Elbe hinunter zu denen nach Spanien, Portugal und Mittelländischen See gehenden Hamburgischen Schiffen zu verfügen, in unseren Nahmen mit unsern gesetzten Commandeur und Vice-Commandeur eine Admiralschaft unter ihnen anzuordnen, den Admiralschaft-Brieff von denn gesampten Schifferen unterzeichnen zu lassen undt in Besichtigung der Schiffe, dafs ein jedes mit gebührender ammunition und andern behueffigen sachen versehen sey, zu adstieren, und alles zum guten Stande und ordnung zur behaltenen glücklichen Reyse so viel muglich befodern zu helfen. Zu welchem allen wir sie dan kraft dieses autorisieret und hiemit legitimieret haben wollen. Uhrkundtlich untergedrucketen unserm Admiralität-Siegell. Actum Hamburg den 28. Octobr. A° 1662.

8.

1662. Okt. 29.

### Secrete Articulen <sup>2)</sup>

wornach sich unser Bürgermeister undt Rahtmanne der Statt Hamburgk der nacher Spanien und der Mittelländischen See gehenden Schiffen zur Convoy adjungirter Commandeur und Vice-Commandeur zu richten.

Art. 1.

Solte die hiesige Flotte von Königl. Spanischen Commissfahrern befraget oder angesprenget werden wollen, anzuzeigen, auff was Land undt ohrter jedes Schiff gehet, soll unser Commandeur und Vice Commandeur mit ziemender Bescheidenheit sagen, dafs sie mit einander auff Königl. Hispanische Haven gehen. Solten sie darauff nicht acquiesciren, sondern ein oder anderen visitiren wollen, oder Gewalt thuen, sollen sie sie mit aller Bequemlichkeit, auch Ernst davon abmahnen, sie nicht visitiren lassen, undt endlich Gewalt mit Gewalt wehren.

<sup>1)</sup> Hamb. Staatsarchiv. Original, mit beigeindrucktem Siegel.

<sup>2)</sup> Hamb. Staatsarchiv. Gleichzeitige Abschrift.

## Art. 2.

Solten unsere Schiffe unter die Königl. Spanische Flotte kommen und von selbiger, umb Rehde und Antwort ihrer Reyse zu geben, befraget werden, müssen sie nur aperte die Wahrheit, wohin jedes Schiff destiniret ist, bekennen, sich gemelter Königl. Flotte submittiren und Visitation zu lassen, sich aber wegen der auff Portugal gehenden Schiffe darauff beruffen, daß die Erbb. Hense-Stedte von Ihr. Kön. Mtt. durch dero Plenipotentiarien mit der Hanse-Stätte Abgesandten zu Münster A° 1648 artic. 1 verwilligten und durch Ihr. Ertzhertzogl. Dhlt. Leopold Wilhelm Anno 1650 durch ein express mandat an den Marquis de Lede von Brüssel aus bestettigten Tractat, denen Vereinigten Niederlanden in Freyheit der Commencien und Schiffart verglichen, auch ihnen vermöge artic. 3 angezogenen Münsterischen, und art. 5 & 7 des von Ihr. Maytt. mit den Vereinigten Niederlanden in Anno 50 gemachten Tractat, auff friedliche Haven und Ohrter, die annoch nicht blocquiret, mit Wahren, so nicht Contrabando, worunter dann Korn und Eysen nicht gemeinet ist, schiffen und handelen mögen, beziehen, welchen gnädigsten Verwilligungen und Concessionen sie billich insistiren, zumahlen annoch keine contrarie königl. Declaration darüber an uns gekommen, man auch dies ohrtes zur Zeit ihrer absiegelung nicht gewust, daß ein Platz, dahin sie destiniret, von Ihr. Königl. Mayett. blocquiret were.

## Art. 3.

Solten Portugisische Caper undt Commisfahrer an sie kommen, sollen sie sagen, daß theils Schiffe auff Portugal, theils auff Spanien destiniret weren, und wie die Erbb. Hense Stätte, vermöge königl. Spanischen Concession frey auff Portugal schiffeten, undt ihrer theils aufs der Flotte würclich dahin giengen, also würden sie auch frey undt ungraviret auff Spanien gehen und handelen mögen, nachdemmahlen Ihr. Kön. Maytt. in Portugal sich öfters gnädigst erkläret, denen Erbb. Hense-Stätten frey zu lassen, was Ihr. Mayt. Feinde ihnen zuliefen. Solten die darauff nicht acquiesciren, sondern ein oder mehr Schiffe visitiren oder ihnen Gewalt anthuen wollen, sollen sie sie davon bescheidentlich, auch ernstlich, abmahnen, endlich aber die Visitation nicht zulassen, auch sonsten Gewalt mit Gewalt steuren.

Geschehen und unter unser Statt Signet aufzugeben befohlen den 29. Octobris anno 1662.

## 9.

11. Nov. 1663.

Instruktion <sup>1)</sup>

wornach Unser Burgermeister undt Raht der Stadt Hamburg über die nach Portugal und Spanien destinierte Schiffe gesetzter Commandeur, der Ehrveste und Mannhafte Marten Holste, dieser Stadt Bürger und Capitein, sich zu richten.

1. Soll gemelter Commandeur auff dem Schiffe das Wapen von Hamburg genandt, worauff er als Haupt der Schiffe fährt, und unter

<sup>1)</sup> Hamb. Staatsarchiv. Original mit Papiersiegel.

sich habendt Schiffer Carsten Law, unter den Officirern, Soldaten und Matrosen gute behörende Ordre und Anstald machen, auch das solches bey den anderen Schiffern geschehe gute aufsicht haben.

2. Und demnach von Einem Hochweysen Raht Capitain Marten Holste zum Commandeur über die von hinnen segelende Schiffe verordnet, als soll er in solcher Qualität die jederzeit bey sich habende Schiffe commandiren, auch deren Schiffer und Völcker ihm als Unserm bestalten Commandeur allen respect zu tragen, auch seinem Befehl nach zukommen und zu pariren schuldig seyn.

3. Gestalt dann zwischen dem Commandeur undt denen andern Schiffern ein Admiralsbrieff auffgerichtet worden, welcher gestalt sie sich auff der Reyse und in allen fürfallenden Dingen verhalten sollen, wie solches beygelegter Admiralsbrieff mit mehren aufweyset, undt sollen sie alle-samdt demselben bey denen darinn benandten poenen und sonsten nach Befindung willkührlicher Straffe unweigerlich nachzukommen schuldig sein.

4. Soll unser Commandeur auff den 13. Novembris oder sobald der Windt fügen will und bequem ist, im Nahmen und Geleite Gottes mit dehnen bey sich habenden Kauffardey Schiffen die See kiesen, und nachdem Er das nach Portugal abfabrend Schiffe so nahe als es immer die Fahrt leiden will nach seinem destinierten Ort und Hafen convoyret, seinen Cours recht zu recht an nach Calis in Hispanien richten und bey sich habende Schiffe dahin convoyiren.

5. In Calis commend soll er daselbsten, bis die mit ihm allda angekommene Schiffe gelosset, jedoch auff das lengste 14 Tage verharren und alstdann die bey ihm sich befindende und zum theil gelossete Schiffe weiter nach Mallaga convoyiren: jedoch für seiner Abreise von Calis den Kauffleuten des Ohrtes andeuten, dafs er auff der Rückreyse von Mallaga wieder auff der Reede daselbsten einlauffen werde, damit wann entzwischen irgend einige Schiffe allda ankommen möchten, sie dieselben indessen fertig halten, undt Er also auff seiner Rückreyse, vermöge Instruction, nicht lange auff sie warten dürfte.

6. Wann nun unser Commandeur mit denen bey sich habenden Schiffen zu Mallaga angelanget, sollen die Schiffer sich innerhalb 14 tage erklären, wie bald sie mit ihm wieder nach Hamburg gehen wollen, und dafern sie sich alstdann also erklären würden, dafs sie von solcher Zeit an in 14 Tage mit ihrer Ladung könten fertig werden, und der Commandeur also in allem nicht über 4 Wochen in Mallaga zu warten hette, soll er so lange daselbsten verharren und dieselben wieder nacher Hamburg convoyren. Dafern sie aber in obgesetzten 14 Tagen sich nicht erklären würden, oder aber in den 4 Wochen von der Zeit an, da sie zu Mallaga angelanget, mit ihrer Einladung daselbst nicht fertig werden könten, soll Er, wann die 14 Tage verflossen, sich von dannen wieder zu begeben schuldig seyn.

7. Wann nun der Commandeur von Mallaga entweder allein oder mit denen daselbst befindlichen Schiffen wieder absegelt, soll er seinen Cours züfoderst nach Calis nehmen, und sobald Er selbigen Ohrtes ankömpt seine Ankunft den Kauffleuten daselbst notificiren, auch zu besagtem Calis nach denen Schiffen, so noch nicht beladen und reysefertig seyn, zum lengsten 8 Tage warten und alstdann seine Reyse gerades

weges wieder anhero befodern. Solten ihm aber auff der Reyse oder in den Haven einige Hamburger oder andere frembde und neutrale Schiffe, die nicht nach Engellandt oder Hollandt wollen, begegnen und ankommen undt seines Schutzes undt Convoys begehren, soll Er dieselbe, jedocht ohne einige Hindernüs seiner Reyse, in der Flotte mit nehmen mugen, auch soviell dieser Statt Schiffe betrifft dazu gehalten seyn.

8. Wann die Schiffe, das Gott verhüte, auff der Reyse von den Türkischen Corsaren oder sonst andern Seeräubern solten angefochten werden, sollen der oder dieselben, so selbige See-Räuber erst ansichtig werden, mit einem Stück Geschützes oder ander im Admiralsbrieff beliebtem Zeichen die gantze Compagnie wahrschauen, ihr Stücke darauff in höchster Eyl fertig machen und ihre Völcker zum Streiten bereit halten und tapffer anmahnen, auch ihr Schiff, Guet und Bluet bey einander aufsetzen undt bis auff den letzten Mann fechten undt einer den andern nicht verlassen.

9. Sollen die Schiffer und dehren Völcker sich auff ihrer Reyse friedlich unter einander begehren, da aber über Verhoffen einige Streitigkeiten unter ihnen entstehen möchten, sollen sie alsdann dieselben ohne Verzug und so bald muglich dem Commandeur fürtragen, welcher mit Zuziehung derer dazu gehörigen Officianten solche Irrungen schlichten undt in der Gühte beylegen oder aber einem oder anderem, was ihnen zu thuen gebühret, bey ernstlicher willkürlicher Straff gebieten undt anbefehlen soll.

10. Sonsten soll unser Commandeur gute Ordnung, Disciplin undt Wacht sowoll unter denen Soldaten als Bootsleuten halten, und da Jemand derselben etwas verbrechen oder sich sonst widerspenstig undt ungehorsamb bezeigen würde, den- oder dieselben nach Seeüblicher Manier und dem ihm mitgegebenem Articuls Brieff mit zuziehung der Officianten abstraffen; da aber das Verbrechen so grofs, dafs der Übelthäter das Leben, ihrer muthmassung nach, verwürcket, soll bemeldter unser Commandeur denselben woll verwahren lassen undt auff der Rückreyse zu gebührender Straffe mit anhero bringen, undt was also von dem Commandeur alhie geordnet, solches soll auch bey den anderen Schiffern auff ihren Schiffen statt haben.

11. Solte die Flotte unterwegs von Türkischen Corsaren oder andern Seeräubern, das Gott verhüte, angefochten werden, undt aber dieselbe durch Göttlichen Beystand abschlagen undt darüber ein oder mehr gemeldter Seeräuber auff ein oder ander der unserigen Schiffen zurücker bleiben, so soll unser Commandeur, wenn es auff der Hinreyse ist, der- oder dieselbe in See werffen lassen oder nach Beschaffenheit der Sachen dieselbe mit nach Hispanien nehmen undt allda verkauffen; were es aber auff der Herreyse, dieselbe woll verwahren undt mit sich anhero zu verwürckter Straffe bringen.

12. Alle die Schiffe, so mit in dieser Flotte fahren und die Admiraltschaft unterschrieben, deren Schiffe soll der Commandeur besichtigen, ob sie mit gebührenden Officirern und Matrosen, auch Admunition, Proviand undt anderer Gerechtschaft versehen, und das ermangelendes darauff zu schaffen die Schiffer ernstlich vermahnen, auch darauff ernstliches auff-

sehen haben, daß die Schiffe also undt nicht mehr beladen, daß sie ihre Stücke woll gebrauchen können und zum Fechten bequem und tüchtig seyn.

13. Dafern auch unser Commandeur einige Königliche, Republicken, der Herrn Staten General oder anderer Potentaten Flotte und Orlog Schiffe in der See begegnen solte, soll Er denselben alle Ehr undt Respect anthuen, ihnen seinen Lieutenampt oder sousten eine bequäme Persohn, wenn sie es begehren, an Bord senden, jedoch selber auff seinem ihm anvertrauten Schiffe verbleiben und ihnen seine Seebrieffe, Patenten und Passe sehen lassen.

14. Solte nun über verhoffen der Commandeur mit Kranckheit befallen oder, daß Gott verhüte, gar durch den zeitlichen Todt abgefodert werden, als soll dessen Leutenampt an seine stelle treten und derselbe seine Leutenampts stelle durch eine qualificirte Persohn wiederum ersetzen und die sämbtliche Schiffsleute und Soldaten dem Leutenampt und seinem nachgesetzten nicht weniger als dem vorhin benandten Commandeur zu pariren und allen Gehorsamb zu leisten schuldig seyn.

Daß dieses also unser Befehl undt Wille, dem unser Commandeur getrewlich nachzukommen schuldig seyn soll, dessen in Uhrkund haben Wir unser Statt Signet Siegel hier unter zu drücken befohlen. Actum den 11. Novembris Anno 1663.

10.

16. Jan. 1666.

### Fernere Instruction <sup>1)</sup>,

wornach unser Bürgermeister und Raht der Stadt Hamburg über die aufs Westen wieder zurticke kommende Schiffe zur Convoje gesetzter Commandeur, der Ehrveste undt Mannhafte Marten Holste, dieser Stadt Bürger undt Capitain, sich zu richten.

1. Es soll unser Commandeur alle seine Dinge darnach anstellen, daß er den 8. Martij st. novo von Malaga absegele, den tag darzu ansetze und denselben auch den andern hiesigen Schiffen berahme.

2. Solcher 8. Martij soll zu seiner Absegelung berahmet seyn, woferne die hiesige Schiffe alsofort, wie sie zu Cadix angekommen, nemlich den 22. Decembris styl. nov. oder 2 a 3 Tage hernach, Practica gekricht; haben sie damahlen dieselbe noch nicht gekricht, soll ihre Absegelung von Malaga noch so viel Tage prolongiret werden als viel tage sie gelegen, ehe sie Practica bekommen.

3. Solle dann ja praecise am berahmeten 8. Martij oder oberwehnter maßen prolongirten termin ein oder ander Schiff noch nicht fertich seyn, soll er noch 3 à 4 Tage, aber auch nicht länger, nach dem angesetzten Termin ligen und ihrer warten mögen, jedoch darbey die Liegetage so viel möglich kürtzen undt seine Absegelung beschleunigen.

4. Cadix soll er nicht vorbe-, sondern daselbst einlaufen, und alda, woferne es umb die daselbst verhandene Schiffe mit zu krigen nöthig,

<sup>1)</sup> Hamb. Staatsarchiv. Original, mit Papiersiegel.



8 bis in 12 tage verharren, auff dafs sie mit kommen, sonsten aber auch daselbst seine Liegetage kürtzen.

5. Weil der König in Engeland ein frey Schiff undt guet confisciret hat, blofs darumb, dafs einige Holländische Matrosen darauff gewest, so soll er allen Schiffern, sowoll zu Malaga als Cadix, sich bey schwerer Straffe derselben zu enthalten undt zu entschlahen anmelden.

6. Sobald er von Cadix aufs in See gekommen, undt es die Gelegenheit leyden will, soll er die gesambte Schiffere an Bordt fodern undt ihnen zu ende dieser Instruction enthaltenen unsern ernsten Befehl undt Verordnung, umb Norden umb zu gehen, ablesen undt zu Gemühte führen, bifs dahin aber denselben ihnen geheimb halten.

7. Efs soll keinen Schiffer oder einigen Bootsleuten, die unwillig seyn möchten, Norden umb zu gehen, schützen, dafs sie, die Schiffere, keine ordre dazu von ihren Principalen haben, oder dafs die Bootsleute nicht Norden umb geheuret seyn; denn der Schiffer Principalen dürfen undt mögen nicht E. Hochw. Rahts zu des Commercii besten angesehenen Obrigkeitlichen Verordnung wiederstreben. Und den Matrosen, so nicht Norden umb geheuret seyn, soll ihre Haure nach Befindung der Admiralität oder Schiffer-Alten verbessert werden, und soll unser Commandeur ihnen auff den Verweigerungs- oder Widersetzungs-Fall diesen Passum oder Articul Instructionis vorzeigen undt offenbahen.

8. Es soll unser Commandeur die Schiffe soviel möglich sehen bey-sammen zu halten, undt wenn ein oder ander nicht so woll wie das Seine segelt, oder sonsten Schaden nimpt, selbiges ein wenig einwarten, auf-helffen, und soviell ohne Verrückung der gantzen Flotte Reyse geschehen kan, solches oder solche sehen mit fortzubringen.

#### Befehl undt Verordnung E. Hochw. Rahts

der Stadt Hamburg an den zur Convoe der aus Westen anhero destinirten Schiffe gesetzten Commandeur undt an alle in seiner Convoe sich befindende hiesige Schiffere und Matrosen kund zu machen, jedoch nicht eher, denn nachdeme sie von Cadix aus in offene See gekommen, undt die Zeit es alsdann leyden will.

Ein E. Raht thuet so woll dem Commandeur Marten Holsten als jeden in seiner Convoe gehenden Hamburger Schiffern alles Ernstes befehlen, dafs sie ihren Cours nicht durch den Canal, sondern Norden umb, nehmen undt verfolgen sollen. Solte eing Schiffer oder Bootsmann sich diesem unsern ernsten Befehl widersetzen undt ihme unterstehen, durch den Canal zu gehen, sollen der- undt dieselben, obgleich das Schiff frey durch- undt anhero mit behaltener Reyse in salvo kommen möchte, dennoch wegen solchen ihren Ungehorsams undt Verwegenheit von Uns, nach befinden, härtiglich gestraft werden.

2. Damit auch die Flotte nicht, wie auff der Hinreyse geschehen, zerstreuet werde, so soll nicht allein mit schwerer Geld-Straffe, sondern auch, nach Befindung, mit harter Leibes-Straffe belegt werden derjenige, von deme befunden wird, dafs er mit willen oder aufs Unvorsichtigkeit

oder übel auffmerken sich von der Flotte verlohren habe. Wornach sich ein jeder zu richten undt für Schaden zu hüten. Geben unter Unserm Stadt Signet den 16. Januarij anno 1666.

## 11.

2. November 1666.

**Secrete Articulen<sup>1)</sup>,**

wornach sich unser Bürgermeister und Raht der Stadt Hamburg denen nacher Spanien und Portugal gehenden Schiffen zur Convoy adjungirter Commandeur zu richten.

## Art. 1.

Solte unser Commandeur einigen frantzösischen Königl. Kriegs-Schiffen begegnen, soll er sich gegen selbigen dem frantzösischen See-Reglement, so ihme deswegen mit gegeben ist, gemees bezeigen, undt woferne er selbigem zuwieder graviret werden will, soll er von allen Schaden undt Ungelegenheiten protestiren.

## Art. 2.

Solte die hiesige Flotte von Commissfahrern befragt oder angesprenget werden wollen, anzuzeigen, auff was Land undt öhrter jedes Schiff gehet, soll unser Commandeur mit ziemender Bescheidenheit sagen, dafs sie mit einander auff Königl. Hispanische Haven undt nach der Strafe gehen. Solten sie darauff nicht acquiesciren, sondern ein oder andern visitiren wollen, oder Gewalt thun, soll er sie mit aller Bequemlichkeit, auch Ernst abmahnen, undt endlich Gewalt mit Gewalt wehren.

## Art. 3.

Wir verstehen unter den Commissfahrern auch frantzösische; jedoch wird er dabey discretion gebrauchen, undt wenn es von den Gouverneurn der Provincien aufgerüstete Schiffe seyn, denselbigen wird er seine legitimation undt Pässe, wie auch den Passum aufs dem mit Ihr. Königl. Mayett. getroffenen See Reglement vorzeigen, undt dessen würcklichen Genofs mit ziemender Bescheidenheit treiben. Solte aber solches nicht geachtet, undt er oder einig ander Schiff aufs seiner Flotte mit weggeführt undt aufgebracht werden wollen, soll er gewalt mit gewalt, wenn er sich darzu bastand findet, abhalten undt wehren.

## Art. 4

entspricht genau dem Art. 2 der „Secrete Articulen“ v. 1662.

## Art. 5

entspricht genau dem Art. 3 der „Secrete Articulen“ v. 1662.

Geschehen undt unter unserm Stadt Signet aufzugeben befohlen den 2. Novemb. 1666.

<sup>1)</sup> Hamb. Staatsarchiv. Original, mit Siegel.

12<sup>1)</sup>.

1666.

Des Commercii dienstliche Erinnerung und Anzeige, wafs Capt. Holstens Instruction wegen itziger Rückreise von Mallaga und Cadix anhero beyzufügen, doch E. E. Hochw. Rahts besser Bedencken unvorgreiflich.

1. Weilln der Sommer nach Verlauff des Monats Febr., als wanneer man die Schiffe zu Mallaga mit Fruchten abgeladen zu sein vermuhtet, heran nahet, und die Wärme, auch das lange Liegen der Fruchten in den Schiffen denselben höchst schädlich, als funde das Commercium woll dienlich, den 8. Tag Monats Martii neuen Styl Capt. Holsten zur Absiegelung von Mallaga zu berahmen, doch dafs ein Tag 3 oder 4 länger zu warten nicht angesehen werden möchte, da es die Noth erfoderte und einige Schiffe alsolche Zeit umb nicht fertig zu werden bedürffen. Solten aber die Schiffe zu erlangung der Practica einige Tage oder Wochen liegen müssen, wehre billig der Capt. alsolche Zeit seinem vorbeschriebenem Termino addirte und also den Absiegelungstag umb so viel mehr prolongirte.

2. Dafs ihm, Capt. Holsten, hart injungiret würde, zu Cadix ein- und nicht fürbey zu lauffen, daselbst, wo es nöhtig, 8 oder 3 a 4 Tage meer verharre, damit, was dorten zu laden, mit fortgebracht werden könne.

3. Da ihm, Capt. Holsten, zu Cadix einig Silber oder Contanten solte eingegeben werden, dafs damit behutsamb und vorsichtig verfahren. auch den andern Schiffern solches fleisig zu observiren, von ihme errenstlich angedeutet werden möge.

4. Wie grofse Gefahr dabey, wenn Holländische Völcker und Güter auf freyen Schiffen befunden werden, dafs dieselbe bey den Englischen confiscabel seyn, ist daraus zu ersehen, weilen dieselbe neulich ein freyes Schiff mit freyen Gütern, so von Londen anhero gewollt, blofs darumb confisciret, weilen einige Holländische Matrosen darauff befunden worden; viel gröfsere Gefahr wurde darauff stehen, da man feindlich Volck und Gütere befunden wurde; als funde man höchst nöhtig, dafs Capt. Holste den Schiffern bey schwerer Strafe sich dafür zu hüten anzumelden.

5. Wafs man für Gefahr von der Englischen Nation, wenn diese Flot-Schiffe durchs Canal kommen, solte zu gewarten, ist klar und am Tage, und solte es mit Frankreich und Engellandt, woran fast nicht zweiffelt wird, zur raptur kommen, würde gantz keine Fahrt durchs Canal sein, suchet man also, stricte Ordre bey Norden umb zu kommen zu ertheilen.

6. Zur Verhütung aller Nachricht an Englischen und Anderen, auch Wiederwillen sowoll der Schiffere als Matrosen umb diese Reise bey Norden umb zu nehmen, funde man diensamb, dem Capt. hart aufzutragen, den einhalt seiner Ordre, bey Norden umb zu kommen. Niemandt zu entdecken, auch solches erst den Schiffieren, sobald er Gelegenheit in See haben kann, wann er von Cadix in See geloffen, kund zu thun.

<sup>1)</sup> Archiv der Handelskammer.

7. Damit auch die Schiffere sich in See nicht zu entschuldigen haben mugen, das Sie zu alsolcher Reise keinen Befehl von Ihren Principalen hetten, könte Capt. Holste ihuen seine stricte ordre anzeigen, mit vermelden, wer darinnen nicht pariren und seine reise durchs Canal fortsetzen würde, das derselbe, ohngeachtet er gleich ungemolestiret alhie in gut salvo kehme, dennoch nach Befindung errenstlich bestrafet werden solte; solte sich aber einer oder der ander damit schtzen wollen, das sein Volck dazu unwillig und nicht umb die North wolte, könnte alsolchem Volck verheissen werden, das ihnen dafür werden sollte, was billig und ehrbahre Leute würden finden können. Da aber berdehme ein oder meer widerspenstige Matrosen sich finden solten, könte der oder dieselbe errenstlich, auch mit Bedreung harter poen dazu genötigt und, wo solches nicht verfangen wolte, durch des Convoyers Bediente dazu gezwungen werden.

8. Mochte der Capt. die Zeit im Liegen so viel immer muglich ab-rumpfen, damit die Reise beschleuniget würde.

9. Und damit verhütet wurde, das die Schiffe nicht so zertruet, wie auff der Hinreise beschehen, ankommen möchten, wehre diensahmb, sowoll dem Capt. als den Coopvardey-Schifferen eine Geld- oder höhere poen anzumelden, darinnen verfallen zu seyn, wann befunden wurde, wer mit willen oder aus unversichtigkeit oder bell auffmercken sich von der Flote verlohren hette.“

## 13.

**Convoyrungs-Contract.**Martis 22. Octobris 1667<sup>1)</sup>.

Heute haben die Herren Gedeputirte der Admiralität undt des Commereii mit Capt. Jürgen Tamme wegen der vor 8 Tagen auf der Admiralität ihn concedirten 20 Gemeine Soldaten zur Convoye von hier nach Cadiz undt Mallaga sich folgender Gestaltd vereinbahret:

1. Erstlich sollen ihm von der Admiralität 20 Gemeine Soldaten, so er selbst annehmen undt der Admiralität frstellen magk, auf 4 Monath von der Admiralität zu besolden und zu beköstigen mitgegeben undt denselben soforth 2 Monath Gage à 4 Thaler, die übrige 2 Monath aber, wan sie vollents verdienet, vom Captein bezahlt undt dessen ordre alhie wieder behndiget werden. Es soll aber das Monathgeldt besagter 20 Soldaten angehen, wann die Schartonne furbey passirt worden und vor den Matrosen anfängt zu laufen.

2. Wenn die 4 Monathen passirt undt ein jeder der Soldaten sich so bezeiget, das der Captein über ihm nicht zu klagen undt er ferner gewillet mit dem Schiffe zu fahren, so will der Captein denselben ferner für seine Rechnung beköstigen undt für den angenommenen Sold beim Schiffe behalten. Wurde aber der eine oder der Ander sich nicht gebhrent verhalten oder nicht länger denn obgesetzte 4 Monath dienen wollen, können der- oder dieselbe zu jeder stunde dimittirt werden.

<sup>1)</sup> Admir.-Protokoll. Hamb. Staatsarchiv.

3. Dem Captein sollen alsoforth 600  $\text{R}$  als die  $\frac{1}{2}$  auf Rechnung der 4 Monath Kostgelder gegeben, der Rest aber alhie, nach Ablauf der 4 Monath, an dessen Commiss ausgezahlt werden.

4. Verspricht sich der Capt. Tamme bey Ehr und Treuw, die ietz fertig liegende Schiffe per Cadiz undt Mallaga unter seinen schutz undt Convoye für den Türckischen Corsaren zu nehmen undt dieselbe für dehren Gewaltt soviell ihm möglich zu schützen undt zu verteidigen, auch die ietzo mit ihm siegelende undt andere Hamburger Schiffe (: wann er seine Sachen zu Cadiz spedirt :) so mit ihm siegelen wollen, bis nach Mallaga zu convoiiren.

## 14.

## Anno 1670. 1. Sept.

Taxation der Wahren, wornach das 1 undt dafs halbe Procent Convoyegeldt zu entrichten<sup>1)</sup>.

		$\text{R}$	$\beta$
Annil . . . . .	1 Casse	500	—
Allaun . . . . .	1 Oxhovet	60	—
Annis . . . . .	1 Sack	60	—
Anchovas . . . . .	100 Vafsgen	150	—
Arsenicum . . . . .	1 Vafs	45	—
Beverwolle . . . . .	1 Karpe	1000	—
Brantwein . . . . .	1 Quartel	100	—
Blech, weiß . . . . .	1 Vafslein	50	—
dito dobbelt . . . . .	1 Vafslein	120	—
dito 1 Vefslein schwartz . . . . .	1 Vafslein	30	—
Bohnen . . . . .	1 Last	75	—
Balcken von Marekischen Holtze von 5 undt 6 toll undt 16 fufs . . . . .	1 Stück	—	10
Butter . . . . .	1 Tonne	50	—
Bier von Londen . . . . .	1 Oxhovet	20	—
dito von Zerbst . . . . .	$\frac{1}{2}$ Fafs	15	—
dito von Luhnemburg . . . . .	1 Fafs	12	—
Blauw . . . . .	1 Fafs	100	—
Bley . . . . .	1 Schiffpfund	27	—
Buschbaum Holtz . . . . .	100 $\text{R}$	15	—
Brunellen . . . . .	1 Casse	100	—
Castanien . . . . .	50 Bossiaux	100	—
Campecho . . . . .	100 $\text{R}$	25	—
Cochinillo . . . . .	1 Kiste	2000	—
dito . . . . .	1 Vafsgen	2000	—
Catun . . . . .	1 Sack	80	—
Camels-Haar . . . . .	200 $\text{R}$ oder 1 Sack	150	—
Cattun Garn . . . . .	1 Bahlen	250	—

<sup>1)</sup> Hamb. Staatsarchiv. Zur Sache vgl. oben S. 108. Zu den einzelnen Artikeln u. s. w. vgl. Zeitschrift d. V. f. hamb. Gesch. IX, 333 ff.

		★	β
Cubeven . . . . .	. 1 Sack	250	—
Corinten . . . . .	. 1 Boott	300	—
dito . . . . .	. 1 Pipe	250	—
dito . . . . .	. 1 Oxhövet	125	—
Comin . . . . .	. 1 Sack	100	—
Cappers . . . . .	. 1 Quartel	80	—
Canel . . . . .	. 1 Kiste	600	—
Conserva . . . . .	. 1 Vafslein	60	—
Delen . . . . .	. 1 Schock	36	—
dito, Marckische . . . . .	. 1 Schock	60	—
dito Flottguet . . . . .	. 1 Schock	30	—
Dattelen . . . . .	. 1 Kiste	75	—
Elents-Heute . . . . .	. 1 Packen	700	—
Essig von Bajona . . . . .	. 1 Oxhovet	30	—
dito von Bordeaux . . . . .	. 1 Oxhovet	25	—
dito von Caen undt Rouen . . . . .	. 1 Oxhovet	20	—
dito von St. Martin . . . . .	. 1 Oxhovet	25	—
dito von Nantes et Rochel . . . . .	. 1 Oxhovet	25	—
Eisendraet . . . . .	. 1 Ring	2	—
Elephanten Zene . . . . .	. 100 ℔	150	—
Eisen . . . . .	. 1 Schiffpfund	20?	—
Feigen . . . . .	. 1 Vafsl. 4 od. 10	—	—
Farnabuk Holz . . . . .	. 100 ℔	40	—
Flachs . . . . .	. 1 Schiffpfund	40	—
dito Farcken-Flachs . . . . .	. 1 Schiffpfund	25	—
Garsten . . . . .	. 1 Last	100	—
Gember . . . . .	. 1 Sack oder 600 ℔	100	—
dito . . . . .	. 1 Pott	20	—
Grana silvestre . . . . .	. 1 Bahlen	400	—
Garn . . . . .	. 1 Fafs	1000	—
Gallen . . . . .	. 1 Sack	100	—
Gelb Holtz . . . . .	. 100 ℔	8	—
Gummi Arabicum . . . . .	. 1 Kiste	160	—
Gesaltzen Fleisch . . . . .	. 1 Tonne	20	—
Gesaltzen Speck . . . . .	. 1 Tonne	24	—
Gesaltzen Fisch . . . . .	. 1 Tonne	15	—
Glaß . . . . .	. 1 Kiste	15	—
dito . . . . .	. 1 Korb	20	—
Hämpff von Moscovien . . . . .	. 1 Bundt	75	—
dito . . . . .	. 1 Schiffpfund	36	—
dito v. Riga . . . . .	. 1 Schiffpfund	45	—
dito Altenlander . . . . .	. 1 Schiffpfund	40	—
Hausblasen . . . . .	. 1 Vafs	600	—
Harpeufs . . . . .	. 100 ℔	6	—
Habern . . . . .	. 1 Last	40	—
Hagel . . . . .	. 1 Vafslein	10	—

		♣	β
Hopfen	1 Sack	60	—
Hering	1 Last	300	—
Juchten	1 Packen	600	—
Indigo	1 Vafslein oder 1 Kiste	500	—
Isern	1 Schiffpfund	20	—
Iserdrath	1 Ring	2	—
Irias	1 Fafs	200	—
Ingeber	1 Sack oder 600 ₤	100	—
Ingeber	1 Pott	20	—
Kalb-Leder	1 Ballen	100	—
Kupffer	1 Schiffpfund	200	—
Kupferdrath	1 Ring	16	—
Kapperfs	1 Fafs	80	—
Klipfifch	100 ₤	9	—
Lichte	100 ₤	6	—
Limonen	1 Kiste	8	—
Limonen	1 Pipe	30	—
Latton	1 Fafs	600	—
Lorberen	100 ₤	5	—
Matten	100 dobbelde	35	—
dito	100 enckelde	30	—
Mandelen	1 Vafsl. v. 8 ₤ oder 1 Korb	75	—
dito Provance	1 Sack	80	—
dito Ambrosin <sup>1)</sup>	1 Sack	—	—
Messings drath	1 Ring	16	—
Malvasier	1 Boott	300	—
Nüsse	50 Bossiaux	100	—
Nagel Canel	1 Rolle	50	—
Olie aufs der Poullie <sup>2)</sup>	1 Boott	200	—
dito von Cadiz, Mallaga, Lissabon, Port	1 Pipe	180	—
Olieven	1 Boott	60	—
dito	1 Oxhovet	30	—
Ochsenheute	100 Stucke	1000	—
Oranienschelle	1 Sack	25	—
Putasche	1 Fafs	120	—
Pampier <sup>3)</sup>	1 Ballen	50	—
Pfaumen	1 Quartel	40	—
Putloth	1 Fafs	60	—
Pluck	1 Sack	100	—
Pfeffer	1 Sack	220	—
Pingel	1 Vafslein	100	—
dito	1 Kiste	50	—

<sup>1)</sup> Diese Position ist durchstrichen.

<sup>2)</sup> Apulien.

<sup>3)</sup> Papier.

		₤	β
Pistaches . . . . .	1 Sack oder 1 Ballen	300	—
Pech . . . . .	1 Last	100	—
Rocken . . . . .	1 Last	90	—
Rollmessingk. . . . .	1 Vafsl.	400	—
Reifs . . . . .	1 Sack	40	—
Rosienen . . . . .	8 arrob., 1 Vafsl.	30	—
dito . . . . .	6 arrob., 1 Vafsl.	22 $\frac{1}{4}$	—
dito . . . . .	4 arrob., 1 Vafsl.	15	—
dito . . . . .	1 Korb	10	—
Schafincken . . . . .	1 Packen	300	—
Schweinfshar . . . . .	1 Fafs	300	—
Saffran . . . . .	1 Fafs oder 1 Ballen	1200	—
Seiffe . . . . .	1 Kiste	60	—
Sierop . . . . .	1 Oxhovet	50	—
Sohlen Leder . . . . .	1 Ballen	100	—
Spiel karten <sup>1)</sup> . . . . .	1 Bahl oder 1 Fafs	—	—
Saltz von Lissabon . . . . .	1 Last	50	—
dito von Cadiz . . . . .	1 Last	45	—
dito von Franckreich & Schotland . . . . .	1 Last	35	—
Steinkohlen . . . . .	1 Last	20	—
Seide . . . . .	1 Ballen	3000	—
Salmiaco . . . . .	1 Kiste	140	—
Schwefel, gerefinert . . . . .	1 Casse	30	—
Stockfisch . . . . .	100 $\text{fl}$	9	—
Schmack . . . . .	1 Ballen	25	—
Stahl . . . . .	1 Bundt	25	—
Tallich . . . . .	1 Schiffpfund	50	—
Touwwerck . . . . .	1 Schiffpfund	50	—
Traan . . . . .	1 Tonne	18	—
Thuback von Westindien . . . . .	1 Rolle	10	—
dito von Brasil . . . . .	1 Rolle	50	—
dito ein Canaster von Cadiz . . . . .	1 Canaster	300	—
Thubacks Bladen . . . . .	1 Fafs	100	—
dito . . . . .	1 Oxhovet	50	—
Terrepentin . . . . .	1 Oxhovet	30	—
Teer . . . . .	1 Last	80	—
Victrioli . . . . .	1 Pipe	150	—
dito . . . . .	1 Oxhovet	75	—
Wein v. Bord., v. Rochel . . . . .	1 Oxhovet	30	—
dito von Bajona, v. Nantes . . . . .	1 Oxhovet	25	—
dito von Cadiz oder St. Lucar . . . . .	1 Boott	120	—
dito von Mallaga . . . . .	1 Pipe	100	—
Weitzen . . . . .	1 Last	120	—

<sup>1)</sup> Diese Position ist durchstrichen.



		℔	β
Weinäpfel . . . . .	1 Kiste	8	—
Wax gebleichet . . . . .	1 Schiffpfund	250	—
dito gelb . . . . .	1 Schiffpfund	200	—
Walfischs Barden . . . . .	100 "	40	—
Weinstein . . . . .	1 Fafs	125	—
Wouwe . . . . .	100 "	12	—
Wulle, Pommersche . . . . .	1 Sack	300	—
dito Polnische . . . . .	1 Sack	150	—
Weirauch . . . . .	1 Oxhovet	300	—
Zucker . . . . .	℔ 1200. 1 Boot	180	—
dito Puder . . . . .	1 Kiste	200	—
dito Muscobados . . . . .	1 Kiste	150	—
dito Panellen . . . . .	1 Kiste	120	—
Zinnen . . . . .	1 Schiffpfund	150	—
Zuckat . . . . .	1 Vafslein	60	—

## 15.

## Capitulation von Schulte und Hecht.

16. Juli 1674 <sup>1)</sup>.

Es haben die zur Admiralitet Deputirte Herren und Bürgere auf anhalten der Deputirten des Erbaren Kaufmans, daß den beyden Schiffere Johan Schulten und Henrich Hecht, so nach die strafe gehen wollen und im anschlag an der Börse enthalten gewest, daß das Convojeschiff bis . . . . . gehen solte, anitzo aber wegen später Jaerfs Zeit nicht gehen kann, ad instantiam Sr Sr Johan Jacob Hübeners, Frantz Schleuers, Cordt Jastrams, Pael Paulissen, Johan Schulte und Henrich Schulten beliebt und geschlossen:

1. Daß den beyden nach der strafe und an gleiche Ohrtere gehenden schiffen zur versterkung und meerer ihrer defension mitgegeben werden sollen 50 Soldaten, als jedem Schiffe 25.

2. Dieselbe sollen auf 8 Monate auf der Admiralitet kosten auf jedem schiffe gehalten werden, also daß ihr Kostgeld angehe von Zeit geschehener Musterung, das Monatgeld von Zeit daß sie die Schartonne vorbey sein.

3. Solche mitgenommene Soldaten versprechen obgenante Intressentes und Zwischen Handeler, falls Gott der Almachtige gemelte Soldaten und schiffe für Unheil und sonderlich unglück behuetet, wieder mit anhero zu bringen.

4. Über gemelte Soldaten soll das grössere Schiff noch an Schiffvolck führen 60 Mann, das kleinere 50 Mann.

5. Solte das ein oder ander Schiff weniger Manne als vorerwehnet führen, soll demselben zu seiner wiederkunft für so viel Mann Soldatengage und Kostgeld von der löblichen Admiralitet zur straffe abgezogen

<sup>1)</sup> Protokoll der Admiralität. Hamb. Staatsarchiv.

werden, als er an Schiffsvolcke weiniger geführt und mit zu Haus bringet, es were dan dafs ihrer jemant unterwegs zu sterben oder sonsten zu unglück kommen were.

16<sup>1)</sup>.

### Capitulation von Hans Dornman.

4. Oktober 1675.

1. Soll der Schiffer Hans Dornman selber vor Capitain darauf fahren.
2. Gehet sein Schiff vor seiner Rehder Risico von allem, was es mag überkommen.
3. Weil dieses Schiff nur 13 Stück Geschütz auf hat, so müssen ihm die restirende bis 22 à 24 Stücke von der Stadt nebenst dero ammunition zugestellet werden.
4. Verobligiret sich der Capitein 50 Matrosen undt 30 Soldaten zu beköstigen undt 50 Matrosen, worunter der Capitein, zu besolden.
5. Soll ihnen auf der Stadt Kostung ein Loets mitgegeben werden, aber der Capitein soll ihn auf seine Kostung speisen.
6. Ist das Schiff zwey Monat feste, jede Monat 4000  $\text{R}$ , alsoforth zu bezahlen, bedungen worden.

17<sup>2)</sup>.

### Capitulation von Cordt Jastram.

4. Oktober 1675.

Es ist auf der Admiralitet mit Cordt Jastram wegen seines Schiffs „die gekrönete Hoffnung“ contrahiret undt geschlossen worden, dafs gemeltes Schiff mit einem Capitain, so E. Hochw. Raht darzu nominiren wird, soll besetzt werden, undt damit nach die See in der Statt-Dienste gehen, wie folget:

1. Es aestimiret Cordt Jastram sein Schiff mit dessen Zubehoer auf 21 000  $\text{R}$ , davon die Admiralität den Risico auf sich nimpt, nach belieben zu lassen versichern oder davon den risico selber zu laufen.
2. Will Sr Jastram das Schiff ausrüsten mit 32 Stücken Geschütz undt soviel pulver undt ammunition, als anitzo bey dem Schiffe sich befindet, was davon in Cas von rescontre mochte verschossen werden, soll ihm laut davon aufgerichteten inventarii wieder geliefert oder nach arrivement alhie in Hamburg bezahlet werden.
3. Soll Sr Jastram 60 Matrosen undt 40 Soldaten bekostigen undt die 60 Matrosen, worunter der Schiffer, besolden.
4. Soll die Stadt oder Admiralität soviel Pulver undt andere ammunition herausgeben oder herbeyschaffen, als die nohtwendigkeit erfodert.
5. Soll dieselbe einen Lotsen mit geben auf ihre Kostung, allein Sr Jastram soll ihn speisen.
6. Ist das Schiff bedungen vor zwey Monat fest, jede Monat 4500  $\text{R}$  vorher aus zu bezahlen.

1) Protokoll der Admiralität. Hamb. Staatsarchiv.

2) Protokoll der Admiralität. Hamb. Staatsarchiv.

18.

**Bestallung.**11. November 1680<sup>1)</sup>.

Wir Bürgermeistere undt Raht der Stadt Hamburg thun kundt allen in der jüngsten Admiralschaft mit dem von dieser Stadt aufgerüsteten Convoye-Schiffe nach Portigal, Hispanien und andere Orther gehenden Schiffern, dafs wir zum Commendeur der Flotte gesetzt haben den Ehrenvesten und manhaften Martin Holst, unsern Bürger, führend dafs Schiff, das Wapen von Hamburg genandt.

Heisen und befehlen darauff allen Schiffern, Officirern, Soldaten und Matrosen, so zu solcher Flotte und Admiralschaft gehören oder sich darin begeben, dafs sie gedachten Marten Holsten für Commendeur der Flotte erkennen, ihn dafür respectiren und gebührende parition erweisen sollen; allermatsen wir ihn dan, kraft dieses, zu unserm ältesten<sup>2)</sup> Commandeur der Flotte legitimiret und Ihme gebührenden respect und parition erweisen haben wollen. Wornach sich ein jeder bey ernster willkührlicher, auch nach befindung, Leib und Lebens Straffe, zu richten und für Schaden zu hüten.

Urkundtlich Unsers hierunter gedrückten Stadt Signets.

Actum den 11. Nov. A° 1680.

19<sup>3)</sup>.**Convoyrungscontract mit Johan Schulte.**

18. September 1681.

Es haben die zur Admiralitet Deputirte Herren und Bürgere auf anhalten der Deputirten Eines Erbaren Kauffmans zu ersparung der Unkosten, so sonst auf der Convoje gangen were, beliebet und mit Capitein Johan Schulten, der mit seinem Schiffe der Prophet Daniel nach die Strafe gehen will, sich verglichen, dafs er die hiesigen Copvardey-schiffe, so von hier nach Portugal und Hispanien gehen wollen, bis Cadix und Malaga convoyren und dieselbe in sicherheit aller ohrten bringen, auch wenn er mit liebe wieder zurücke kompt, die zu Malaga, St. Lucas und Cadix verhandene hiesige Schiffe wieder zurücke anhero begleiten und schützen soll. Vorhingegen sein ihme von der löblichen Admiralitet und Camerey versprochen:

1. Zur Versterckung und meerer seiner defension mitzugeben 60 Soldaten aus dieser Stadt garnison.

2. Dieselbe auf 10 Monate und nicht langer auf der Camerey und Admiralitets Kosten zu halten und für jeden Mann täglich zu Kostgelde zu geben 7  $\beta$ , und soll solch ihr Kostgeld angehen von Zeit geschehener Munsterung.

3. Dieselbe mitgenommene Soldaten verspricht Capt. Johan Schulte,

<sup>1)</sup> Hamb. Staatsarchiv.

<sup>2)</sup> Dies Wort ist nachträglich eingefügt; in einem sonst gleichlautenden Diplom für Holste vom 11. November 1663 findet es sich nicht.

<sup>3)</sup> Protokoll der Admiralität. Hamb. Staatsarchiv.

als Gott der Almächtige sie und Schiff für unheil und sonderlichen unglück behütet, wieder mit anhero zu bringen.

4. Über gemelte Soldaten soll das Schiff führen 100 Mann an see-fahrenden Leuten.

5. Sollte er weniger seefahrende Leute führen, als vor erwehnet, soll dem Capitein zu seiner Wiederkunft für soviel Mann Soldaten Kostgeld von der löblichen Admiralitet zur Strafe abgezogen werden, als er an Schiffsvolck weiniger geführet und mit zu Haus bringet, es were dann, dafs ihrer jemand unterwegs zu sterben oder sonsten zu unglücken gekommen were.

20.

### Der Bootsmann Rudolph Mencke an seine Großmutter. 1683. Oktober 22<sup>1)</sup>.

Emanuel. Mit Wünschung alles Liebes und Gutes jeder Zeit zuvor. Hertzvielgeliebte Groß-Mutter, wenn es euch noch woll erzienge, dafs were mir lieb zu vernehmen, für meine Persohn dancke ich dem lieben Gott, der mir noch vom Feuer und Wassers noht errettet und beim Leben erhalten hat, unsere Mit-Brüder aber einen sanften und sehligen Todt verliehen hat. Hertzvielgeliebte Großmutter, ich bitte euch umb Tausend Gottes willen, erschreckt nicht, es ist zwar eine traurige Botschaft, Gott wird uns aber auff eine andere Weise wieder erfreuen. Hertzliebe Großmutter, wir seind alhier gelegen tot den 10. October und lagen auff Vertreck nach Mallaga, aber Gott gedacht anders. Desselbigen Tages umb 7 $\frac{1}{2}$  Uhr, wir hatten unser gewöhnliches Abend-Gebeth gethan, und der H. Capitain safs über die Taffell mit seinem lieben Sohn und Bruder Sohn, da kam ein großes Geschrey: Feuer in die Helle, Feuer in die Hell. Ein Jeglicher erschrack sehr, lieffen aber eiligst zu, und wie wir hinkamen, da schlugen die Flammen aufs der Helle, und dardichte bey da war eine Cruyt Kammer. Jeder Mann wolte nicht zum Feuer, ich aber und des Constapel sein Tochterman, wir nahmen Jeder eine Ochsenhaut und lieffen ins Cappa-Gabt<sup>2)</sup> und kahmen in die Cruyt-Kammer und schlugen die Ochsen-Häute umb die Krutfajes<sup>3)</sup>, da konte dar kein Feuer aufshelffen; aber wie wir wieder heraufswolten, da konten wir dafs Gath nicht finden vor Rauch und Dampff und hetten schier darin ersticken mögen, wenn uns Gott nicht wunderbährlich hette heraufgeholfen, dafs wir seinem hochheyligen Nahmen schuldig sein zu dancken und zu preisen, so lange unfs Gott das Leben erhält. Da wir wieder heraufkamen, da hätten wir besser Muht von wegen das Cruyt und lieffen eiligst zu mit Wasser und gossen über die drey Stunden lang, bis wir keine Kans<sup>4)</sup> mehr sahen, weil es immer gröfser und gröfser wurd, und das Volck lieff alle bey mir weg auff Carsten nach, der Grofse, da langte

<sup>1)</sup> Dieser Brief findet sich in einer ungefähr gleichzeitigen Abschrift in dem mit „Admiralität“ bezeichneten Sammelband der Kommerzbibliothek (Hamburgensien). Der Schreiber ist in der Liste, die der „Traurige Zeitung etc.“ hinzugefügt ist, unter den Bootsleuten aufgeführt als Rolf Menck.

<sup>2)</sup> Kabelgatt, wo Tauwerk aufbewahrt wird; Gath = Loch.

<sup>3)</sup> Pulverfässer.

<sup>4)</sup> Chance.

Carsten mir noch 15 Ammers voll Wassers her, da ging er auch weg. Ich stand noch so lange bis ich das Wasser hette vergossen, da ging ich auch weg, und wie ich bey die große Mast kam, da war das Feuer überall, da lieff ich, dafs ich nach boven kam, da waren die Booten und Schlupen schon weg, da lieff ich in die Cajüt, da stand der Herr Capitain und rief: „Man, Manne, borgt my“, da lieff ich wieder weg und sprang auff die Seite, die Flammen schlogen mir übern Kopff undt es wehete ein starcker Oestwind, ich aber befahl es in dem Schutz des Allerhöchsten und befahl meine Seele in seine Hände und sprang über Borth, und der liebe Gott erholte mich mit Schwemmen eine Stunde lang, bis ich an einen Franßmann kamm, da sprang unser Schiff in Lucht, und blieben im Wasser undt Feuer 65 Seelen, Gott erfreue sie und verleihe ihnen am jüngsten Tage eine froliche Aufferstehung ihres Leibes, undt uns allen eine selige Nachfahrt; worvon der H. Capitain einer ist, Gott erfreue seine Seele, undt der Commandeur von der Soldatesca undt der Schreiber undt der Schimmann undt Jochim in der Cajüt und Jacob, das sindt die so ich kenne. Der H. Capitain wurde aber des Morgens gefunden undt des dritten Tages hernach ehrlich begraben. Ich aber undt die beyden Carstens, wir sind in Dreyers Hause, essen und trincken und schlaffen hierauf. Ich undt die beyden Stüerlieden und Carsten Bockholt, wir gedencken negst Gott den 20. mit einem Engelschmann mit 32 Stücken nach Londen und von Londen über Landt nach Hamburg, wir kriegen von hier einen Pafs nach Haus, dafs uns ein Jeder Guts thun soll, Gott will uns geleiden, dafs wir mögen bey die lieben Unsrigen kommen. Ich bitte nochmahlen, liebe Großmutter, trauret nicht. Ich verhoffe in kurtzen wieder bey euch zu sein. Ich wünsche euch aber einen Guten Tag, undt seydt alle von mir gegrüßet und in den gnädigen Schutzarm Jesu Christi empfohlen.

Verbleibe

E.[euer] G.[etreuer] S.[ohn]

Cadix, Anno 1683 den 22. Octobris.

Rudolph Mencke.

21<sup>1)</sup>.

### Anno 1685 den 12. Octobr.

Zarter von dem Bauw eines Convoye-Schiffs, lanck über Steven  
140 Fufs, weit binnen seine haut 36 Fufs.

Das Schiff soll lanck seyn über Steven 140 Fufs, weit binnen der aufersten Haut 36 Fufs, holl in dem Raum bey den zweyten Balcken bey der großen Luke 14 Fufs, gemessen von dem festen Kiel bis unter die Balcken.

Das Verdeck bey der großen Mast hoch  $6\frac{3}{4}$  Fufs.

Das halbe Verdeck bis an die große Mast, auch die Back  $6\frac{1}{2}$  Fufs hoch.

a. Von dem Kiel. Der Kiel soll lanck sein 127 Fufs, dick 23 toll, breit 22 toll, von 3 Stucke Holtz a [Lücke] Fufs lanck, 23 toll dick, 23 toll breit a 60  $\text{℥}$  das Stück . . . . . 180  $\text{℥}$ .

<sup>1)</sup> Hamb. Staatsarchiv. Berenberg'sche Sammlung.

Eichen Holtz, wo thunlich in 2 Stücken; da aber nicht, in 3 Stücken, und muſs das Schiff seine Weite haben bis an den halben breiten Gang, ehe es eingezogen werden muſs.

b. Steven. Die Steven aufs einem Stücke, dick inwendig der Haut 18 toll, aufwendig 16 toll.

c. Die Vorstebe aus einem Stucke . . . . . 100  $\text{fl}$ .

d. Das Knie<sup>1)</sup> an der Vorstebe.

e. Die Hinterstebe mit ihrem zugehörigem Holtze . . . . . 80  $\text{fl}$ .

Spiegell<sup>2)</sup>.

f. Der Heckbalcke 22 a 24 toll breit, 18 toll dick, die Länge nach Behör . . . . . 42  $\text{fl}$

g. Die Billhölzter 24 Toll breit, 14 a 15 toll dick, 2 Billhölzter à 36  $\text{fl}$  . . . . . 72  $\text{fl}$

h. Die Balcken in dem Spiegell nach Behör als 3 Balcken à 12  $\text{fl}$  . . . . . 36  $\text{fl}$

i. 2 Kneefs zu dem Hexbalcken . . . . . 36  $\text{fl}$

k. Ein Krumboltz oder Knee worin die Bilholtzer verbunden werden . . . . . 15  $\text{fl}$

l. Noch 1 Knee womit die Steve auff dem Kiell bevestiget wirt 21  $\text{fl}$

Die Verbindung des Spiegels nach rechtmäßiger Groſse und Dichte . . . . . 21  $\text{fl}$

Das Uthboyent<sup>3)</sup>.

Von dem Keel bis an die Kimmen<sup>4)</sup> 4 tolse Plancken, in den Kimmen 5 tolse, zwischen Windt und Wasser im Mitten des Schiffs, bis an das erste Bargholtz auff jeder Seite 2 Plancken Länge, 5 tolse, den Rest 4 tolls Plancken, die Haken oder Scharffen in den Uthboyen sollen lanck seyn 5 Fuſs.

p. Buckstücken<sup>5)</sup>. Die Buckstücken in ihrer Mitten dick 13 a 14 Toll, auf den Enden 12 toll dick, 15 a 16 toll breit. Die Buckstücken sollen 7 a 8 toll von einander liegen.

q. Köhlschwein<sup>6)</sup>. Das Köhlschwein aufs 2 Stücken 13 Daumen dick, 2 $\frac{1}{2}$  a 3 Fuſs breit, auff das Köhlschwein muſs eine Klötze sein, dar die groſse Mast einzustehen kompt.

r. Sitters<sup>7)</sup>. Sollen dick sein unten 12 toll, oben 10 toll, die Breite nach Behör, sollen unten und oben 5 a 6 Fuſs verscheten.

<sup>1)</sup> Knie ist ein Krumbholz zur Verbindung von zwei Stücken.

<sup>2)</sup> Hinterschiff oder Heck.

<sup>3)</sup> Bujen (holländisch: boeyen) = mit Planken belegen. Uthboyent bedeutet wohl die Außenplancken.

<sup>4)</sup> Kimm oder Kimming ist der Übergang des Flachs des Schiffs zur Seite; wenn ein Schiff beim Stranden auf die Seite fällt, so kommt es auf seine Kimming zu liegen (Röding I, 840).

<sup>5)</sup> Bughölzter, die Innenhölzer, die den Bug des Schiffes bilden (Röding I, 406).

<sup>6)</sup> Ist die Verstärkung des Kiels, vgl. Goedel in Marine-Rundschau 1895, S. 544 ff.

<sup>7)</sup> Sitters = die ersten Verlängerungen der Bauch- und Piekstücke; es sind stark gebogene Krumbhölzer (Röding II, 622); deutsch: Sitzer.

s. Uplangers<sup>1)</sup>. Die Uplangers sollen in der Mitten des Schiffes mit ihren Enden auff den Buckstücken ruhen, forne und hinten aber nach aller Möglichkeit an Länge herunter lauffen, das auflaufende Ende aber soll so hochgehen, daß es mit den zweyten Bargholtz kan beschossen und befestiget werden. Die Verwechselung der untersten und obersten Auflanger oder Stuener<sup>2)</sup> soll sein 5 a 6 Fuels. Die Dichte von vorbeschriebenen Uplangeren oder Stuernern müssen sein nach Verlauff des Schiffes.

Weyerungsplancken<sup>3)</sup>.

t. Weyerplancken in der Mitten 4 tollige, hinten und forne 3 $\frac{1}{2}$  tollige.

u. Die doppelte Kimweyers<sup>4)</sup> jedes in 3 Längten von 6 Toll nach Verlops, die Scharffen müssen nach Behör verscheten.

w. Die Balckweyers<sup>5)</sup>. Ihre Breite so viel möglich zu erlangen stehet, die Dichte aber 7 a 8 Toll.

x. Die Balcken. Die 2 Seyelbalcken<sup>6)</sup> und noch vier andere sollen 18 toll dick und 24 toll breit sein, wovon an jeder Ende 2 Knee, die bis an die Kimweyere reichen, angefüget werden sollen, so sollen die Balcken auch auff beeden Seiten von gleicher Dichte seyn, die übrigen Balcken aber sollen 18 Toll dick und 20 a 22 Toll breit, auch an beeden Enden gleich dick und fullkantig sein, und sollen alle Balcken aufser die Lukenbalcken nicht weiter von einander als 3 Fuß liegen, auch jeder mit 2 Knee langst Schiff versorget werden, zwischen jeder Balcken sollen 2 Rieben mit ihren Unterschlägen liegen, 8 toll hoch, 6 toll breit.

Die Fische<sup>7)</sup>.

y. Die Fische sollen an Dichte haben 13,12 und 8 toll, die Breite nach Behör.

Bande. Forne in den Boog sollen 7 gute Bande liegen, aufserdemme noch das Fockespoor, die Dichte 14 toll, breit 20 toll, die Länge nach Behör.

7 Bande à 8 # . . . . .	168 #.
das Fockespoor . . . . .	12 #.

Kattsporen<sup>8)</sup>. 8 Katsporen, Ellenholtz ins 4 Kante, a 16 Fuß lang mit ihren Sitters und Auflangers von den Katsporen bis an die obersten Balcken.

à 50 # jede Katspohr mit Zubehör . . . . .	400 #.
--	--------

<sup>1)</sup> Auflanger (Röding I, 173) sind die Hölzer, die eigentlich die Rippen des Schiffes ausmachen.

<sup>2)</sup> Von dem holländischen Stuinder (Röding I, 174).

<sup>3)</sup> Weyerung = Weger, Wegering, Weigerung; die inneren Seitenplancken eines Schiffes (Röding II, 887).

<sup>4)</sup> Die Weger an der Kimming.

<sup>5)</sup> Die Bohlen oder Planken an der inneren Schiffseite, die die Deckbalken und Rippen tragen (Röding I, 238).

<sup>6)</sup> Die längsten, in der größten Breite des Schiffes liegenden Balken (Röding I, 235).

<sup>7)</sup> Die dicken Hälzer, die bei den Öffnungen in den Decken, wodurch die Masten u. s. w. gehen, das Deck stärken (Röding I, 582).

<sup>8)</sup> Sind die Spannen, die man zur Verstärkung des Schiffes von innen auf den Wegeringen anordnet (Röding I, 820).

Schlampholten<sup>1)</sup>.

z. Forne in den Boog an jeder Seite 2 Schlampholten.

aa. Achter den Soot auch an jeder Seite 2 Schlampholten.

Plancken.

bb. Averlops plancken guet Keenboltz ohne Spindt und Blauw<sup>2)</sup>  
von 48 Fufs lang und 3 1/2 toll dick.Die Scherstocken<sup>3)</sup> 7 toll dick, 20 toll breit.cc. Waterboorden. Die Waterboorden oder die Leibholtzer<sup>4)</sup>  
sollen dick sein 7 toll, die Länge in 3 Stücken.Die Scherstocken. 290 Fufs zue Scherstocken à 7 toll dick,  
18 toll breit à 12  $\beta$  . . . . . 217  $\mathcal{L}$  8  $\beta$ .

dd. Setgang oder Watergang 5 toll dick, die Breite nach Behör.

Barghöltzer<sup>5)</sup>.ee. ff. Die untersten 9 toll dick, 16 toll breit, die Füllung dar-  
zwischen 5 toll.

gg. Breitengang 4 duemse Plancken.

hh. ii. Die obersten Averlops Balcken 12 toll dick, breit 14, 15,  
auch 16 toll, mit ihren guten Kneen.

kk. Die Balckweyers auff den obersten Überlauff 4 1/2 Daumen.

ll. Die Liefholten 5 toll dick, die Breite nach Behör.

mm. Der Set- oder Wassergang 4 toll dick.

nn. oo. Weyerung unter dem Deck 3 tollse plancken, die obersten  
Averlops plancken von guten Keenholtz ohne Spindt und Blau 2 1/2 toll.pp. qq. Die Scherstocken von 5 toll dick, 18 toll breit, die führen  
dehlen auf dem halben Verdeck von Marckischen Dehlen ohne Spindt  
und Blau.rr. Unter den nötigen Schotten gute Eckene Sahlen mit guten ver-  
kehrten Knees<sup>6)</sup>.Zwey gantze Lageforten und welche sonsten auch hinte und forne  
möchten nötig sein.ss. Die Barghöltzer über den breiten Gang, das erste 8 toll dick,  
14 toll breit, das andere 7 toll dick, 13 toll breit.tt. uu. Das Raeholtz<sup>7)</sup> so lang es zu bekommen, 6 toll dick,  
12 toll breit, die Füllung darzwischen nach Behör.

Alle Haecken in den Barghöltzern sollen 9 Fufes verscheten.

1) Sind Krumbhölzer; holl.: slemphout.

2) Blau am Holz ist eine Art Splint bei Föhrenholz (Röding I, 311; II, 660).

3) Scheerstocken sind die graden Stücke Holz, die auf die Balken, der großen Achse des Schiffs ungefähr parallel, gelegt werden und viel dicker sind, als die Deckplanken (Röding II, 434).

4) Waterbord, Leibhölzer oder Setbord: die äußersten Deckplanken, die zur Schutzwehr dienen, dafs nichts über Bord falle (Röding II, 612).

5) Berghölzer sind die sehr dicken Bohlen, welche an beiden äußeren Schiffseiten liegen und wegen ihrer Dicke vor allen übrigen Seitenplanken hervorragen.

6) Verkehrte Knie: Krumbhölzer von zwei Armen, deren einer auf dem Deck mit einem Deckbalken und der andere mit den Inhölzern verbolzt ist (Röding I, 878).

7) Eine Leiste an der äußeren Seite des Schiffs, die rund um dasselbe geht (Röding II, 330).



ww. Die Balcken auf das halbe Deck und in der Back sollen dick sein 10 toll, 14 Toll breit, aufgenommen der Balcke zum Eingange in der Back und unter dem halben Deck, die sollen dick sein 12 toll und 15 toll breit.

xx. Die Knees an vorbeschriebenen Balcken müssen aus guten gesunden Holtz nach Behör sein.

yy. Die Weyerungsplancken unter das halbe Deck und in der Backe von eichen 2 tollse dehlen.

zz. Die Backweyere unter den halben Deck und in der Back von  $3\frac{1}{2}$  tollse Ekendehlen.

De Waterborn oder Liefholter auf das halbe Deck und auf der Back  $3\frac{1}{2}$  Toll ekene plancken.

aaa. De Setgang von 3 toll ekene plancken.

bbb. De Scherholter auf den halben Deck und auf der Backe von  $3\frac{1}{2}$  tollig Holtz.

ccc. Die Hütte<sup>1)</sup> soll mit ihrer Zubehör an Balcken und Knees auch eken Watergange, die aufsfoderung aber mit Markischen Dehlen verfertiget werden.

ddd. Auch ist der Zimmermeister schuldig all das andere Werk nach Erforderen und Verloop allsolchen Schiffs zu verfertigen, worunter mit begriffen ein guet Gallion, Rohr, Rohrpinnen, die beede Spillen und so viel Rosterwerk<sup>2)</sup>, als die Herren Eigener werden für guet und nötig befinden, item die Zimmermans Arbeit zu dem Soot, Pumpendahl, Kraut-, Segell- und Brodtkammer, Boddelerie, Kabelraum, Laufgraben, Hölle<sup>3)</sup> und derogleichen nimpt er ebenmäßig an.

eee. Der Zimmermeister soll das Schiff zu vollen aufszimmern, derogestalt wie es zur See fahren muß, nemblich die behuefige Knechte, Kreutzholter, Klampen, Kraen- und Penterbalcken<sup>4)</sup> mit ihren Zubehörungen, alle Luken mit ihren Scherhöltzern und Gerethwerken, nichts ausgesondert, auch soll er das Schiff inwendig und aufswendig zweymahl calefateren und einmahl aufs- und einwendig tehren, auch die höltzerne Nagell zweymahl dötelen.

fff. So ist auch der Zimmermeister gehalten, die Masten einzusetzen und zu sporen, die Fische an Dichte von 13, 12 und 8 toll, die Breite aber nach Behör zu verfertigen, das Holtz zu allem Bildtwerke, es sey Eichen oder Föhren Klotzen, Höltzer oder Knees, es habe Nahmen wie es wolle, muß der Zimmerman liefern, füegen und feste machen, das Eichen Holtzwerk, so die Discher möchten nötig haben zu die Schotten, Kraut-, Segell- und Brodt-Kammer, Cabuise, Boddelerie, auch in den Schotten, in der Hütte, halbe Deck, Back, ferner auf dem Boog, woor die Anker auf und nieder gehen, aufzufutteren und wafs sonsten nötig muß der Zimmerman nach Behör beyschaffen.

<sup>1)</sup> Hütte ist die Kajüte auf dem Hinterschiff.

<sup>2)</sup> Rösterwerk sind die hölzernen Lattengitter, mit denen die Luken u. s. w. bedeckt werden (Röding II, 396).

<sup>3)</sup> Hölle ist eine Abtheilung ganz vorn im Schiff; in der Hölle brach 1683 auf dem „Wapen von Hamburg“ bei Cadiz der Brand aus. Vgl. oben S. 443.

<sup>4)</sup> Penterbalken ist der zur Handhabung des Ankers dienende Balken; auch die Krahnbalcken dienen dazu (Röding I, 235).

Ferner soll der Zimmerman so viel Eisenwerk und Nägell als den Herren Eigern es guet deucht durch sein Volk an dem Schiffe aptiren lassen. Die Herren Eigener aber schaffen alles Eisenwerck und Nägell für ihre Rechnung bey.

ggg. Da nun über vorgesetzten allen noch einig Zimmermans Arbeit, Eichen- und Föhren-Holtzwerk nötig were, so alhie zu setzen möchte übergangen sein, ist der Zimmermeister gehalten (: aufgenommen zu der Discher Arbeit :) solches bezuschaffen und zu verfertigen.

Es verbindet sich auch der Zimmermeister alles Holtzes, sey Eichen oder Föhren, theils gewassert, theils ungewassert ohne einig roth, spindt oder feurig, nach Contentement und Guetbefinden der Herren Eigener diesem Schiffsbauw anzufügen. Solte er aber etwas tadelhaftes in diesem Bauw einbringen wollen, so soll solches verworfen und er dafür ein untadelich Stück wieder an des verworffenen Stelle bezubringen gehalten und verbunden sein.

Es ist auch der Zimmermeister gehalten, sobald das Schiff aufs Wasser gebracht, dasselbe ohne fernere Aufsbauung auf seinen Kosten von den Tehrhoff bis in den ersten Baum hinter dem Blockhause herein zu bringen und daselbst feruer aufzubauwen.

22<sup>1)</sup>.

### Anno 1692. Febr. 3. Hamburg.

Calculirung über die Zoll und Convoy-Einnahm von der löblichen Admiralitet.

1. Wird für den so genandten Admiraliteit Zollen eingefohdert:  $\frac{1}{8}$  Procento von allen Wahren, welche keinen gesetzten Zollen haben und aufs und eingeschifft werden nach allen Haven in Franckreich, die gantze Küste lengst binnen die Haffuen an zu rechnen bis Bayona inclusive.  $\frac{1}{8}$  Procento aber auf Biscayen, Gallicien, Portugal, Hispanien, Marsella, Italien, die gantze Mittelländische See bis Scanderona, wie auch im Golfo von Venetia und Archipelago, auf Ost- und Westindien und allen Insulen in den grofsen Ocean<sup>2)</sup>.

2. Convoy-Geld wird eingefodert, wie folget:

$\frac{1}{2}$  Procento von der Würde der Güter auf und von Moscovien, und wenn es geplacietiert wird, 2 auch woll 4 Thaler per jeden Fisch von Grönlandt. Sonsten sind alle Orte umb die Noord frey! Es zahlen auch gemeldete portien alle Wahren auf Engeland, Schottland und Irland (: ausgenommen die so der Englischen Compagnie angehen :), wie auch Brabant, Flandern, Franckreich bis Bayona.

1 Procento die auf und von dem gantzen Königreich und Provinzien Hispanien, Portugal, die gantze Levant durch und ferner auf alle Örter in der gantzen West-See.

<sup>1)</sup> Hamb. Staatsarchiv.

<sup>2)</sup> Die Angaben Ehrenberg's, Wie wurde Hamburg grofs? I, 24 über den Admiralitätszoll, namentlich ad 2, sind darnach ungenau und irreführend. Das ist um so merkwürdiger, da E. doch aus diesem Aktenstück wahrscheinlich die Angabe über das Convoygeld für 1690 entnommen hat (a. a. O. S. 43, Anm. 1).

Vorerwehnte Zoll-Gelder als  $\frac{1}{6}$  auf Frankreich und  $\frac{1}{3}$  auf Hispanien wird in Speties entrichtet und hat in allens gebracht im Jahre 1690 . . . . . *mp.* 29 400.

Die Convoy-Gelder aber, als das  $\frac{1}{2}$  Procento auf Frankreich etc. und das 1 Procento auf Hispanien, welches in Krobnen entrichtet wird, hat beygebracht . . . . . *mp.* 60 300.

Wobey zu beobachten stehet, dafs mit weniger differentz das  $\frac{1}{6}$  und  $\frac{1}{2}$  Proc. auf Engeland und Franckreich jährlich so viel einbringet als das  $\frac{1}{3}$  und 1 Proc. auf Hispanien. Wann nun etwas mehrs als dafs gewöhnliche entrichtet werden sollte, so dienete (: ohn mafsgebung :) woll auf eine jede Portion die Verhöhung, verstehe auf Spanien und Frankreich, zu geschehen, damit Eines dem Anderen übertragen hülfe. und könnte also praeter propter gleichviel austragen, wan auf Franckreich und Engeland  $\frac{1}{4}$  Proc., auf Hispanien aber  $\frac{1}{2}$  Proc. Convoy mehr gegeben würde.

Worauf folgendes Calculum zu machen stünde, dafs wan das 1 Proc. die Helfte aus 60 000  $\mathcal{L}$  beygetragen hätte, würde das  $\frac{1}{2}$  Proc. verhöhung auf Spanien einbringen . . . . . *mp.* 15 000  
und das  $\frac{1}{4}$  Proc. auf Engeland und Franckreich auch . . . . . *mp.* 15 000  
*mp.* 30 000.

Wann aber  $\frac{1}{4}$  Proc. durchgehents sollte Verhöhung geschehen, würden die Hispanien-Haendeler ohngefehr jährlich beytragen . . . . . *mp.* 7 500  
Die Fransch- und Englische Kaufleute aber . . . . . *mp.* 15 000  
*mp.* 22 500,

welches dann Zweifels ohne unter die Letztere misvergnügen verursachen würde, mafen sie ohne dem schon öfters sich beklagen, dafs die Spanienfahrer die Convoyen geniessen, sie aber dieselbe entbehren und dennoch dazu contribuiren müsten.

23<sup>1)</sup>.

### Specifikation einer Schiffsladung 1692.

In Peter Frese nach Cadix, Alicanten, Genua und Livorno.

		Anno 1692.
Der Schiffer 100 sch $\ell$ <sup>2)</sup> Eisen . . . . .	—	Julii 20.
Noch 100 sch $\ell$ Bley . . . . .	—	" 22.
Henning und Henrich Busch 1 Fafs und 4 Packen Kauffmannschaft . . . . .	5600 $\mathcal{L}$	" 23.
Marcus Funck 3 packen Juchten . . . . .	1800 $\mathcal{L}$	" 25.
Henrich Jürgen Müllers Wittibe 11 Kisten Jaurisch Leinen . . . . .	5000 $\mathcal{L}$	" 26.
Hanns Paulus Dimpfell 1 Fafs und 1 Fafsl. . . . .	500 $\mathcal{L}$	" 27.
Henrich Jürgen Müllers Wittibe 2 packen Leinen . . . . .	700 $\mathcal{L}$	" 28.
der Schiffer 50 sch $\ell$ Bley . . . . .	—	dito.
noch 500 schwedische Diehlen . . . . .	—	" 30.

<sup>1)</sup> Hamb. Staatsarchiv. Vgl. oben S. 281, Anm. 4.

<sup>2)</sup> sch $\ell$  = Schifffund. 1 Schifffund = 280 Pfund.

Johannis Tom Loo Wittibe 4 Fässer roh Kupfer 12 sch <sup>ell</sup>	—	Julii 30.
Albert Luttmann und Comp. 20 Blechfäsl. . . . .	—	Augusti 2.
Marcus Funck 18 Blechfäsl. . . . .	—	5.
Conrad de Smethe Wittibe 1 Kiste Leinen . . . . .	1800 $\text{fl}$	" "
1 Kiste Klingen. . . . .	400 $\text{fl}$	" 6.
Johan Bailly Wittibe 1 packen Schlesier Leinen	700 $\text{fl}$	" 8.
Walter Beckhoff 16 packen Leinen . . . . .	19200 $\text{fl}$	" 10.
Adrian Boon 4 packen Leinen . . . . .	2400 $\text{fl}$	" "
5 Fässer Blau . . . . .	250 $\text{fl}$	" 11.
Henrich Jürgen Müllers Wittibe 7 Kisten Jaurisch und 2 packen roh Leinen . . . . .	4500 $\text{fl}$	" 12.
Joachim Lepien 15 Fäsl. Blau . . . . .	900 $\text{fl}$	" "
und 16 Fäsl. Blech. . . . .	—	" 13.
Hanns Paulus Dimpfell 2 Kisten und 1 pallen Kauffmannschaft . . . . .	2700 $\text{fl}$	" 15.
Abraham de le Boe 2 kleine Kisten Schlesier Leinen	1300 $\text{fl}$	" 15.
Adrian Boon 5 Fässer Blau . . . . .	250 $\text{fl}$	" "
1 Fafs Arsenic . . . . .	75 $\text{fl}$	dito.
Luttmann und Comp. 1 Fäsl. Rollmessing . . . . .	500 $\text{fl}$	" 16.
Adrian Boon 2 Kisten Jaurisch . . . . .	1000 $\text{fl}$	" 17.
noch 25 Blechfäsl. . . . .	—	" 20.
Johannis Tom Loo Wittibe 4 packen Kauffmannschaft 25 schwartze u. 23 weisse enckelte Blechfäsl.	800 $\text{fl}$	" "
Henrich Maefs 10 boden weifs Wachs. . . . .	800 $\text{fl}$	" 23.
1 Packen Leinen . . . . .	600 $\text{fl}$	" 24.
Johan Baptista und Wilhelm de Herttoghe 18 enck. Blechfäsl., 2 Fässer Bettsbühren . . . . .	3600 $\text{fl}$	dito.
Joachim Maencke 6 Kisten Jaurisch Leinen . . . . .	3300 $\text{fl}$	dito.
Johannis Tom Loo Wittibe 1 Fafs Messer . . . . .	400 $\text{fl}$	dito.
Cornelio Walter Mahieu 2 Fässer Leinen . . . . .	4200 $\text{fl}$	dito.
Henrich Jürgen Müllers Wittibe 5 Packen roh u. 1 Kiste Jaurisch Leinen . . . . .	3000 $\text{fl}$	" 25.
Anthony Becker 2 Kisten Jaurisch . . . . .	1100 $\text{fl}$	" "
1 Pack Bührenwerck . . . . .	350 $\text{fl}$	" 26.
Isaac de le Boe 1 Packen Leinen . . . . .	600 $\text{fl}$	" 27.
Johann Martin Plojard 2 Packen, darin 3 Kisten Jaurisch Leinen . . . . .	1600 $\text{fl}$	dito.
noch 10 Packen und Kisten . . . . .	6000 $\text{fl}$	" 29.
Augustin Andreassen 4 Kisten Leinen . . . . .	2000 $\text{fl}$	dito.
Gustav Dunt 60 Blechfäsl. . . . .	3000 $\text{fl}$	dito.
Abraham de le Boe 1 Kiste Schlesier Leinen . . . . .	900 $\text{fl}$	" 30.
Ottavio Beltgens 6 Kisten Kauffmannschaft . . . . .	3000 $\text{fl}$	" "
1 Fafs gahr Kupfer 3 sch <sup>ell</sup> . . . . .	—	" 31.
Johann de Herttoghe 2 Packen u. 2 Kisten Leinen	2700 $\text{fl}$	dito.
Abraham de le Boe 1 Kiste Schlesier Leinen . . . . .	900 $\text{fl}$	Septemb. 1.
Joachim Lepien 1 Packen . . . . .	800 $\text{fl}$	dito.
Claus Roker 100 Flaschen Keller . . . . .	350 $\text{fl}$	" 2.

Willm Anthonissen 4 Fässer mit Nürnb. Krahm Wahren . . . . .	1000 $\text{fl}$	Septemb. 2.
Nicolas Ludewig Ruland 1 Kiste Kauffmannsch.	300 $\text{fl}$	" 3.
Abraham de le Boe 1 Kist. Schlesier Leinen . .	800 $\text{fl}$	" 8.
Joachim Lepien 2 Packen . . . . .	1600 $\text{fl}$	dito.
Johannis Tom Loo Wittibe 4 Fässer Wachs 18 sch <sup>66</sup> . . . . .	1100 $\text{fl}$	" 9.
Johan Wrede 5 Packen Leinen . . . . .	2500 $\text{fl}$	" 10.
Henrich Honnigbrinck 4 Packen und 1 Casse .	7250 $\text{fl}$	" 12.
Gerhard Martens 3 Packen und 1 Kiste Leinen	2600 $\text{fl}$	" 14.
Philip de Dobbeler 2 packen Kauffmannsch.	2000 $\text{fl}$	" 16.
Johan Krieger 1 Kiste Drogas und 1 Kiste ge- mein Ohlie . . . . .	350 $\text{fl}$	" 19.
Henrich Willers 2 Kisten Jaurisch Leinen . .	1000 $\text{fl}$	dito.
Adam Hübener 16 Fäsl. Blech . . . . .	700 $\text{fl}$	dito.
Walter Schröder 2 Packen Leinen . . . . .	1600 $\text{fl}$	dito.
Andreas Muldener 9 Fässer Nürnb. Wahren . .	475 $\text{fl}$	" 20.
Henning und Henrich Busch 2 Cassen und 5 Packen Kauffmannschaften . . . . .	9400 $\text{fl}$	dito.
Johan Henrich Wentzhard 2 Fässer Leinen . .	3000 $\text{fl}$	
7 Fässer Nürnberger Holtzwahren . .	1200 $\text{fl}$	
12 Fäsl. Weiß Blech, 1 Kiste Horn 1 Fäsl. Provision . . . . .	25 $\text{fl}$ —	dito.
Jobst Boschart 5 Packen Leinen . . . . .	4000 $\text{fl}$	" 21.
Joachim Lepien 2 Packen . . . . .	1500 $\text{fl}$	" 22.
Andreas Leser 7 pallen Kauffmannschaften . .	6000 $\text{fl}$	dito.
Adrian Boon 2 packen Leinen . . . . .	1600 $\text{fl}$	
5 Kisten Jaurisch . . . . .	2500 $\text{fl}$	
1 Kiste Leinen . . . . .	400 $\text{fl}$	" 23.
Abraham Dorville 1 Kiste, 2 Packen und 1 Fäsl. Leinen . . . . .	550 $\text{fl}$	dito.
Ottavio Beltgens 3 Packen und 2 Kisten Kauff- mannschaften . . . . .	3700 $\text{fl}$	" 28.
Thomas Dreyer 13 Kisten und 2 Packen Leinen, auch ein Packen Ballen . . . . .	10 500 $\text{fl}$	" 30.
Jürgen Greve 1 Kiste und 1 Packen Kauffm. .	1600 $\text{fl}$	dito.
Gerhard Martens 4 Kisten Jaurisch Leinen und 1 Packen mit Bettsbühren . . . . .	2600 $\text{fl}$	dito.
Johan Baptista und Wilhelm de Herttoghe 3 Packen mit Leinen . . . . .	5100 $\text{fl}$	dito.
Joan Gomes Bravo 4 Kisten Jaurisch . . . . .	2000 $\text{fl}$	October 3.
Manuel Ximenes 1 Kiste Jaurisch Leinen . .	500 $\text{fl}$	dito.
der Schiffer 5 Kisten Jaurisch Leinen . . . .	2500 $\text{fl}$	dito.
Joachim Maencke 4 Packen Leinen . . . . .	3600 $\text{fl}$	" 4.
Johan Bailly Wittibe 1 Packen und 2 Kisten Leinen . . . . .	1900 $\text{fl}$	dito.
Walter Beckhoff 6 Packen Leinen . . . . .	7200 $\text{fl}$	dito.
Adrian Boon 4 Kisten Jaurisch . . . . .	2000 $\text{fl}$	dito.

Hanns Paulus Dimpfell 5 Kisten Jaurisch Leinen	2500 $\text{fl}$	October 4.
Henrich Bartels 4 Ballotten Kauffm. . . . .	2100 $\text{fl}$	dito.
Philip de Dobbeler 1 Packen und 1 Kiste Leinen	1600 $\text{fl}$	dito.
Henrich von Somm Diercks 3 Packen Kauffm. .	2600 $\text{fl}$	dito.
Peter Peterssen 3 Packen Kauffmannschaften .	1500 $\text{fl}$	" 5.
Walter Schröder 1 Kiste Leinen . . . . .	1000 $\text{fl}$	dito.
Nicolaus Ludewig Ruland 1 Kiste Klängen . .	300 $\text{fl}$	dito.
Hanns Roosen 3 Kisten Leinen . . . . .	1700 $\text{fl}$	dito.
Ottavio Beltgens 4 Kisten Kauffmannsch. . . .	2000 $\text{fl}$	" 6.
Jacob Melich 2 Packen Leinen . . . . .	1200 $\text{fl}$	dito.
Adrian Boon 2 Kisten Leinen . . . . .	650 $\text{fl}$	" 7.
Cornelio Walter Mahieu 2 Kisten Kauffm. . . .	1300 $\text{fl}$	dito.
Friederich Wahn 2 Kisten Leinen . . . . .	1000 $\text{fl}$	" 8.
Gerhard Martens 3 Kisten Jaurisch Leinen . .	1500 $\text{fl}$	dito.
Johan Martin Plojard 8 Packen oder Kisten . .	5250 $\text{fl}$	dito.
Walter Schröder 1 Packen Leinen . . . . .	1200 $\text{fl}$	" 11.
Dionys Bailly 2 Kisten und 2 Packen Schlesier Leinen . . . . .	2500 $\text{fl}$	" 12.
Johan de Herttoghe 3 Kisten Leinen . . . . .	2300 $\text{fl}$	dito.
Walter Beckhoff 6 Kisten und 2 Packen . . . .	6000 $\text{fl}$	dito.
Ottavio Beltgens 2 Packen . . . . .	1800 $\text{fl}$	dito.
Rodrigo Valsmer 5 Kisten Jaurisch . . . . .	2400 $\text{fl}$	" 13.
Philip Verpoorten 1 Packen und 1 Kiste Kauff- mannschaften . . . . .	1500 $\text{fl}$	" 14.
Henrich Bartels 1 Packen und 1 Kiste Kauff- mannschaften . . . . .	1300 $\text{fl}$	dito.
Augustin Andreassen 3 Casten Jaurisch . . . .	1500 $\text{fl}$	dito.
Johan Appell, Steurman, 1 Kiste Jaurisch . . .	500 $\text{fl}$	dito.
Herr Caspar Anckelmann, Rahtsverwanter, 3 kleine Kisten Kauffmannschaften . . . . .	950 $\text{fl}$	" 15.
Paul Schröder 2 Kisten Schlesier Leinen . . . .	1400 $\text{fl}$	
2 kleine Balotten . . . . .	700 $\text{fl}$	
noch 1 Kiste und 1 Kiste Schlesier Leinen	1200 $\text{fl}$	dito.
Cornelis Berenberg 1 Fafsl. . . . .	1600 $\text{fl}$	dito.
Johan Wilhelm Buschmann 1 kleine Kiste Leinen	400 $\text{fl}$	" 20.
Johan de Herttoghe 1 Kiste Leinen . . . . .	750 $\text{fl}$	" 25.
Thomas Dreyer 1 Packen und 2 Kisten Leinen	2400 $\text{fl}$	dito.
Joachim Maenke 3 kleine Packen Leinen . . .	600 $\text{fl}$	dito.
Isaac de le Boe 5 Packen Jaurisch und 1 Kiste Glatzer Rolcken . . . . .	7300 $\text{fl}$	dito.
Henrich Maefs 1 Kiste Leinen . . . . .	600 $\text{fl}$	" 27.
Friederich Wahn 6 Packen Leinen . . . . .	3200 $\text{fl}$	" 28.
Isaac de le Boe 1 Packen Leinen . . . . .	1000 $\text{fl}$	" 29.
Johan Martin Plojard 2 balotten mit Munster von Leinen . . . . .	200 $\text{fl}$	dito.

24<sup>1)</sup>.

### Aus dem Bericht über die Affaire und Arrestirung der hamburgischen Flotte in England im November 1692.

Im Vorbeisegeln bei den Downs sei „ein klein Fahrzeug mit königliche Flaggen auf die Flotte abgekommen, welches von Capt. Schröders gesalutiret worden, aber nicht bedancket, besonders die Flotte rund gesegelt, hernacher 5 schüsse geschossen, worauf er mit 3 von Schröders bedancket worden, und damit von sie geschieden“. Einige Stunden später seien sechs Kaper in die Flotte gekommen, die sich vertheilt und „allerhand insolentien und hostilitäten verübet hätten; die Capiteine von den Convoyen haben unterschiedliche Seña-Schüsse nach ihren Kauffardeckeuten, welche zu Lowart aufgelegt, umb abzukommen, gethan, welche aber beliegen bleiben“; dadurch sei ein Schiff gleich von einem Kaper erobert. Marinsen habe sich bemüht, es letzterem wieder abzugeben, sei aber zu entfernt gewesen. Ein Kaper sei von dem Schiff von Heinrich Went übersegelt worden, das Volk von letzterem geborgen. Schröder habe genug mit den anderen Kapern zu thun gehabt, sie abzuhalten, „welche er auch mit dem geschütz so weit genötiget, daß die Capiteine davon an dem Bord des Schiffes Leopoldi kommen müssen, woselbst sie im Beysein Capt. Mariensens, welcher durch einen Seña an Bordt geruffen were, befraget worden, warumb sie solche hostilitäten in der Flotte gebrauchet“; sie hätten sich auf ein Papier bezogen, es aber nicht vorgezeigt; es seien aber „unter der Flotte unterschiedliche Schiffe, welche nach Frankreich gedestiniret wehren“. Schröder habe geantwortet, es seien alle nach Portugal und Spanien bestimmt. Man habe die Kaperkapitäne wieder freigelassen, „mit der Condition, daß sie die Flotte weiter ungemolestiret lassen sollten“. Dann wären sie einige Zeit mit der Flotte gesegelt und hätten sie schließlichs verlassen. Aber andere Kaper seien hinzugekommen und wieder andere, die sie belästigt hätten. Weil nun der Wind südlich geworden, seien die Hamburger genötigt, auf die Reede der Downs zu laufen. Hier hätten sich die Feindseligkeiten der Kaper so vermehrt, daß kein Kauffahrtschiff Tag und Nacht Ruhe gehabt habe; es seien sogar Schiffer mit ihren Papieren gewaltsam aus ihren Schiffen geholt. „Diesem nun vorzukommen, hetten die Capiteine einen Leutenandt nebst einigen Regalien an den Admiral des Havens gesandt, ersuchend, die Capere dahin zu halten, daß sie keine weitere ungelegenheit verursachen möchten, welches auch besagter Admiral mit aller Höflichkeit gepromittiret. Kurtz hernach aber hätte er seine Chaloupe gesandt und Capt. Schröder und Marinsen ersuchen lassen, auf ein wordt zu ihm zu kommen; daselbst erscheinende hette er ihnen beeden nach weniger Conversation angedeutet, daß sie sich für ihre Persohnen musten gefallen lassen, in arrest zu bleiben, und die Schiffe belangent solte Leopoldus nach der Revier von London und die Admiralitet von Hamburg nach Portmoyden siegelen; wie dan auch

<sup>1)</sup> Hamb. Staatsarchiv. Protokoll des Convoykollegs.

Briefe vom 25. Nov. aus London melden, daß das Schiff Leopoldus und die beiden Capiteine auf dem Admir. von Düns in der Revier von London zu Boyn Ohrt genandt angekommen wehren“. Mr. Jacobsen, „hanseatischer Consul zu London“, hätte sich zwar der Sache angenommen, die Kapitäne seien auch auf freien Fufs gestellt, müßten sich dort aber verantworten, „weiln die Capere viel scandaleuse Klagen gegen sie eingebracht, unter andern daß die Convoyen des Königs Flagge nicht respectiret, sondern darnach geschossen und daß viele nach Frankreich gedestinirte Schiffe mit unter der Flotte begriffen wehren“. Jacobsen habe sich an vornehme Minister gewandt, und der Rath wolle an den König von England schreiben und um Freigabe bitten, auch Brandenburg um Vermittelungsschreiben ersuchen, „massen uns durch dergleichen harten procederes das Commercium kann gesperrt und alsdan unmöglich die Assignationes von Ihro Kays. Mayt. an Hochgedachten Churfürsten können bezahlt werden“. Auch an den Kurfürsten von Bayern, als jetzigen Gouverneur in Brabant, solle geschrieben und er um Vermittelung in England gebeten werden, „massen viele Brabanders in dieser Flotte geinteressiret sindt und die Comerzien bey dergleichen harten Verfahrungen unmöglich bestehen können“. Beim hiesigen englischen Residenten seien Vorstellungen gemacht.

25<sup>1)</sup>.

### Capitän M. Schröder an den Hamb. Rath

30. Juli 1693.

Wohl Edle Veste, Hochgelehrte, Hoch undt Wohlweise, insonders Grolsgünstige Hochgebietende Herren!

Unter 21. Juni letzthin, von der höhe auff 35 grad schriebe ich an E. W. E. H. und W. W. Herrl. in eil, vermittelt defsjenigen Schiffes, welches der Engl. Admiral abgesandt hatte, um Seiner Brittanischen Mayestät von dem leider! denen Englischen, Holl. undt unserer Kauffardey Flotten durch die Franzosen zugestofsenen unheil rap:port zu erstatten. An desselben einlauffung will ich zwar nicht zweifeln, mithin aber um mehrerer Gewisheit willen daß gefasirte kurzlichen wiederholen: wie nehmlichen wir mit der sowohl grossen confederirten Krieges- als denen respective Kauffardei Flotten, den 30. Mai aus Portsmouth abgeseegelt, da den 6. Juni obenerwehnte Kriegsflotte von uns abgegangen, wie in gleichen den folgenden 12. ditto Capitain Marinnsen mit denen nach Porto a Porto undt Lixboa gedestinirten Schiffen in Gesellschaft noch zweier Hollendischen Convoyen. Den 16<sup>do</sup> passirten wir mit der übrigen durch den Engl. Admiral Herrn Ritter Georg Roocke comandirten Flotta, bestehende in ungefehr 150 Schiffen, worunter 20, so Englisch als Holländische Kriegs-Schiffe, der mehrere theil von 30, 40 bis 50, blofs 4 von 60 bis 70 Stucken, den Capo S<sup>t</sup> Vincente, undt vermerckten aldar durch das Canoniren derer 2 vorauslauffenden Brandtwachen unrath. Dessen ungeachtet giengte der Cours immer fort, den 17<sup>ten</sup> frühe ent-

1) Hamb. Staatsarchiv. Vgl. oben S. 288.



deckten wir bei ganz stillen Wetter fremde Schiffe, kurz darauff nahm der Engl. Admiral unter dem Capo S<sup>t</sup> Vincente nechst dem Statt Lagos 3 kleine französische Schiffe hinweg, 2 andere steckten sich selbst in dem Brandt, hingegen nahmen 2 große feindliche Kriegs-Schiffe einen Holländer undt Peter Peterfen, welche allzuweit von der Flotte vorausgeseelt waren, undt verbrannten sie gleichfalls, ohne dafs es wegen der schon erwehnten Stille möglich gewesen were, ihnen zu Hülfe zu kommen. Gegen Mittag frischete sich die Luft in etwas auff, wannhero der Admiral längst des Walles seinen Lauff continuirte, da dann bald noch eine Flotta von 60 bis 70 Schiffen zum Vorschein came. Jedermann machte sich zum Fechten fertig, der Admiral legte sich nebenst allen Kriegs Schiffen, darunter auch wir. in Schlachtordnung. Nachmittags came von denen Frantzen die blaue Squadra in etlich undt zwanzig Schiffen alle von 70 bis 80 Stuck hinterwarts auff uns an undt geriethen am ersten mit einem Holländischen Smirnenfahrer, nachgehendts mit einem Orlog Schiff undt Brander gleicher Nation ins Gefechte, da dann diese letztere gegen der feindlichen groben Geschütze viel zu schwache sich befandten; ein Hollandisches Kriegs-Schiffe von 66 Stucken gieng zwar denenselben zu Hülffe, kunte aber wenig helfen; unterdessen begunneten die lehewarts gelegene französische Schiffe auch herbei zu kommen, worauff der Englische Admiral nicht rathsamer achtete lenger zu harren, sondtern richtete seine Seegel scharff bei dem Windte undt lieffe, da es eben dunckel zu werden begunnte, mit denen noch bei sich habenden Schiffen seewarts ein. Nun hatten die Kauffardei-Schiffe alle oder mehrertheils beim anfang der action gegen dem Walle sich zugewendet, sonder Zweiffel in meinung, die Schiffe an Wall zu setzen oder vielleicht desto eherer nechst demselben hier undt darhin eschappiren zu können; wo nicht etwann auch weilen ihnen des Feindes Macht unbewust gewesen, presumirende aldar dem ausgang des Gefechtes am sichersten abwarten zu können, da es doch dem ansehen nach besser gewesen sein würde, wann sie bei denen Krieges-Schiffen sich so nahe immer möglich gehalten hetten. Wir unsers Orths wendeten zwar allen möglichen Fleiss an, uns denen beigeabten Schiffen zu neheren, damit sie um soviel desto besser entkommen möchten, indeme doch keine andere Hoffnung mehr übrig wäre; allein wir befundten uns von dem Feindte allerdings abgeschnitten, und also um denselben nicht vorsetzlich in dem Rachen zu lauffen, gezwungen, wieder nach den Engl. Admiral zu zuwenden, deme wir uns auch in der Nacht beifügeten, immer der Hoffnung lebende, es würden von unseren Schiffen wo nicht alle doch meistens in favor der Nacht mit anderen sich salviret haben. Allein in der Folge befundte ich leidet, dafs disseits niemandt von uns als Caspar Ollrog entkommen. Bis 90 Kauffardei- undt 8 Kriegs-Schiffe seindt zurück, 44 der ersten undt 12 derer letzteren seindt entkommen.

Soviel ich sonsten vor als nach der Action erfahren können, so hatten die den 17<sup>ten</sup> frühe gefänglich genommene Franzosen ausgesaget, die feindliche Macht bestündte in 32 Kriegs-Schiffen aus Brest nebenst einigen Kauffardei-Schiffen; nachgehendts aber were ein Brieff bei ihnen gefunden worden, worinnen enthalten, dafs die Frantzen mit 60 Krieges-Schiffen von Brest, 30 anderen von Toulon, 30 Brandtern nebenst mehr

als 100 Transport- und Bombardier-Schiffen zugegen wären, willens Cadix undt Mallaga zu destruiren.

Einige Tage hernach bei anhaltendem Nordwindt thate der Admiral kundt, wie er gedächte wegen bei ein undt anderen sich hervorthuenden Mangel an Wasser in der Insul Madera einzulauffen, um selbigen aldar zu ersetzen; sodann aber weilen keine Sperantz zu machen stündte, die restirende Schiffe in Cadix und andere behörendte Orther bei sothaner der Sachen bewandnuß bringen zu können, wiederum zurück nacher Irriandt oder Engellandt zu kehren, da dann ich kein besser Mittel zu ergreifen gewust, als ihme bis an ein sicheres Orth zu folgen, um sowohl von dem nachgehendts gepassirten neheren Bericht, als auch mithin im benötigten Falle nähere Ordre von E. W. E. H. undt W. W. Herrl. einzuholen. Solchergestaltt seindt wir den 23. Juni bei Madera gearrivret, allwo wir bis den 26. ditto verblieben; selbigen Tages frühe giengen wir wieder zu Seegel, hatten mehrernteils contrari Windt, so dafs wir erst den 29. Juli, als gestern frühe, alhier bei Kinsale anlangeten. Ehe wir einliefen, passierten sowohl der Englische Admiral als Hollendische Vice-Admiral, ich informirte mich bei beeden wegen dessen so passirte undt erlangte Nachricht, wie der Admiral Ordre von der Königin durch hiesigen Gouverneur empfangen hette, mit denen capablesten Schiffen, als nehmlichen er Admiral, Vice Admiral, Schout bei Nacht undt 7 anderen Schiffen, sich mit dér Confederirten Krieges Flotta, welche noch in dem Ocean kreuzete, zu conjungiren, inndessen möchten die übrige weinige Orlog-Schiffe undt sämtliche Kauffarley-Leute so lange alhier verbleiben, bis fernerwerts ordre einlauffen würdte. Ersterwehnte 10 Schiffe seegelten auch so gleich von uns ab, wir mit denen anderen aber lieffen in hiesigen Haffen, nun nicht wissendte, was zu thun odter zu lassen. Allermassen bekenne, dafs bei sothaner der Sachen bewandnuß mein Verstandt stille stehet undt ich fast keinen Rath zu ergreifen weifs. Einerseits ist das Schiffe benötigt, daferne es etwann wieder nach Spannen gehen solte, ganz aufs neue actualisiret zu werden, gleich E. W. E. H. und W. W. Herrl. wegen der solang undt trübseeligen Reifse leichtlich ermessen können. Wann es addrittura<sup>1)</sup> nacher Haufse zu gienge, were wohl mit etwas wenigen zu recht zu kommen, allein hierzu kan ich nicht resolviren, sintemahlen ich nicht wissen kan, was mit denen Schiffen nach unferer Zertrennung gepassiret, undt was etwann auff jenseits delfalls einlaufende nachricht E. W. E. H. undt W. W. Herrl. zu ordoniren belieben möchten. Siehe demnach kein anderes Mittel übrig als um dero ferneren Befehl, wie mich weiter zu verhalten, unterdienstlich anzusuchen undt selbigen hiesiges Orths zu erwarten. Zu sothanem Endte schreibe ich gegenwertiges mit der ordinari Post undt sendte um mehrerer Gewifsheit willen (: weilen den Vernehmen nach es mit bestellung derer Brieffe dieser Landten unrichtig zugehet :) dergleichen durch einen expreisen sobaldt einen bekommen kan, an Herren Theodoro Jacobsen nach Londten, um eiligst an E. W. E. H. undt W. W. Herrl. übersandt zu werdten undt bei einkommender antwort mir solche sicher undt geschwindte anhero zu verschaffen; unterdessen aber

<sup>1)</sup> Wohl korrumpirt aus „en droite“, geradesweges.

mir alhier einen Freundt anzuweisen, von deme allenfalls die benötigten Geldter erheben könne. Neues kan mann von denen zurückgebliebenen Schiffen alhier nichts sicheres wifsen, verhoffendte in Hamburg werde hiervon die beste (: Gott gebe sowohl wegen der Gewifsheit als sonsten wegen ausgang der sache besser als vermuthende :) nachricht eingelauffen sein. Schließendte ersuche nochmalen um schleunigst mügliche ordre, derselbigen will liebt's Gott nach eufsersten Vermögen nachleben; inmittelst empfehle mich in dero hochschätzbahre Gewogenheit, und verbleibe unter ergebung der Gottl. Genadte & Protection

Ew. W. E. H. undt W. W. Herrl.

Dienstwilliger Diener

Kinsale, d. 30. Juli A° 1693.

Michel Schröder.

26<sup>1)</sup>.

### Brief Jacob Brommers. 29. Juni 1694.

Hoch-Edeler, vester und hochgelahrter, insonders hochgeehrter  
Herr Sindicus,

Ich habe nicht ermangeln wollen, auff Ew. Mangnif. Verlangen schriftlich vorzustellen, waf's dehnen Deputirten des Commercii nomine E. Ehrbahren Kauffman veranlasset und genöthiget eine beständige Convoie für dieses Jahr bey Einem Hochw. Raht zu solicitiren und beständigst anhalten:

1. Weiln es in genere zu beforderung des Commercii und dieser guten Statt auffnahm und besten, wie auch zu verbesserung defs gemeinen Cammerguhts und der löblichen Admiralitaet aufnehmen, wie auch der gantzen Statt Renomee und beständigen Flohr gereichen und gedeyen werde;

2. Da die westpfähl. Leinen Handlung durch die Brehmer beständige Convoie sich nuhmehro fast gantz von dieser guhten Statt endtzozen und die Bremer alleine durch den Flohr solcher Westpfähl. Leinen Handlung ihre Convoie mit  $\frac{1}{2}$  pct° Zulage oder Zollen alleine conserviret, wodurch dieser guhten Statt ein unbeschreiblicher Schade zuwächset, indehme E. Ehrb. Kauffman vor wenige Jahren ein groses an Provision und Intresse, die Meckler an Courtage, der Krahn- und die Everfuehrer und sogenandte Quartier Leuten und Packers, das Ihrige an Einnahme und Arbeitslohn, am allermeisten aber der Zollen dadurch ein groses verkurtzet und ein merklichers verkleinert wirdt, da doch E. Hochw. Raht bey anwesenheit der Bremer Deputirte E. Ehrb. Kauffmans Deputirte expresse versprochen, ihnen selbst Convoie zu geben, und mit dehnen Worten: Mit eigene Oxsen zu pflügen, versprochen.

3. Ist nuhmehro bekandt, dafs die Italiaener wegen der hohen Assecurantz nuhmehro ihre Ruhte zu Lande anhero genommen, die Seiden Ballen und andere feine Seiden Wahren zu Lande anhero gesandt und per mare per Engelandt und Holland expediret werden, auch hingegen von Engelandt alle feine Laken und andere Wollen Manufacturen wider anhero gesandt und so weiter nach Italien spediret werden, wodurch

<sup>1)</sup> Hamb. Staatsarchiv. — Adressat ist wahrscheinlich Syndicus v. Bostel.

dem Zolln ein merkliches zuwächset, da sonstn auff Bremen, Hollandt oder andere Orthen die Ruhte leicht kann verlegt werden, wann nicht ein beständiges Convoie per Engelandt geconsentiret wirdt.

4. Da nuhmehro die Wollen Manufacturen aufs Engelandt frey ausgeschiffet und anhero verlahden, so theills hier verbleiben, theills auch nach anderen Orthen in Teutschlandt verlahden und spediret werden, dadurch der Zolln ein merkliches verbessert wirdt.

5. Ist bekant, dafs 4 reich beladene Schiffe, so von Lissabon, wie auch ein von Portt, nuhmehro stündtlich in Engelandt vermuhtet werden, ohne was sonstn alda ankommen möchte, davon ich eben keine nachrichtung habe, die sich solcher Convoie wider anhero bedienen kontten, andere aber, so nach Lissabon, Portugal oder Hispanien gehen wollen, bisf so weitt ihre Reise fortsetzen, und alda weittere Convoie und guhte Gelegenheit suchen können.

6. Wann E. E. Kauffman mit mehren Last oder Convoy Geldt auff Schiff und guehter solten beschwert werden, wurde gewifs solche Negocie von hier noch mehr gewand und von frembden Schiffen weghgenommen werden, in ansehung von viellen Orthen bei diesfer gelegenheit die negocie dependiret und die Negotianten interessiren und Altena auffnahm dadurch wurde befodert werden.

Dieses wenige habe Ew. Mangnif. mit wenigen gehorsambst zu ihrer hohen nachsinnen vorstellen, mich aber negst dienstl. grufs empfehlen wollen.

Verbleibe Ew. Mangnif.  
schuldigster Diener

von Haufse,  
den 29. Junij A° 1694.

Jacob Brommer.

27<sup>1)</sup>.

13. November 1695.

### Convoyrungs Vergleich

zwischen die Tit. H. H. Gedeputirte zur Convoy und Capit. Peter Schröders Rehdere.

Zu wissen, dafs zwischen die Herren Gedeputirte zur Convoie an einen, und Capit. Johan Schult, Wolter Beckhoff undt Christoffer Anthoni Lutterloh als Rehdere und Mitt-Interessentis des Schiffes, der Prophet Daniel, welches Capit. Peter Schröder führet, am andern Theil, nachgesetzter Convoyrungs-Contract ist berahmet und vollenzogen worden.

1. Versprechen vorbeschriebene Rehdere, dieses ihr Schiff, der Prophet Daniel, welches 120 Seefahrende Leute für ihre Rechnung führen soll, mit 56 Goetlingen, als 4 achtzehen pfündige, 14 Zwölffpfündige, 16 achtpfündige, 6 sechspfündige, 8 vierpfündige, 4 dreypfündige und 4 einpfündige, sampt allen zu vorbesagter Artollerey gehörigen Kraut, Loht, Lunten, Scharp und dergleichen, wie auch die Constabell-Kammer mit nötigen Gewehr an Pistohlen, Hauers, Sabellen, Lantzen, Piecken etc. zu besorgen und aufzurüsten, auch dero gestalt das Schiff mit Speise und

<sup>1)</sup> Hamb. Staatsarchiv. Protokoll des Convoykollegs.

Tranck zu versehen, das es zu bevorstehender Reise nach Genua und Livorno undt folgendes anhero zur Gnüge aufgerüstet sein soll.

2. Soll Capit. Peter Schröder gehalten sein mit diesem Schiffe, so baldt es Wetter und Windt zulassen will, seine Reise fortzusetzen und die anjetzo sich fertig findende Schiffe nach Engellandt, Lissabon, Cadix, Mallaga, Alicanten, Genua u. Livorno wollende und folglich die Hamburger Schiffe, welche auf der Rückreise an besagte Orte (: ausser Lissabon :) oostwärts gedestiniret sich fertig finden möchten, unter seiner Flagge zu nehmen und dieselbe so viel möglich für allen feindtlichen Unfueg zu schützen undt zu vertheidigen.

3. Will der Capitain die Instruction, die E. E. Hochw. Raht, die Reise halber, ihme mit geben wirdt, in allem gebühlich nachkommen.

4. Zu besserer Defension und Verstärckung vor wollbeschriebene Herren Gedeputirte zur Convoy dies Schiff mit 50 Mann Soldaten von hiesiger Stadt Militie, worunter der Commandeur und Gefreite mit begriffen, für Rechnung der löbl. Admiral. u. Cämerey, jeder zur Helfte an Kost- und Monatgeldt, auf zehen Monat feste zu verstärcken. Solte aber diese Reise länger als 10 Monat anlauffen, so soll die übrige Zeit sowoll Monatgelt als Kostgelt belangent für des Schiffs Rechnung sein. Ferner sollen dem Capitain aufs hiesigen Convoy-Arsenal für die 50 Soldaten das Ober- undt Untergewehr, Kraut, Loht undt 50 Hängematten und dennoch 30 Fäßgen Pulfer mitgegeben werden, welches alle der Capitain bey seiner (: Gott gebe glücklichen :) Heimbkunft wieder an gehörigen Orte einliefern lassen soll, aufgenommen was in Defensions-Actionen davon möchte verbrauchet sein.

5. Sollen dem Capitain für jedem der vorbeschriebenen 50 Mann pro jeden Tag  $6\frac{1}{2}$   $\beta$  lübisch Kostgelt gegeben werden, worvon alsofort 4000  $\mathcal{L}$ , der Rest aber nach geendeter Reise abgetragen und bezahlet werden soll.

6. Das Kost- und Monat-Gelt dieser 50 Mann soll seinen Anfang nehmen, so baldt die Munsterung auff die Elbe von die Herren geschehen, und sich endigen, sobald dies Schiff zu Wittenbargen wiederumb angekommen. Solte aber, wie bereits erwehnet, diese Reise über 10 Monat anlauffen, so ist die übrige Zeit, respectu des Kost- und Monatgeldes für Rechnung des Schiffes und endiget sich, wen des Capitains übrigen Volckfs Monat Gelder sich endigen.

Womit also dieser Contract, der in Triplo aufgefertiget, vollzogen undt von beederseits Contrahenten eigenhändtlich zu fester Haltung unterschrieben worden. Geschehen in Hamburg den 13. Novembr. Anno 1695.

Johann Koch  
Eibert Tyeffbrun  
Hinrich Schovenmark  
B. Krop  
Paul Paulsen  
Johann Helwig Syllm  
Johann Prigge  
Johann Schmidt

Walter Beckhoff  
Christoffer Anthoni Lutterloh  
für mich und den übrigen  
sämbtlichen Redern.

28<sup>1)</sup>.**Kapitulation mit Kapt. Peter Schröder 1699.**

1. Verpflichtet sich Capt. Peter Schroeder mit sein Schiff der Prophet Daniel genant, so montiret mit 48 Stücke und 130 Mann, als 90 Matrosen und 40 Soldaten, diejenigen Schiffe, so nach Lissabon, St. Hubes und Cadix gedenken, zu convoyren, so er auch seine Reise weiter fortsetzen solte, auf denen Hafen wohin er gehen würde, die schiffe so dahin gehen auch zu convoyren und sie vor allen Anfall der Seeräuber und türkischen Corsaren schützen und vertheidigen und mit Göttlicher Hülffe in salvo zu bringen.

2. Will er auf ultimo Octobris siegelfertig und dafern der Wind gut und das Wetter es zuläst in See zu gehen und seine Reise fortzusetzen gehalten sein.

3. Wann auch in der Noord-See es sey durch Sturm, contrarie Winde oder andere Zufälle ein oder mehr von seinen bey sich habenden Schiffen von ihm solten abkommen, will er sich nach dem Eyland Wycht verfügen und allda als auf dem randevou 2 à 3 Tage mit gutem Winde nach denselben Schiffen warten und alsdann seine Reise fortsetzen.

4. So er auch wieder zurück anhero gehen solte und auf die Hafen oder Rehden, da er möchte anlaufen, einige Hamburgische Schiffe, so siegelfärtig, antreffen, so will er solche mit anhero convoyren.

Conclusum:

Da Capt. Peter Schroeder, nach dem aufgerichteten Contract, die Schiffe, so umb die West gedenken, convoyren wird, soll ihm dafür von der löbl. Cämmerey und Admiralitaet gutgethan und gezahlet werden 6000  $\text{R}$  in Cour., davon die  $\frac{1}{3}$  als 3000  $\text{R}$  vor seiner Abreise und die restirende  $\frac{1}{2}$  nach Convoyrung der Schiffe zu Cadix alhie vergüthet werden soll.

29<sup>2)</sup>.

ca. 1700.

**Flaggen auf der Convoy.**

1 Gantz Krabrodt flag von Achteren bredt 13 Kledt, lang 19 El. . . . .	247 El.
1 ditto mit Grodt Hamburger Thorn bredt 13 Kledt, lang 19 El., mit Thorn . . . . .	274 "
1 ditto mit klein Thorn in de Hüek bredt 13 Kledt, lang 19 El., mit Thorn . . . . .	252 "
1 flag wird gebraucht umb tho wenden lang 12 El., bredt 8 Kledt . . . . .	96 "
2 Gösyes von vorn mit Hamburger Thorn lang 9 El., bredt 6 Kledt, mit die Thorns . . . . .	128 "
1 Groten Wümpfel lang 36 El., bredt 3 Kl. . . . .	90 "
1 ditto lang 28 El., bredt 3 $\frac{1}{2}$ Kledt . . . . .	56 "
1 ditto lang 24 El., bredt 2 Kledt . . . . .	108 "
3 flägels, 1 Bötsflägel mit Hamburger Thorn . . . . .	68 "
<hr/>	
Krabrodt 30 Stück 1319 El.	

<sup>1)</sup> Hamb. Staatsarchiv. Admir.-Protokoll.

<sup>2)</sup> Hamb. Staatsarchiv. — Berenberg'sche Sammlung. Die Aufstellung ist undatirt, stammt von ca. 1700. Vgl. oben S. 298.

1 Soldaten flag mit Arm mit Schwerdt lang 11 El., breedt 8 Kledt . . . . .	98 El.
1 Schlüps flag mit Hamborger Thorn lang 5 ½ El., breedt 4 Kledt . . . . .	30 „
Nackerrodt 3 Stück	128 El.
1 Witte flag ümb die Schiffers an Bort zu kommen, lang 18 El., breedt 12 Kledt . . . . .	216 El.
Widt 5 Stück.	
1 Blauwe flag unb tho brauchen, wan Sie seylen wollen, lang 18 El., breedt 12 Kledt . . . . .	216 El.
Blauwe hardock 5 Stück.	
Summa: 43 Stück.	

30.

### Der Convoyprediger Titze.

Aus dem Journal Nr. VI, 1701—2<sup>1</sup>).

1701. December 28.

„Nun ist dar eenig disput tüssen unfs passagirs ende unfs H. Paster vorgefallen, ende umt selfde vortokommen of int gode bie to leggen, heft min H. Capptn. unfs Offsiallen latten in de Kajüt foddern ende gefragt, wat bie de sack best to don war, um het selfde for to kommen, gelick de 8. Artickell üetfolggens unfs Instruccion van E. E. H. Weissen Raht. Aber der H. Paster dächt sich bedancken und wolte für unsser Kriggesregt nicht comparieren, also köntten wir efs nicht vergleichgen. Unsser H. Paster wolt auch nicht in der Kayüt kommen zum essen“.

Als dann nach dem Sturm die Convoy nach Falmouth zurückkehrte und der Kapitän die Aussagen der Officiere u. s. w. über den Zustand des Schiffes vernommen hatte und darüber an den Rath nach Hamburg schreiben wollte, heift es unmittelbar darauf im Journal:

(Januar 10) „Nu war int schgip van unfs H. Paster sülcken harde erschrecklicke prädig gedan van dat alte schwack gebrecklicke schgip, als went nit moglick wer dat men een nacht darmeer ton Ancker liggen kun. Wen unfs H. Paster dat aude schgip in sin präddigen bit volck in son miscredit genoch ut geroppen had ende het nit schlimmer vorn dag brenggen kunde, dan rip hei alt Volck tot getüg, dat heit har geseht had ende hei kun dar anderfs nit an don, he wull entschuldigt<sup>2</sup>) wässen an har blut, ende darum rad hei har alle, dat se süllen de oggen up don unde spräcken ut de mund, den dernast wart to laht, den se worden dat ja sobald nich vergessen hebben vid wie efs ging, da wir in die grosse noht warren. War up ick defs middags tegen hem sed, he sull sin präddiggent in achtg nammen und latten mi 't volck ent schgip gerren, of dat sull gen gut don, want alle drommen, die hei

<sup>1</sup>) Hamb. Staatsarchiv. Der Verfasser, der in erster Person spricht, ist der Lieutenant Detloff.

<sup>2</sup>) Unschuldig.

in sin prädig ant volck verhalt van alt ungelück, so noch ofer unfs schgip kammen sall, ifs nit to beschriften.“

Am 19. Januar heift es: „unfs volck heft defs daggefs frei quartir gehad. Defs avenfs kam unfs boht met Volck war an bohrt, all war unfs H. Paster ock beschumken met an Bort kam under alle het volck, ende int aventgebet kam hei up een tex van een dode man, die wie int schgip hadden, als wen men denselfden bi nacht an strandt wilde ingraffen ende dat sin nige also an sick to practiserren, ock dat hei defs nachts offer ken licht genoch kreg um to brennen alfin de ander dockement wissen het klarlick an.“

Am 20. Januar: Morgens „wie dädent gebet ende, dont gebet gedan war, begin unfs H. Paster overlud to roppen, dat wie nu sülcken grotte gefar for unfs hadden, ende hei rip het volck alle tot getüg, wen de noht her ankam, dat hei alsdan darvan wilde entschuldig getwässen, als dat heit unfs nu offentlick genoch gesezt hadde, wull het volck de oggen nu nit up don unde stan bie ein an, so wert iut kort um er gedau, den der H. Paster sagt, er wär zwar kein treummer, aber er hat solch ein erschreckliche vorstellung disse nacht gehabt und dafs bedeut über unfs warlich ein grofs ungelück. Ja, wen ich sonst nicht vill zu tun het. solt men ein ganfs Buch hirvon schreiben.“

Am 23. Januar: „deis middags seiden unfs passagirs, dat unfs H. Paster tot har gesezt had, dat ick in de Constoppels Kammer mi well soude vorsin, dat dar eennige warren, die mi wat anderfs an sin warren. Ick dinde het min H. Cap<sup>t</sup>. an, nit dat ick dar befest vor war, mar van de sack to ondersoeken. Dar up worden unfs officirs gefoddert. Hir up muste alle die genne boven kommen, die in de Kammer spissen ende schlappen, die all een vor een gefragt ende of gehört, mar gen van alle dit gehört hadde of dar um wust ende ick selft met de lüd toforn nickme dall met de lüd to don gehad heb. Min H. Cap<sup>n</sup> lit unfs Paster ock foddern. Dit alles verloggent, want de Paster waud nit um legkommen, musten also unverrichter sack wär van ein ander gan.“

Am 24. Januar: „unfs H. Paster gat in de Kaiüt fragende of hei well wär mucht an landt varren. De H. Cap<sup>t</sup> seide Ja, mar wille erst een par wort mit den Paster räden offer dat gen, wat gistern gepassert war. De Paster wilde nit wachten, mar de son van den Hern Cap<sup>n</sup> fat hem bi de mau, de H. Paster mugt doch den H. Vatter die er gäben und räden ein par wort mit ihm. Der H. Paster schrei fautz halfs über dafs Volck, fill in der <sup>1)</sup> lifs sich also schreien hinauff tragen, als wan er ein schlag bekommen hette. — Unfs H. Paster for an landt.“

Am 26. Januar: „ick for an landt, um to sin of brif vor min H. Capp<sup>n</sup> gekommen warren. Unfs H. Paster kam bie min klagden, dat hei sülcken schwarre blutstortting gehad hade, seide dat sin schlagflüs nu so dick ende so blau ofer sin helle lif wer ütgeschloggen, als wen hei met grotte stocker to schlagen wer. Wen dat en minsch sag sick alsdan verwundern must, ick also vort na bohrt, seide het tegen min H. Capp<sup>n</sup>, die alsofort order gaf an unfs opperbarbir, dat hei na landt saude varren en nämmen medicament mit, um unfs Paster alldar to gebrücken. Mar don de meister an land kam, seide de Paster, dat wer

<sup>1)</sup> Hier muß ein Wort ausgefallen sein.



alles wär ingeschlaggen, ende waud het nit sin latten. Die mester fragde an de frau vant hüfs, of se ock blut vernommen hadden; die darum lagt ende seid, dat hei effen hadde een gudde maltit gedan. Wär an bort kommende ende het selfde teggen min H. Capp<sup>n</sup> geseidt, die het well gewent, war dat de Domine unfs wat ralliert.“

Am 28. Januar Abends: „unfs opper barbir däd het gebet, nu 't gebet mest üt war, kumpt unfs H. Paster an Bort, drengt na de platz, dat de opperbarbir dar van don must, ende hei lefs noch een gebet ende sprock den säggen ende seide tot unse Jungs, dat se musten tot hem kommen ende sich mit Gott vereennigen, want morgen wilde hei er het heiligge nachtmall gäffen ende of dar noch etzliche vant volck werren, die ock geresolvert warren, kunden sick bie hem anmelden, fragden ock ant volck, oft noch allefs int schgip well to ging. Darup trat unfs Untter-Commandor in de Paster sin hüt, seggende tot den Domine, dat hei sin Jung van dag gestroft had ofer het flocken, dat de Jung kort van toforren gedan had, het welck unfs H. Paster hell qwadlick van den Untter-Commandor aufnam.“

Am Sonntag 29 Januar: „unfs Junggenfs hebben defs middags comonicirt van dag, met de H. Paster sin 3 prädiggen ifs ofer 5 ür pascert ende 3 mall geschgafft, dar met sin de korte daggen ten ende, nu trock unfs Her Domine an bi aldin het also mucht kontinewiren, dan wilde hei nit vant schgip gan, mar of het dar to kam, dat hem sin prädiggen gehemt worden, dan wull nit upt schgip bliffen, ende ock so had hei een bäddag beloft und wen de nicht vort ging, so mußt wie unfs schgip so sterck machen als wie immer kunden, so muste het doch ümkommen.“

Am 30. Januar: „ick wor defs dagfs an land gefoddert offer de 5 boddels brandewin, die de H. Paster an land war schuldig bläffen.“

Am 31. Januar: „nu dürt unfs Her Paster sin morgengebet ungefer 2 ür, schgelt unde kiffit unmanirlick up min H. Cap<sup>n</sup> ende ock up min, want ick saud sin klen Jungge schlagen hebben, het welck unwarheit ifs, want het ifs een klein Kind, ock vertalt hei 6 a 7 erschreckliche drommen van unfs old schwacke schgip, wo erbarmlick dat het selfde soll unde mufs umkommen ende to grunde sincken, ende dat nich mer als de H. Paster ende noch een of 2 dar van sullen geborgen worden, wor offer min H. Cap<sup>n</sup> sick erschrecklick alterirte und wart dar ofer so ungeduldig, dat hei unfs volck so upwiggelte ende het volck so verbast macke ende dat üm son gering orsock. Willen dat min H. Cap<sup>n</sup> selber mit im boffen ging, um den Paster to fraggen, wat orsack, mar de Domine ging in sin hüt, lit den H. Cap<sup>n</sup> stan ende gaff gen Andwort. Don konte ich woll sehen, dafs mit gutte nichts bei im zu tun war. Wir offisjallen worden achter gefoddert, bewilligten ein aufsatz zu machen, allwor der Paster sich nach regulliren solte, nemlich morgen und abend sein gebet, sontaggefs ein prädig, donderdagfs di bätstunde, und darbei solfs bleiben. — Defs avenfs undert schaffen ging de Paster um, leg bie alle backen rund ende hill sin vissentation.“

Am 1. Februar: „undert schgafften macht unfs H. Paster sick wär um, leg van achtern na vorn alle backen to fissentern. Nu war dat min werck um to don, het welck min H. Cap<sup>n</sup> ser verdrot, seide tegenfs min,

dat hei 't offerall nit mer verstan will, dat hei dar kommen sall ende dar nit to don heff, wen het volck schgafft. Ick ter stont um leg befond de Domine vor in de boy, fraggende wat hei dar to don hadde; dat ging min nit an; ick seide bie al din ick hem dar wär befond, dat het hem alsdan dar nit welbekommen saude; mar he ginck na boven.“

Am 4. Februar: „Na dat wi 't gebet gedan hebben, kumpt unfs H. Paster binnen upt halbe deck, houd mi sin hand to, bat mi um verziehung, wafs er mir hatte zuwieder getan, muchgt ich ihm doch ver-gäbben, den er libt mich wi sein eigen selle, defs zelibige tät ich auch in presentie usser officirn.“

Am 5. Februar: „desse middag dürde unfs gebet offer 6 glassen; — unfs her Paster hefft sich het heillig Nahtmalle gaffen, mar mit min Her Captein sick nit versöhnt.“

Am 6. Februar: „donda dag rat effen begin antobrocken, kumpt de Kunstappelsmaht in de Domine sin Hüt; ick word gewar schgot, dat de Constabels-Maht de Domine sin langge mantell in dunckern had in de Cunstabels Kammer stilschwiggens hendall gebracht. Kort darna kumpt de Domine sin klein Jung bi min, segt dat de Paster bang wer, dat het villicht ein mand gesen hebben. Wie es ein wennig an begint to daggen und licht ward, het ich mein Hern Cap<sup>n</sup> disses kunt getahn; würden die officialen gefoddert; komt der H. Paster in de Kayüt, fragt an den H. Capp<sup>n</sup>, ob er im nicht mucht erlauben ein tag oder zwei tag an land zu varren, mich aldar etwafs zu recolligir wagen meinuer gesundheit halben. Der H. Cap<sup>n</sup> sagt, wenfs der H. Paster verlaugt, wolt er ihm einnen Docktor an bort lassen hollen, den dafs wolt der Her Domini nicht haben, wen unsser Obermeister mit ihm ging, und ihm etwafs gebraugt, kunt er woll wieder gesund wärden. Wie er sae, dafs wir ungerd darein bewilligen wolten: „Ei wolt Ihr mein Weib irren man und mein arme Kinderfs ihren liben Vatter also berauben; wafs ist euch mit meinnen tode gedint. Nun, mein Weib und Kinderfs wärden ach und wee über euch schreien bifs am jüngsten tag.“ Musten ihm also gehen lassen mit den opperbarbir. Wie er fort war, befunten wir, dafs er allefs aufs seiner hütte anfs landt hette geprackticirt, aufsgenommen di lang mantell, die kont er nicht fort kriggen; seinen grossen sommarium den het er runt um under sin fofsodern rock upgeschgort. Furren also an landt.“

Am 7. Februar: „Unfs both fur um Watter; mein H. Capp<sup>n</sup> gab mir order an landt zu farren und nach den Domini zu vernännen, welchefs geschgag. Wie ich bei ihm kam, fragt der herr Paster, wafs man also frü anfs landt machgte. Ich gab zur antwort und fragt, ob er auch heut wieder an bohrt kam. Darauff antworttet der H. Paster, nein. Ich sagt, wen er heutt mit an bort ging, wür der H. Capt. im wieder erlauben. Er wolt von kein an bort gehen wissen, er marcirt vort, suchgte ein ander qwartir aufs der stadt, dafs untter ein ander gebit lag; den da gedagt er frei zu sein. Ich fant im auf, und weil die leutte, wo er zuvorn lossirt war, mir sagten, dafs der Domini geläggentheit suchgt nach Londen zu kommen, schickt ich die schalup an bort, lifs efs den H. Capt. wissen, der also vort anfs land kam, gab mir order mit güt oder die vorze zu gebrauchen, im an bort zu bringgen. Wie efs nummer Abend ward, wolt ich den Dommine gern mit gut mit

haben, hette die schluproyerfs bei mir, wie auch den H. Paster von Vallmöen. Wolt unsser H. Paster nicht mit vort, schwür solche hoe teurre Eiden, wofern er an dafs schgiff muste, dafs er alsdan unsser mastbaum nicht woler bekleiden, auch hinfürro kein sermonie mer im schif tuhn. Der man vom haufs wolt im nicht lenger leiden, auch der H. Paster von Vallmöen sagte zu mir: Herr Leutnant, Ir habt grosse patencie. Wie der H. Paster sae, dafs die leutte im nicht schützen wolten und ich mich an sein Eiden und schwören nichts kerte, da resollvirt er mit zu gehen, aber mit Condition, dafs sie im, wen er im schgiff kem, nicht solten übel tractieren, welchefs ich im promittirt. Da wolte erfs erst allefs wieder abtrincken, welchefs geschgag, und must also mit an bort. Nun war der man halb beschgumken, kont im im schgiff also noch nicht lofs wärden, must im noch mit Brandwein erst lüstig beschencken. Da warren wir die beste Freunde. Ich sagte: Her Paster, efs ist zeit zu schlaffen. Da marscheirt er fort. Wie ich nach meinne hüt wieder ging, magt er sich in die hüt bei den Untter Comandör, der schon in die Koie war. Der Her Paster<sup>1)</sup> sein bottell aus der taschgen, er hat auch wort mit den Comandör gehabt, dafs wolt er auch wieder mit im abtrincken, bifs ich den hoffemeister hinschickt und lifs saggen, dafs er solt nach seinner Koie gehen und lassen die leute auch schlaffen.“

Am 8. Februar: „Wir offilsjallen worden achter gefoddert bei den H. Cappt<sup>n</sup>, unsser aufssagge zu tun, wie und wafs sich mit unssern H. Paster an landt getan, wie er geläggenheit suchgt, nach Londen zu kommen, auch dardurg es Ihm gehindert worden, welche erschreckliche eiden er geschworren, nich wieder gebeht oder Gottfedsinst im schgiff zu verrichten, wofern er an bort muste, wie er defs Abenfs frischg herum getruncken, damit wir efs allemall eidlich können attistiren, wenfs von nöhten wär. Nun wart der H. Paster auch gefoddert herunter bei uns zu kommen, den der H. Capt<sup>n</sup> wolt im nur fraggen, ob er im hette promittirt, dafs er solte nach Londen gehen. Aber wie der H. Paster dafs gewar ward von dem Hoffemeister, macht er sich von dafs halbe deck, lägt sich in sein Koye und sagt, er käm nicht, er wär krank. Der H. Cappt<sup>n</sup> lifs im saggen, woffern er nicht also vort herunter käm, wolt er ihm durch 2 soldatten hollen lassen. Hirauff kam der H. Paster. Da fragt der H. Cappit. den Paster, ob er ihm woll hette gefragt, dafs er im hette sollen erlaubnifs gäben nach Londen zu farren oder ob er, der H. Cappt., im all hette freiheit gäben. Der Paster sagt, der Obermeister hats im gesagt, dafs er wol hin konte gehen. Der H. Paster wolte sich bei den H. Captn. niedersetzen, aber, weil er sich mit solch gelüggen behilft, heifs im der Her Cappt. unttar am tischg sitzen. Da ward der Obermeister auch gefoddert und gefragt, ob er von den H. Cappt. gehort oder zu im gesagt, dafs der H. Paster solt nach Londen gehen und mit dem Cönig zu spreggen. Der Obermeister antwortet: nein. Er ward gefragt, worum erfs den zu unsser Domini gesagt hate. Der Obermeister sagte: Das solt im ein schelm und ein errendip nach räden, er hat woll discosive mit den Domine geradt, wen im an die reifse so vill

<sup>1)</sup> fehlt: nahm.

geläggen und im über 200 dukatten einbringgen kont und er, der Paster, den H. Capt. darum ersuchgt, dafs der H. Capt. im villeicht woll muchgte erlauben, aber er hette kein order einnen frei zu gäben, den, wen er selber mall an landt will, mufs er zum weinnigsten erst fraggen.“

Am 10. Februar: „Unfs H. Paster war seer krank, fragde um an bort to farrren an een schwed Alexander Loverrens. Defs abenfs hald ick hem wär af tegent gebet, wie hadden noch een en ander discorssen.“

Am 12. Februar: „Defs middagfs keff unfs H. Paster in sin präddig dar digt offer, dat unfs volck 2 hannen tosam hadden latten bitten, worüber er sich ser alterirte.“

[Am Abend desselben Tages starb der Kapitän.]

Am 13. Februar wurde „beschlossen unssern H. Paster nicht mer anfs landt zu lassen gehen, umb im alldar zu hütten, wiewohl er, der H. Paster, dar hardt umb anhilt, habenfs im aber nicht wollen erlauben.“

Am 25. Februar: „hebbe ock forgestelt, dafs hinfürro keinner sich untter stehen soll, er sei wär er wolle, die defs Pastors hinfürro zu reppentirren, um defsto besser Fride zu erlanggen und dafs gepassirt anheinstellen, bisf wir wilfs für unferm Christlichen hon obrigkeit kämmen.“

Am 5. März: „nun lag een Hollands Gallyot met 3 masten bie unfs, die war van Pardeus gekommen, also sante der H. Paster den Obermeister herunter, ob ich den H. Paster die kleinne schalup nicht mocht erlauben, dafs der Paster darmit mocht an den Fransfader gehen. Ich wolt zwar nicht resollvirren, den ich wuste, dafs ers hette zu grob gemagt an zwei schgiffe, da er zuvorn gewässen war und wafs die Cappit. davon erzälten. Der Obermeister sagt, er kont kein frid für ihm haben, er must für im bitten, aber ging unverrichtter saggen wider hinauf. Bald hirauf fertiget er einnen andern expres ab, nemlich unssern schiffer Behn, der bat auch für im, dafs er nur wolte dafs schgiff einmal besehen, dafs er heut oder morgen auch darvon räden könte. Ich sagte: lafs im gehen, aber die schallup gleich wieder an bort. Nun hat er sein grosen Jung mitgenommen, der ihm die buttell nachtrug. Ich befall auch, dafs, wen ich die schallup hin schgicke, er sich alsdan bei rechter Zeit wieder einzustellen. Defs achtermittagfs schgickte ich die schallup wieder hin, den Paster abzuholen; aber sie tardirten so lang, bisf esf nunner Zeit zum gebät war, da lifs ich ein schau aufhissen und lifs ein schgufs tuhn. Da kammern er an bort, der Jung hete nur einnen bottel branwein bekommen, den er mitbracht, und andere zwei brogt er leddig wieder zurück. Wie der H. Paster hört, dafs di Klock geleutet ward, magt er sich hin, dafs lib Abendgebet zu tuhn, aber ich konte in lange Zeit nichtefs von im hören, alsf: „es felt mir zu schwär, es felt mir zu schwär“, lifs ich dafs gebet durch einnen quartirmeister tuhn, und sie brochten den Paster nach seinner hüt, dafs er seinnen leib wieder aufruhete.“

Am 17. März: „ergerlicher schimpfen hab ich langge zeit nicht von einnen person auf ein ander gehort alsf der H. Paster auff unsser Untter Comandör Cron tät, welches der Untter-Comandör horte, aber nicht in presentie war, dafs der Comandör nicht sivesandt wär, 3 Schüsse zu tuhn, und ich solte im dog einnen morgen erlauben, dafs er die soldatten comandiren mücht, und lassen im die Wacht abschissen, er wolte ein

schelm sein, wofern er mer als 3 man haben, und der Comandör nam wo 5 a 6, und aufs den discours wär er nicht aufs zu bringgen.“

Am 18. März: „sagte der Untter Commandör: „H. Paster, belibt Im die Wacht abzuschlissen, es ist zeit, so mußs er mit sein tertceroll nun kommen.“ Aber weill er nun aufgeschlafen hat, wolte erfs nicht tun. Nun verdroßs diß den Untter Comandör und bedanckte den H. Paster für die gutte recommandation, die er im des forrigen abend hette getan.“

Am 19. März: „unfs H. Paster hefft grüwelick geschulden up unfs Comandör in sin prädig. — Der Paster hette für 8 tag ein Hundspradig, nun wolt er ein teuffelsprädig tun.“

Am 22. März: „Dafs middagßs hat unfs her Paster Freunde an borth, allwor mit er sich etwals hat verlustiget, den wie ich an bort kam, war im die Zung so schwär, dafs ich im nicht verstehen könt. Hernach hört ich, dafs er den Comandör nicht hette wollen mit Friden lassen er und befod dafs sie efs hetten abgetruncken, und wolten hinfür als brüder einander liben und beistehen.“

Am 26. März: „nu befünd ich unfs Her Paster in de middelhüt umtrent 12 ür in de nachgt braff besoffen in den brandwein. Ich sagt H. Paster: „Ei, H. Paster, heutte habt ir solch ein scharffe prädig getan über zwei hannen, die sich heut gebissen habt, welche ein greulich sünde dafs wär und wie solche kreaturren seufzen und umb rach über euch schreien, welchefs ich gewißs auch geleube. Aber ein gestlichger man und prädiger, dār sitzen gehet und sauft so fill brandwein in sich bißs mitten in die nacht hinein und wissen alsden noch von kein scheiden, aber da hab ich euch noch einmahl die gansse reifs von prädigen<sup>1)</sup>, nun, her Paster, heut abend solt ir kein brandwein mer trincken, kompt heraufs, gehet nach Euwer Koye, schlaft dissen erst aufs, alsdan morgen könt Ihr ja von frischgen wieder anfanggen.“ Der H. Paster sagt: wen ich nach der Koye gehen will, da wärd ich euch ja nicht um fraggen, grif nach den glasse mit brandwein, ich auch, er wolt dafs glafs brand, ich wolt efs aber nicht haben, fürt ihm hinaufs, wolte nicht nach der Koye, liß auff dafs halbe deck, ich sagte: „H. Paster, Ir seid ja so foll, dafs ir nicht stehen oder rechtsprechen könt, dafs habt Ir mir nicht gegäben. Ich sag, schämt euch für den volek und schärt mir von halben deck und last euwer schendirren oder ich werd euch in kort proces hin hilfßen. Da marcirt er ab, aber wie er vermeint, dafs ich wech war, kam er wieder heraufs, schloß die tühr zu, schendirte braf. Ich schickte meinnen Jung nach der Kayüt und liß den H. Capt.<sup>2)</sup> sagen, wenß ihm belibt, mucht er doch mall herauff kommen, nun könt er ein weinnich sehen, wie unsser H. Paster sich auffürt, wen er foll ist. Mein H. Capt. kam oben; sagt der Paster, wär ist da? Der H. Capt. sagte, „H. Paster, behütte Gott, wie ist dafs, dafs Ir so spät in der nacht auf seid und nicht schlaffen gehet und magt so vil lerm.“ Der H. Paster sagte: „H. Cappt., ich hab den schlüssel von meinner Kayüt verlorren.“ Der H. Capt. fodderte ein lantern wie auch den schmit oben. Wie der Paster dafs vermerckt, liß er den schlüssel fallen zwischgen die bein, sagt: „holla, wär wirft mein schlüssel

<sup>1)</sup> Ausgelassen „hören“.

<sup>2)</sup> G. Schröder, der Sohn des am 12. verstorbenen M. Schröder; vgl. oben S. 179.

herauf? Haha, dafs muß ich wissen, habe ich den schlüssel gehat, oh nein warhaftig, so war mir gott hilfen soll“ und mer ander teur eiden und schwürren. Der H. Capt. leuchtet ihm unter die augen, saggende „behüte Got, wie sehet Ihr aufs, gehet hin nach euwer Koie.“ Da marcirt er ab, setzet sich in sein stull und fill in schlaf.“<sup>1)</sup>

31<sup>2)</sup>).

#### Mandat. 17. März 1702.

Demnach E. E. Rahte die Brauer- und Becker-Alten supplicando zu vernehmen gegeben, was gestalt einige hiesige Bürger und Einwohnere, dieser Stadt Verfassungen zuwider, dasjenige, was sie zu Ausrehdung ihrer nach Grönland und andere Oerter destinirten Schiffe an Bier, Brodt, und andere Victualien benöthiget, nicht von ihren Mitt-Bürgern dieses Orts, sondern auswärtig erhandelten, mit Bitte E. E. Raht geruhete, selbiges vermittelt eines zulänglichen Mandati auff das kräftigste zu verwehren; als hat Derselbe sothanen ihren billigmäßigen Gesuche umb so viel ehender Statt geben wollen, da so wol der gemeinen Stadt als vieler Bürger und Einwohner Bestes hiebey gar zu mercklich interessirt, auch unsre vielfältig confirmirte Stadt-Recesse ausdrücklich im Munde haben, dafs die Nahrung nicht aus dieser Stadt gebracht, noch Unsern Bürgern und Einwohnern entzogen werden sol.

Solchemnach wil E. E. Raht alle und jede Bürger und Einwohner obrigkeithlich erinnert und ernstlich gewarnet haben, dafs keiner künftigt die zu Ausrüstung ihrer von hinnen nach frembden Plätzen gehende Schiffe von andern Orten proviantire, sondern all solche zu der Ausrehdung gehörige Victualien und andre Sachen von hiesigen Bürgern und Einwohnern erhandlen müsse, mit der Verwarnung, dafs, wer darob betreten werden solte, dafs er selbige auswärtig angeschafft, nicht allein mit hoher willkührlicher Straffe belegt, sondern auch all solche zum Nachtheil dieser Stadt und dero Bürger und Einwohner von Frembden erhandelte Wahren confisciret werden sollen. Wornach sich ein jeder zu achten und vor Schaden zu hüten hat. Actum et Decretum in Senatu publicatumque sub Signeto die 17. Mart. 1702.

32<sup>3)</sup>).

#### Promemoria. 4. April 1704.

Es hat die alhier residirende löbl. Engl. Societät vor nöthigt erachtet, Ein löbl. commercium hiesiger Stadt kund zu thun, dafs des von England arrivirten Capitains auf Ihro Königl. Mayt. Orlog-Schiff expresse Ordre sey, sich alhier fünf Tage und nicht länger aufzuhalten, in welcher Zeit die Convoy dieser Stadt sich mit ihm zu conjungiren bereit seyn würde. Welches vorgedachte löbl. Societät ein löbl. Commer-

<sup>1)</sup> Weitere Aufzeichnungen über den Pastor finden sich im Journal nicht; er ging nicht mit der „Admiralität“ nach Spanien, sondern mit dem „Leopoldus“ nach Hamburg.

<sup>2)</sup> Handschriftl. Mandatensammlung der Kommerzbibliothek.

<sup>3)</sup> Prot. der Kommerzdeputirten (Archiv der Handelskammer).

cium hat communiciren wollen, in der Hoffnung, es werden dieselben dahin cooperiren, dafs vorgedachtes dieser Stadt Orlog-Schiff in solcher Zeit werde fertig seyn zu mehrer Sicherheit der von hinnen nach England destinirten Flote mit abzugehen, angesehen vorgemeldter Capitain nach verliessung sothaner 5 Tage seine Reise fortzusetzen verpflichtet ist.

Hamburg 4. April 1704.

33<sup>1)</sup>.

### Convoyrungs-Contract. 9. April 1705.

Wir Endesbenante sämptliche Rehdere und Interessentes des Schiffes der Prophet Daniel genant uhrkunden und bekennen hiemit und kraft dieses, mit dem löbl. Convoy-Collegio gecontrahiret zu haben, wegen der Darleihung dieses Schiffes zu einer Stadts-Convoy von der Elbe nach Grönland und von dannen wieder anhero folgender gestalt und also:

1) Verobligiren wir uns mehrgedachtes Schiff der Prophet Daniel genant, darauf Peter Labee für Capitain fahren soll, mit allen dazu gehörigen Gerechtschaften, Anker und Tauen, Pulver und Ammunition woll versehen, dicht und fest, dafs es also vollkommen capabel als ein Convoy-Schiff in See zu gehen, mit 50 guten Stücken montiret, den 25. April auf der Elbe, wo er begehret wird, umb mit dem ersten guten Winde abzugehen, herzugeben und zu liefern.

2) Wollen wir die Ausredung und Ausrüstung dieses Schiffes sampt allem, was darzu gehöret und erfordert wird, es habe Nahmen wie es wolle, nictes ausgenommen, aus und zu Hause über uns nehmen, und soll solche auf unsere Gefahr und Kosten geschehen, auch von Uns besorget werden, ferner auch die premie von Assecurantz für die gantze Reise zu unserer Versehung und Lasten bleiben.

3) So soll dieses Schiff mit 200 Mann, worunter der Capitain (: und 50 Soldaten, so die Stadt hergiebet:) mit gerechnet, fahren.

4) Sollen diese 200 Mann auf unsere Kosten angenommen, das Monath und Kost-Geld, bis sie nach volbrachter gantzen Reise auf der Elbe wiederumb cassiret und abgedanket werden, von Uns bezahlet, mit Speise und Trank, wie auf anderen Convoy-Schiffen manierlich und gebräuchlich, woll versehen, auch insgesamt mit 2 Monat Gage vor der Munsterung auf die Hand durch uns Ihnen gereicht und gegeben werden.

5) Soll dieses Schiff als eine Stadts-Convoy alle von der Elbe nach Grönland gehende Schiffe dahin convoyren, gegen alle feindliche Anfälle wehrender gantzen Reise, nach aller höchsten Möglichkeit defendiren, mitlerweile der Fangst geschicht, daselbst kreutzen oder an einen gewissen Ohrt, wo es der Capitain gutfinden wird, sich aufhalten, auf eine gewisse Zeit aber an einen gewissen Ohrt, worüber man sich wird vereinbahret haben, einfinden, auf den beliebten Randevous derer alda bis auf die bestimpte Zeit sich einfindende Schiffe erwarten und selbige wiederumb nach die Elbe convoyren.

<sup>1)</sup> Hamb. Staatsarchiv. — Convoy-Protokoll.

6) Solte dieses Schiff zum Theil oder gantz und gahr beschädiget oder von Feinden (:so Gott in Gnaden abwende:) genommen werden, so ist solches und was demselben überkommen möchte, auch was von Pulver und Ammuniton verconsumiret wird, ferner auch die Schlitage vom Schiff und dessen Gerechtschaften, ja was davon etwan gantz und gar verlohren ginge, alles für Rehders Gefahr und Rechnung, und soll zu keiner Zeit weder der Stadt noch diesem Convoy-Collegio davon etwas zu Lasten kommen oder uns desfalls die geringste praetension vorbehalten bleiben.

7) Dahingegen verbindet sich das löbl. Convoy-Collegium hiemit, mehrerwehnten Rehdern für diese gantze Grönlandische Reise wegen obbesagtem Schiff der Prophet Daniel 50 000  $\text{m}\text{z}$ . in Courant-Geldt, und zwar sogleich nach Unterzeichnung dieses 8000  $\text{R}$  in Cour. Geldt auf Rechnung zu bezahlen. Solte aber dieses Schiff auf der Hin- oder Rückreise (:so Gott in Gnaden verhüte:) verunglücken oder gar vom Feinde genommen werden, so soll denen Herren Rehdern und Interessenten, angesehen der Unkosten, so sie in der Aufsehung verwant und das Schiff mit Pulver, Ammunition und Victualien für die gantze Reise versehen, auch denen Völkern darauf 2 Monat Gage auf die Hand bezahlt, zu ihrem soulagement zu obigen 8000  $\text{R}$  annoch 3000  $\text{R}$  Cour. bezahlt werden, und wann solches geschehen, keinem Theile an dem andern keine weitere praetension zustehen. Da aber dieses Schiff nach vollbrachter Reise und gethanen schuldigen devoir glücklich wieder auf der Elbe kähme, so verobligiret sich das löbl. Convoy-Collegium hiemit feyerlichst zu denen obgedachten 8000  $\text{R}$  den Überrest der veraccordirten Summa, nemlich 26 000  $\text{m}\text{z}$ . in Cour. Geldt denen Herren Rehderen und Interessenten ohnweigerlich zu entrichten und zu bezahlen, und wann solches geschehen, so soll damit dieser Contract völlig erloschen und aufgehoben seyn, alles ohne Arg und List, und sind also zwey gleichlautende Contracta hievon aufgerichtet und von beeden Theilen untergeschrieben worden.

Geschehen Hamburg, Anno 1700 und fünf den 9. April.

Johan Koch.

Adolph Sontum.

Dieterich Brameyer.

Mattias Mutzenbecher.

Christopher Anth. Lutterloh.

Herman Crochman.

Michael Wilkens.

Jochim Fock.

Christopher Anth. Lutterloh

für mich und Herrn Capt.

Johan Scholt.

Michael Wilkens für mich

und Johan Henning.

34<sup>1)</sup>.

### Convoyrungs-Contract. 15. April 1705.

Wir Endesbenante bekennen hiemit, dafs wir mit dem löbl. Convoy-Collegio dieser Stadt wegen einer Convoy nach Archangel ultimo Juny von hier und ult. September neuen stili von dannen zu vertrecken uns

<sup>1)</sup> Hamb. Staatsarchiv. Convoy-Protokoll. Vgl. oben S. 132.



also verglichen haben, daß wir vor dieser Expedition eines vor alle zehntausend Reichsthaler in densche Cronen erlegen und bezahlen wollen, worauf der Admiralität über den ordinarien Zollen zwei ProCento (:wan soviel werden erfordert werden, wo nicht, daß die Gedeputirte überschlag machen und auf befindenden Fall den Zolln weniger zu setzen Macht haben sollen:) von allen was nach und von Archangel verzollet wird, sollen bezahlet und hierauf abgerechnet werden. Jedoch so dem Convoy-Schiff auf der Reise von hier nach Archangel ein Unglück zustossen sollte, sodafs die Schiffe sich desselben in der Zurückkunft nicht bedienen könnten (:welches Gott gnädig verhüten wolle:), so will das löbl. Convoy-Collegium sich mit fünftausend Reichsthalern in Cronen contentiren, und was an denen 2 Procent extra ausgehenden Zollen wird eingekommen seyn darauf abrechnen und weiter von uns und denen zurückkommenden Archangelschen Schiffen dieserwegen nichts fodern. Da aber das Convoy-Schiff zu Archangel woll angelanget und auf die bestimpte Zeit wieder abzureisen im Stande seyn wird, es mag sonsten die Fahrt glücklich oder unglücklich gehen, so verbinden wir uns eiber vor alle und alle vor einen in solidum, was nach Abrechnung der 2 oder des sonsten beliebten Procenti an denen veraccordirten 10 000  $\%$  fehlen wird, auf ult. Decembris nechstkommenden ohne einige einrede als unsere eigene gemachte Schuld zu bezahlen, bey Verpfändung unserer Haab und Güther und mit Verzeihung aller Rechts-Beneficien, so dieser Verschreibung zuwiedern sint. Hergegen verspricht das löbl. Convoy-Collegium ult. Decembris nechstkommend, eher oder später, sobald die Moscowischen Schiffe gelöscht sein werden, mit Uns abrechnung zu halten, und was über 10 000  $\%$  eingekommen seyn wird, uns alsobald bahr wieder auszuzahlen. Zu Versicherung dessen ist uns ein Extract ihres Protocolli zugestellet worden und in Uhrkund untergeschrieben, den 15. April 1705.

Jürgen Greve.  
Frans von Som.  
Lucas Beckmann.

35<sup>1)</sup>.

### Patent für Lieutenant Daniel. 29. Juli 1711.

Universis et Singulis cujuscumque Eminentiae, Dignitatis, Status aut Conditionis fuerint, patentes has literas nostras visuris, lecturis seu legi auditoris. Nos Proconsules et Senatores Civitatis Hamburgensis, cum obsequiorum et officiorum nostrorum studiosa ac amica declaratione notum facimus et significamus, quod praesentium literarum exhibitorem, virum honestum et egregium Ericum Daniel, pro tempore Commandeur substituerimus et ordinaverimus, ut navi nostra Insignia Admiralitatis Hamburgensia dicta, Civitatis hujus naves mercatorias modo ad Britanniam tendentes indeque Hamburgum reversuras comitetur easque adversus invasiones piratarum et armatorum hostilium inimicorumque pro viribus protegat. Quo circa omnes et singulos ad quos nominatus Prae-

<sup>1</sup> Hamb. Staatsarchiv. Original, auf Pergament, mit Wachssiegel.

fectus et Capitaneus noster una cum dicta navi nostra casu consultove pervenerit, officiose amiceque rogamus, ut iis in fidem tutelam atque praesidium suum clementer benigneque susceptis, liberam commotionem et conservationem in suis Regnis, Ditionibus, Portubus ac Territoriis permittant, iisque libertatibus, privilegiis et legitimis consuetudinibus inter caeteras urbes sub Hansae Germanicae foedere comprehensas, nostrae quoque Civitati donatis libere uti fruique concedant. Nos vicissim data occasione id summo studio ac singulari animorum promptitudine promereri semper studebimus. In fidem praemissorum Nos Proconsules et Senatores supradicti patentes has literas consueto Civitatis Nostrae Secreto scientes communiri iussimus. Actum die 29<sup>mo</sup> mensis Julii, Anno Millesimo Septingentesimo undecimo.

36<sup>1)</sup>.

### Instruktion für Capt. G. Schröder. 1712. Juni 30.

#### Secret-Articuli.

1.

Soll unser Commandeur Georg Schröder dahin äußersten Fleißes bemühet seyn, aller unter seiner Convoy befindlicher Schiffe Sicherheit zu beobachten, auch alle ihnen angemuthete Gewalt mit Gewalt zu hintertreiben, und sich Bestens, so sie feindlich angegriffen würden, zu defendiren.

2.

Solte unser Commandeur einigen Königlichen, als Englischen, Schwedischen, Dänischen, oder der Herren General-Staaten Krieges-Schiffen begegnen, soll er sich darauf beziehen, dafs Wir Freunde wären, ihnen auch, da nöthig, seine Legitimation und Pässe vorzeigen, und darauf mit Bescheidenheit unaufgehalten passage suchen. Solten sie darauf nicht acquiesciren, sondern ein oder anderm Gewalt thun oder wegführen wollen, soll er Gewalt abhalten und wehren.

3.

Sollten unsere Schiffe einige Königl. Frantzösische Hispanische Krieges-Schiffe oder Commisfahrer aufstofsen, hat der Capitain sich zur defension parat zu machen und sich Bestens, seinem Eyde gemäfs, zu wehren, auch keine visitation zuzulassen, sondern soll die unterhabende Schiffe in Sicherheit zu bringen ihm äusserst lafsen angelegen seyn.

4.

Solte ihm aber eine Königliche Frantzösische Hispanische Flotte oder Esquadre zu Gesichte kommen, hat er sich dahin zu bearbeiten, dafs er selbiger entgehe und mit denen bey sich habenden Schiffen Sicherheit suche, wo er Bestens kan.

Geschehen und gegeben unter Unserm Stadt Signet den 30. Junii, Anno siebenzehnen Hundert und zwölfte.

<sup>1)</sup> Hamb. Staatsarchiv. Original, mit Papiersiegel.

## 37.

Aus einer Kostenrechnung, die Capt. G. Schröder 1712 nach der Rückkehr von Archangel aufstellte<sup>1)</sup>:

per Praesent an d. Herrn Governorator zu Archangel an Carnarisch, Malvasir, Borjonna, Pontacqwein, Suckerhüte und geschnitze Pocalen, zusambt dafs Mahlzeit, dazu er sich selbst sambt seinen Cantzeler u. drey Burger-Meisterten nebst seiner gantzen Suite einladete, u. die Hamburger Nation mit present war . . . . .	Rub. 80.—
Dem Cantzeler sein present an wein und aquavit etc. . . . .	Rub. 12.—
per an d. H. Governorator seine bediente, wie Er mich und die Nation tractirte. . . . .	Rub. 10.—
per an unsere Alte Lutterische Kirche die Gebühr . . . . .	Rub. 5.—
per an dem Pastor unserer Kirchen daselbst sein present . . . . .	Rub. 5.—
14 Tage nach meiner anlandung wurde die Newe Kirche errichtet, dazu von der gantzen Nation zu zahlung der selben collectiret wurde dazu geben . . . . .	Rub. 25.—
An die Hamburgische Collecte für die gefangene Schwedische Glaubensgenossen zahlen lassen . . . . .	Rub. 20.—
per einen brieff an E. E. Raht und Hochlöbl. Convoy-Collegio über mein arrivement zu Archangel brieff port per einen brieff von E. E. Raht zu Archangel empfangen port lohn . . . . .	Rub. 5.92 Rub. <sup>2)</sup> —88

## 38.

1714. Juli 6.

## Ordonance

wonach sich beede Lieutnanten am Orlogk Schiff die Admiralitaet genant an der Stadt Pfahlen liegent zu achten<sup>3)</sup>.

Erstlich sollen beede Lieutnanten gehalten sein, Tag und Nacht über ihre Wache an bohrt dafs Schiffs persöhnlich zu halten, vermöge Ordre von dem Hochlöbl. Convoy-Collegium vom 22. Junij h. a., jedoch solte einen oder dem andern geschäfte halber wafs an Landt zu verrichten vorfallen, mögen selbige unter sich darumb vergleichen, dermassen, dafs wann sie praecise an Landt zu thun, einer von sie beeden immer an Bohrt sey, damit nichts fürgehe, es sey dann mit ihr wissen und vorwissen, umb alle wege dem Capitain davon Rede und Antwort zu geben können, auch wegen Feuer und Brand (:so Gott verhüte:) auff die Schiffe, so im Haven liegent, gutte auffsicht gehalten werde.

Zweytens soll der Schiffer- und Steuerleute gehalten sein, ebenmäsig ihre Wachten, wie obgedacht, zu verrichten, es sey dann, dafs

<sup>1)</sup> Hamb. Staatsarchiv.

<sup>2)</sup> 278.38 Rubel berechnet Schröder mit 1391  $\mathcal{R}$  14  $\beta$ .

<sup>3)</sup> Hamb. Staatsarchiv.

ihnen Geschäfte und Kranckheit halber an Landt wafs vorfiele, soll es denen Lieutnanten kundt gemacht werden, damit selbige defsfalls dem Capitain Rede und Antwort geben können.

Drittens, so bleibet es mit denen Unter Officiren, auch andere Bediente, und sambtliche Matrosen auff dem alten Fuhs, nemblich dafs die quartieren allemahl sich einander nachmittags umb drey Uhr, sowohl Winter- als Sommer Zeit, ablösen, es soll sich aber keiner unterstehen, bey Verlust seines Dienstes, ohne Mit- und Vorwissen der Lieutenanten, so an Bohrt sich befinden, von Bohrt zu gehen oder an Landt zu bleiben, es sey dann, dafs er schriftlichen Beweiß und Licenze vom Capitain vorzeigen könne.

4<sup>tes</sup> so soll im Sommer zu sechs Uhr vormittages, im Winter aber, wann der Baum aufgethet, die Chalupe dem Schreiber vom Baum an Bohrt hohlen, damit derselbe wafs den vorigen Tag und die Nacht über gepassiret, vernehme und dem Capitain davon schriftliche Nachricht bringen thue. Solte aber wafs extraordinaires fürfallen, sollen die Lieutenanten gehalten seyn, solches sofort dem Capitain kundt zu machen.

Verordnet den 6. Julij A° 1714 in Hamburg.

## 39.

**Aus der Klageschrift des Convoypredigers  
Joh. Andreas Gelsmer, an das Convoycolleg<sup>1)</sup>.**

1728.

„Ich hatte nemblich beym Antritt meines Ampts auf dem Schiffe eine Verordnung vorgefunden, wie es mit denen Predigten, Beht-Stunden, Cathechisationibus und andern Sacris daselbst gehalten werden sollte, dahero ich die äußerliche Anordnung des Gottesdienstes des H. Capitains Direction überlassend das übrige der in denen hamburgischen Kirchen gebräuchlichen Ordnung so viel möglich confirmiren wollen und in solcher absicht den Donnerstag zur ordentlichen Cathechisation bestimmet und dieselbe sogleich nach geendigter Behtstunde angestellet, ohne zu wissen, dass es vor diesen auch also gebräuchlich gewesen; nachdem mich aber die erfahrung gelehret, dafs die hierzu bestimmte Zeit zu kurz falle, indem ausserordentlich zwey Gesänge gesungen, eine Bußsermon gehalten, und sonst alles, wie in denen hiesigen Behtstunden gebräuchlich, verrichtet und sodann die Litaney gesungen worden, wodurch die Schiffsleute von dem sogenannten schaffen und anderer Schiffs-Arbeit zu lange abgehalten worden; so habe aus untadelhaften absehen mich nach der Zeit richten wollen und statt des Donnerstages den Dingstag und Freytag zu solcher höchst nützlichen Arbeit, zumahl bey einer Gemeine, wie diese ist, genommen, nicht anders meinende, als dafs, wie anfangs der Donnerstag von mir aus freyen willen und ohne Jemandes einreden zu solcher Arbeit bestimmt worden, also auch die Veränderung der Zeit und Tage mir von Niemanden verarget, weniger

<sup>1)</sup> Hamb. Staatsarchiv. Berenberg'sche Sammlung. Vgl. oben S. 215.

gar vor straffbahr angesehen werden würde, gestalten denn auch der H. Capitain mir desfalls nicht das geringste Mißfallen zu erkennen geben, bis daß ich an einem Sonnabend Morgen, war der 15. Nov. a. p., gantz unvermuthet herunter gefordert und daselbst nebst dem H. Capitain alle Ober-, wie auch einige Unterofficiers zum Verhör versammelt gefunden, vor welchen ich, ohne den geringsten egard auf mein Amt zu haben, gestellet und über verschiedene sub Lit. A angebogene Inquisitional-Articul vernommen worden, worauf ich anfangs aus respect geantwortet, als es aber zu viel werden wollen, mit der Anzeige, daß meiner hohen Obrigkeit in Hamburg meines geführten Amts halber künftig gebührende Rechenschaft zu geben schuldig und bereit sey, mich beuhlaubet und bald darauf ein sehr unfreundliches Decret, sub Lit. B hiebey angehend, von dem H. Oberlieutenant insinuïret erhalten, in welchen, wie der Augenschein giebet, wegen Vorlesung der Straffe-Articul mir imputiret werden wollen, ob suchte ich mich des Regier-Amts anzumafsen, welches mir doch so wenig jemahls in Sinn kommen, als wenig solche Folge aus der bey folgender Gelegenheit von mir verrichteten Vorlesung der Straff-articul hergeleitet werden mag. Ich hatte nemblich gehöret, daß einige Jungens oben auf dem halben Decke mit denen Gesängen ein Gespött getrieben, worauf ich denenselben den schändlichen Mißbrauch Göttliches Namens ernstlich verwiesen und ihnen vorgehalten, daß nicht allein Gott der Herr diejenigen nicht wollte ungestraft lassen, die seinen Namen mißbrauchten, sondern auch weltliche Obrigkeit nachdrückliche Straffen darauf gesetzt hätte, welches ich ihnen durch vorlesung des 3. Straff-Articuls<sup>1)</sup> bewiesen. Und hiedurch meine so wenig einen eingriff in des H. Capitains Jurisdiction gethan zu haben, daß ich vielmehr gänzlich davor halte, daß, gleichwie Gesetze geben der Obrigkeit zustehet, also dieselben der Gemeine einzuschärfen Lehrern und Predigern allerdings obliege, folglich ich desfalls ein so hartes Verfahren und unerweisliche Bezüchtigungen nicht verdienet habe, welches alles jedoch ich nicht nur bisshero stillschweigend erduldet, sondern auch gerne verschmerzen und als ein Christ vergessen und unter die Füße treten will, wenn nur von Ew. — als unser beyder hochgebiehenden Obrigkeit zu verhütung dergleichen künftig zu besorgender irregularitaeten eine hochgeneigte verfügung erbitten mag.

Hiernächst achte ich mich, kraft tragenden Amts, in meinem Gewissen verpflichtet, noch mit wenigen anzuzeigen, was mafsien der H. Capitain einen 13jährigen Knaben, ohngeachtet auf dessen umständiges anhalten ich es bey dem H. Capitain vorbehten habe, wieder des Knaben Willen zu Mallaga zurückgelassen, da ich doch dem H. Capitain aufs beweglichste vorgestellt, daß der Knabe in seinem Christenthumb bey weiten nicht so gegründet sey, daß man denselben nicht ohne Seelengefahr in einem Römisch Catholischen Lande lassen könnte, welche vorstellung aber leyder nichts gewürket. Nun rühret es mich zwar sonst nicht, wie und auf was weise der H. Capitain mit seinen untergebenen Schiffs-Leuten disponiret und ordnet, gestalten nicht ich, sondern er selbst solches zu verantworten hat. Allein weil die Seelen derer, so mit mir

<sup>1)</sup> Vgl. Langenbeck S. 108.

im Schiffe gewesen, mir anvertrauet sind, und ich davor Rechenschaft geben soll, so bin ich in meinen Gewissen diesfalls nicht eher beruhiget, bis ich diese wieder mein wohlgemeintes und gegründetes einrahten unternommene Zurücklassung meiner höchstgebietenden Obrigkeit angezeigt und mich solcher gestalt der verantwortung entlediget habe.

Ob ich nun gleich ausser diesen noch ein und anders anzuführen hätte, e. gr., dafs der H. Capitain, wenn von unsern Glaubensgenossen zu Cadix und Mallaga jemand communiciren wollen, die Cajüte dazu zu räumen sich entleget, sodafs ich auch sonderlich am letzten Orte ersuchet worden auf ein ander Schiff zu kommen und die Sacramenta daselbst zu administriren, so aber aus respect gegen den H. Capitain mit der entschuldigung, ich wäre auf dieses Schiff bestellet, abgelehnet, imgleichen dafs der H. Capitain mir meine Dimission zu geben sich herausnehmen wollen, da er mich doch nicht vociret hat, des schlechten tractement nicht einmahl zu gedenken: so will doch umb sowohl Ew. Hochw. Großachtb. u. Wohlfürnehm. Herrl. u. Ggsten. durch mehrere Weitleuffigkeit nicht verdriesslich zu fallen, als auch keinen Anlaß zu Weiterungen zu geben, es hiebey bewenden lassen, mit gehorsambster bitte, Ew. etc. hochgeneigt geruhen wollen, die hochobrigkeitliche Verfügung zu machen, damit, falls es dem Höchsten gefallen sollte, mich noch zu fernern Reisen aufzubehalten, nicht allein der Gottesdienst ordentlich gehalten und ohne Noht nicht verrücket, sondern auch ich in meinem Ampte und denen davon abhängenden heiligen Verrichtungen nicht gehindert noch gestöhret, auch der H. Capitain alles ungebührlichen Betragens gegen mein Ampt und Persohn sich zu äufsern angewiesen werden möge, gleich ich demselben allen schuldigen Respect und Hochachtung zu erweisen nie ermangeln werde, damit ein Zwiespalt unter uns denen übrigen nicht zur Ärgerniß und Anstofs gedeye und etwann mein Ambt bey der mir anvertrauten Gemeine durch schnöde Verachtung nicht fruchtloß gemacht werde. —

#### Lit. A.

Die Inquisitions-Articulu waren folgende:

Art. 1. Wer hat Euch die See-Articul gegeben oder von welchem habt Ihr dieselbe?

Art. 2. Wer hat Euch die Macht gegeben, solche herzulesen?

Art. 3. Wer hat Euch die Macht gegeben, das Kinder-Examen vom Donnerstag auf den Dingstag und Freytag zu verlegen?

#### Lit. B.

Dafs Johann Andreas Geismer, verordneter Schiffs-Prediger auf dem hamburgischen Convoy, jüngst verwichenen Dingstag nach gehaltenen Morgen-Gebeht ex proprio motu die Cathecisation und Kinder-Examen wiederumb vorgenommen, auch den 2. und 3. Straffarticul dem Volk und die Jugend (: als ob ihm die justice anvertrauet:) aus seinem Gebet-Buch vorgelesen, mit bedrohen, dafs, daferne jemand dawieder handelte, der sollte unaufsbleiblich angesehen und gestraffet werden; gestern, als am Freytag, hat er wieder zum 2. mahl in dieser Woche die Kinder-

Verhör vorgenommen; da dieses nun contra See- und Convoyschiffsanzeige ist:

So wird demselben in praesence sechs mit untergeschriebenen Officieren hiemit alles Ernstes anbefohlen, dafs er keine Neuerung mit wehlung der Cathecisationstage einführen, sondern von nun an nach See- und Schiffs-Gebrauch alle Donnerstage nach gehaltenen Morgen- und Buß-Gebet, auch abgesungener Litaney die Kinderexamen halten soll. Auch sich ferner nicht unterstehen, die Straffarticuli (:ohne Befehl des Capitains:) von der Kantzel abzulesen und sich des Regier-Ambts anzumassen. Daferne er aber gesonnen, die Jugend in den Cathecismo und Bibel zu üben, so will es unter allen mit einer halben Stunde nicht gethan seyn, und kann er sodann seine überflüssige müßige Stunden, welche sonst mit Toback schmauchent auf dem halben Decke und Reckung der Glieder auf denen Bäncken (:contra Seestyl und respect des Capitains:) zugebracht, dazu employren, jeden Knaben in sein Zimmer vornehmen, in der Schrift und Cathecismo unterrichten und solche derselben kündig und wissent machen. Dafs dieses unser Will und Befehl, solches bezeugen kraft unser untergeschriebenen Nahmen.

Gegeben im grofsen Ocean den 15. Novemb. im Jahr 1727 im Schiff das Wapen der Admiralitaet sich befindend op gegiste Latitudo 41 graden 38 minuten und 357 graden 20 Minuten Longitudinis.

Als Gezeugen

Operk. M. Sabel.

G. Schröder.

Schieper Jacob Strieg

u. L. Hans Flindt.

Steur. Jasper Goldt.

Onder Steurman Gerd Janssen.

Bofs Mann Gerd Telsen.

40<sup>1)</sup>.

### Victualien Rechnung

über im Jahr A° 1728 im Octobris und Novembre Monath eingekaufte Provision im Schiff: das Wapen die Admiralität, drüber mir zu Endes unten geschriebener per Conclusum von Ein Hoch Edl. Raht vom 29. July 1729 ist anbefohlen Specificie Rechnung darzulegen, als habe hiedurch gehorsahmen sollen, und auch wollen, nemlich per

31 891 <i>℔</i>	new angekauft schiffsbrodt, sambt her fuhrlohn durch die banck à 7 <i>℔</i> das 100 <i>℔</i> . . . . .	<i>mp.</i> 2232. 6
3 000 <i>℔</i>	alte beschuit <sup>2)</sup> so von voriger reyse, da 5000 <i>℔</i> übrig gewesen, davon 2000 <i>℔</i> an der pfahlen verzehrt, also noch übrig geblieben 3000 <i>℔</i> , dafür 8 <i>℔</i> 4 <i>β</i> per 100 <i>℔</i> zahlet habe . . . . .	247. 8
6 062 <i>℔</i>	netto Botter a 36 <i>℔</i> , die tonne von 224 <i>℔</i> . . . . .	974.14
496 <i>℔</i>	netto dito von voriger Reise a 16 <i>℔</i> : gekostet . . . . .	106. 4
<hr/>		
6 558 <i>℔</i>	Botter.	

<sup>1)</sup> Hamb. Staatsarchiv.

<sup>2)</sup> Biscuit, Zwieback.

28788 <i>tl</i> Fleisch, da theilfs die tonne von 200 <i>tl</i> zu 15—17—18, auch 19 <i>fl</i> gekostet, beträgt in allen <i>mp.</i>	2391. 8
6000 <i>tl</i> Stockfisch a 9 <i>fl</i> . . . . .	540 <i>fl</i>
3648 <i>tl</i> von voriger Reyse à 10 <i>fl</i> 8 <i>β</i> gekostet	383 <i>fl</i>
	<hr/>
3300 <i>tl</i> Islandisch Fisch, so man wieder an mein haufs gesandt, aber für Stadts rech. bleibt und wieder kann abgehohlet werden, damahls der preys 10 <i>fl</i> Spe. das 100 <i>tl</i> thut à 19 proc. agio à 5 <i>β</i> st.	392.11
115 Scheffel neue grütze mit unkosten ins haufs à 7 <i>mp.</i>	805.—
34 Scheffel 9 Spinth dito von voriger Reyse à 8 <i>fl</i> 4 <i>β</i> dafs vorige 1727. Jahr gekostet . . . . .	285. 2
2 Last kleine Bohnen a 40 Rthlr. . . . .	240.—
noch 100 <i>tl</i> . graue Erbsen gekauft umb defs Fafs zu füllen, weilen keine harte und daurhafte Bohnen mehr zu bekommen waren, dafür zahlt . . . . .	5.—
	<hr/>
Transportire <i>mp.</i>	8603. 5
	<hr/>
Summa henterstehender seiten betragt <i>mp.</i>	8603. 5
11 Scheffel 12 Spinth' alte Erbsen à 51 <i>fl.</i> A° 1727 der 39 scheffel 8 Spinth Last gekostet . . . . .	59.15
dito new Erbsen à 42 <i>fl.</i> . . . . .	165.14
trägerlohn à 22 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <i>β</i> per Last . . . . .	1.14
fuhrlohn nach Haufs zu bringen . . . . .	3.—
	<hr/>
15[?] Scheffel von . . . . . à 40 <i>fl.</i> . . . . .	170.12
50 Bohten Bier à 10 <i>fl</i> . . . . .	60.—
11 Tonn Bier Essig a 4 <i>fl</i> . . . . .	500.—
48 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Faden Brandt Holtz à 6 <i>fl</i> . . . . .	44.—
100 <i>tl</i> Muster saat . . . . .	291.—
per tonn banden zu binden an Abrah. Law . . . . .	12.—
14 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> tonn S. Hubes saltz, umb alles fleisch umb zu saltzen, auch dafs frische einzusaltzen und 'bey dem schiffe auch mit genommen à 4 <i>mp.</i> , wie es der Wirth im Schiffer Armen Haufs verkaufen thut . . . . .	30. 4
per 3 Schmacken Fracht, davon eine 2mahl gefahren, nach Brockdorp à 17 <i>fl.</i> , und die kleine nur einmahl à 12 <i>fl.</i> . . . . .	58.—
per allerhandt fustasie, gleich wie ich an sehl. Peter Schroders Erben zahlt, da die Anzahl der meinem Ihm weit übertroffen, dann Er damahls nur uff kurtze Reysen uff London schiffete, berechne also nur . . . . .	188.—
per Bottelirs guth, als Botter Tienen, Saltz und Muster lockjes, 500 Leffels, Erbsen, Fisch und Bohnen Bocken, schleffen, gewigte u. wagschaalen, auch wag Balcken per allerhandt kleine Aufgabens, so nicht anotiret, und überflüssig vorfallen, will nur in allen rechnen 50 <i>fl.</i>	800.—
	<hr/>
	100.—
	150.—
	<hr/>
	<i>mp.</i> 11 017. 4



Summa nebigerseits trage anhero *mp.* 11 017. 4.

per übergebene Mundkost rech. in A° 1728 von primo bifs den 18. als den Tag der Munsterung, dafür ich noch keine Zahlung bekommen, beträgt . . . . .	739. 6
per Gage von mir selbst von primo Novembris bifs 18. dito als den Tag der Munsterung, so auch noch mir nicht bezahlet worden ist . . . . .	39.10
	<u><i>mp.</i> 11 796. 4</u>

## Cayuth und Hütten Proviant

davon Paul Paulsen mufs Rede und Antwort geben.

8 tonn alte schon roggen beschuit von voriger Reyse à 300 st. in jede à 1 $\text{fl}$ 8 $\beta$ . . . . .	13. 8	
8 Oxhoften darin 6442 st. à 1 $\text{fl}$ 8 $\beta$ dafs 100 st	96.10	110. 2
20 Fässer kleine sucker beschuit N. 1 a 20. darin 7018 st. à 12 $\beta$ hat Paulsen zu vergüten. . . . .	52.10	
20 Fässer à 6 $\beta$ . . . . .	7. 8	
vor zuzuköpen . . . . .	— 5	60. 7.
4 halbe tonn Hofe botter gewogen Netto 997 $\text{fl}$ à 16 $\frac{3}{4}$ $\text{fl}$ . per 224 $\text{fl}$ rein ist . . . . .	223.11	
ab von No. 11 die Helfte so meine Fr. davon genommen, ist . . . . .	138 $\frac{1}{2}$ $\text{fl}$	
t <sup>a</sup> die Helfte . . . . .	15 $\frac{1}{2}$ $\text{fl}$	
mufs Paulsen auch vergüten bleibet 123 $\text{fl}$	27.11	196.—
3 Room Käse à 13 $\text{fl}$ à 4 $\beta$ hat Paulsen zu vergüten .		16. 4
6 halbe Ohm Reyn wein, davon 5 st. wieder an mein haufs gesandt, bleiben aber für Stadts rech., sindt alte gute weine aufs der Cramer Comp. gekauft à 4 $\text{fl}$ 8 $\beta$ . . . . .	540.—	
Von den 1 halbe Ohm, so zu kurtz, mufs Paulsen an der Stadt Zahlung thun per 6 halbe Ohm Fässer hierzu à 2 $\text{fl}$ . . . . .	12.—	552.—
6 Anckers feines Conjacks Brantw., davon auch nur 2 an mein Haufs gesandt, und für Stadts rech. wieder konnen abgefordert werden, vor denen andern 4 mufs Capt. Paulsen der Stadt Zahlung thun, obige 6 Anckers thun 1 Oxhöft à 48 $\text{fl}$ . . . . .	144.—	
6 Ancker fastels . . . . .	6.—	
hinzubringen . . . . .	— 6	150. 8
		Transportire <i>mp.</i> 12 881. 7

	Summa hinterstehender seiten . . . <i>M℥.</i> 12881. 7	
6 halbe Ohm alte fransche wein sind 2 Oxhoft à 40 <i>Rfl.</i> an mein Haufs gesandt, so auch für Stadts rech. liegen und wieder können abgefordert werden, das eine manquirende halbe Ohm mufs Paul Paulsen der Stadt bezahlen und vergüten, obige 6 halbe Ohm belauffen . . . . . <i>M℥.</i> 240.—		
per 6 halbe Ohm dazu à 2 <i>℥</i> . . . . .	12.—	
		252.—
30 Fäsel eingemachte Stöör à 7 <i>℥</i> 8 <i>β</i> . . . . .		225.—
1 Fäsel Caviar, so 40 <i>℔</i> gewogen, so allein an mein Haufs wieder gesandt und Paul Paulsen draufs consu- mirt hat, dieses bleibt auch für Stadts rech. und mufs solches Paulsen bezahlen à 5 <i>β</i> das <i>℔</i> , so es gekostet		12. 8
41 st. geräucherte Oxen Zungen, davon		
26 st. à 12 <i>β</i> . . . . . <i>M℥.</i> 19. 8		
15 st. gröfsere à 1 <i>℥</i> . . . . .	15.—	
so auch Paul Paulsen der Stadt vergüten mufs . . . . .		34. 8
2 Fäsel mit sucker broden alls		
No. 1 — 43 broden . . . . .	179 <i>℔</i>	
No. 2 — 44 broden . . . . .	184 <i>℔</i>	
	<u>363 <i>℔</i></u>	
à 10½ <i>β</i> das <i>℔</i> so Paul Paulsen der Stadt ver- güten mufs . . . . .	238. 3.	
2 Fässer dazu à 3 <i>℥</i> . . . . .	6.—	
		244. 3
per 36 st. grofse Küken und junge Capaunen, so mir Paulsen nur abgenommen à 10 <i>β</i> das st. und mir mit 184 st. sitzen lassen, die 36 st. mufs er der Stadt wieder vergüten . . . . .		22. 8
An stein und Glasen Guth, so noch im Schiffe zur Reyse geblieben, so Paul Paulsen der Stadt wieder ver- güten mufs . . . . .		12.—
		<u>Transportire <i>M℥.</i> 13684. 2</u>
Summa nebiger Seite betragt . . . <i>M℥.</i> 13684. 2		
1 Flaschen Keller worin 15 Fleschen		
3 Fleschen mit 9 q <sup>tr</sup> fenchel Aquavit . . . . . <i>℥</i> 9.—		
3 dito . . . 9 q <sup>tr</sup> annys aquavit . . . . . " 9.—		
3 dito . . . 9 q <sup>tr</sup> till. conralium [?] . . . . . " 22. 8		
3 dito . . . 9 q <sup>tr</sup> Canel aquavit . . . . . " 18.—		
3 dito . . . 9 q <sup>tr</sup> mit Citron aquavit . . . . . " 13. 8		
½ Ancker gedoppelt Fenchel . . . . . " 17. 8		
½ Ancker gedoppelt Kummel . . . . . " 17. 8		
½ Ancker gedoppelt Annys . . . . . " 17. 8		
3 halbe Ancker Fäsel à 10 <i>β</i> . . . . . " 1.14		
dem Arbeitsmann vor hinzubringen . . . . . " —. 4		
		<u>126.10</u>

alles von Samuel Jänisch gekauft und bleibt für Stadts rech. und muß Paul Paulsen solches der Stadt wie- der vergüten . . . . .	m <sup>l</sup> 126.10
per 1 Spec. Ducat, so ich dem Loots bey abbringung des Schiffs durch dem Altonaer Sandt der gewohnheit nach gezahlt . . . . .	7. 4
	<hr/> m <sup>l</sup> . 13818.—

Auf der Rückseite:

Aufs Victualirungs Conto mein Capt. Georg Schroder von dem  
Schiffe das Wapen der Admir. von der Reyse nacher Cadix, Malaga &  
Lissabon in A° 1728, betragent

m<sup>l</sup>. 13818.

Original Copy

den 3. Aug. 1729 uberg. an Sen. Cleffeker.

41<sup>1)</sup>.

### Der Admiralität Remonstratation

an E. Hochw. Rath, daß ihr unmöglich, das Convoywesen alleine zu  
übernehmen, A° 1729, 21. April übergeben.

Wenn Ein Hochedler und Hochweiser Rath zu verschiedenen Mahlen  
der löbl. Admiralitaet vortragen zu lassen beliebt, ob dieselbe sich nicht  
im Stande zu sein vermeine, das Convoye-Wesen dieser Stadt gantz an  
und über sich zu nehmen, mithin die löbl. Cämerey von der bisherigen  
und derselben zur großen Beschwerde gereichenden Verbindlichkeit zu  
entschlagen: auch solcher wegen eine Unterredung zwischen Dominos  
Deputatos Amplissimi Senatus und Gedeputirte Herren und Bürgere der  
Admiralitaet gehalten worden: so hat die Admiralitaet nicht ermangelt,  
diese Sache in fleißiger Erwegung zu ziehen, und sich bemühet, solche  
als möglich auszufinden, damit Eines Hoch-Edl. und Hochw. Rahts hierbey  
zum Besten des Kammer-Gutes und daraus entspriessenden Wohl und  
Aufnehmen des gantzen gemeinen Wesens höchstrühmlich hegende Ab-  
sicht erreicht werden mochte. Allein es ist zu deroeselben Leidwesen,  
daß hiernit abermahls angezeigt werden muß, wie die Beschaffenheit  
der Umstände das Gegentheil ergiebet und darthut, daß das Vermögen  
der Admiralitaet nicht verstatet, dieser Veränderung zu aggradiren.  
Damit aber E. Hoch-Edl. und Hochw. Rath solcherwegen mehrere Er-  
läuterung als bis dahin geschehen, erhalte, nimmt sie die Freyheit fur-  
zustellen:

1) Daß die Kosten, welche die gegenwärtige Zeit, da einmahl im  
Jahr Convoi ausgehet, erfodert, für der Admiralitaet, obgleich mit der  
löbl. Cämerey annoch in Ansehung des Convoy-Wesen associyret, gar  
groß und ansehnlich sind, dann allein diejenige, welche der Admiralitaet  
allein zu tragen obliegen, ein Vieles sich belaufen, als:

<sup>1)</sup> Hamb. Staatsarchiv. Prot. der Admiralität.

die Feuerungen auf dem Neuen Werke und Heilgelande, davon die Kosten jährlich circa . . . . .	£	12 000
die Pilotage, daran jährlich ein ansehnliches zugesetzt wird, welches wenigst zu rechnen . . . . .	"	7 000
der Beytrag zur Cassa des Commercii, die Pensiones derer Consuls und Agenten zu Paris, Madrit und Lissabon, und die sonst gewöhl. Ausgaben sind wenigst . . . . .	"	12 000
die Unterhaltung derer Arsenale der Admiralität zugehörig, alhier u. Cuxhaegen . . . . .	"	3 000
die Salarii derer Bedienten . . . . .	"	2 700
	£	<u>36 700</u>

Die Helfte der Kosten in Verbindlichkeit mit der Cammer  
ist aber wie folget:

Die Unterhaltung des Convoy-Zeug-Hauses, derer  
Convoy-Schiffe, die Gage und Mundkost derer  
Capitaine und Leuthe auf die Schiffe während  
dafs sie hier liegen £ 24 000, davon der Ad-  
miralitaet  $\frac{1}{2}$  . . . . . £ 12 000

Wen die Convoe einmahl ausgehet, und die  
Reise . . Monath währet, sind die Kosten da-  
von £ 66 000 wenigst, in der Admir.  $\frac{1}{2}$  . . . . . 33 000

Die Reparation der Schiffe ist wenigst zu rechnen  
auf 8000 £, Admir.  $\frac{1}{2}$  . . . . . 4 000  
£ 49 000

Die Arbeit zu Cuxhaegen hat verwichen 1728 Jahr  
gekostet £ 10 000, davon Admir.  $\frac{1}{2}$  . . . . . 5 000

n 54 000  
£ 90 700

Dabey ist noch zu erinnern, dafs meist alle Jahre ansehnliche Aus-  
gaben zum Dienst der Stadt und verhoffenden Nutzen des Commercii  
vorzufallen pflegen, dafür aber nichts gewisses zu setzen und nur soviel  
zu erwehnen ist, dafs in diesen letzteren Jahre solche £ 7000 sich be-  
hoffen; da nun

2) die Summe von £ 90 700 mit £ 54 000 als der Camerey ihre  
beygetragene  $\frac{1}{2}$  vereinigt wird, kömt die Ausgabe ausser die zuweilen  
noch nöhtige Reparation derer Gebäuden auf £ 144 700, welche die  
Admiralitaet bey erfolgender Separation alleine zu besorgen hätte.

Wann aber drittens die Einnahme derer Zoll- und Convoy-Gelder  
aufs allerhögste nicht über 100 000 £ gerechnet werden kann und daneben  
annoeh die wohlgegründete Furcht, dafs solche in Ansehung des errichteten  
Transitos weiter sich verringern wird, so erfolget der gewisse Schluß,  
dafs die Admiralitaet ihres in denen vorigen Jahren, da keine Convoe  
gegangen, gesambleten Capitael, davon auch nur ein geringer Theil bahr  
vorhanden, und welche auch durch Annehmung derer Schiffe, des Arsenal  
und darin befindl. Sachen umb ein merckl. geringer werden würde, zu  
gleicher Zeit die Beschwerden in Ansehung der Unterhaltung dieser  
Sachen sich vermehret, mithin darunter ein gedoppelter Nachtheil in gar  
wenigen Jahren gänzlich zu setzen und einbüßen müste, und wolte auch

gleich ein einfaches Grabengeldt bey jedesmahligen Gehen der Convoy zugestanden werden, so ist doch ein solches nicht zureichend, den Belauf der Aufgaben mit der Einnahme zu balanciren. Es zeigt sich also die Unmöglichkeit der Übernehmung albereits bey damahligen Conjunctionen, da nur allein die Gefahr für die Türkische Seeräuber Convoy erfordert, und solche auch nicht mehr als einmahl im Jahr zugestanden wird, gantz deutlich. Sie wird aber annoch gröfser und gleichsahm unwidersprechlich durch die Erwegung, dafs die Weltläufften vieler Veränderung unterworfen sind, wie dann der gegenwärtige schon ungewifs scheinender Friede in einen Krieg sich verwandeln sollte, es ohne Zweifel erforderlich sein würde, die Convoyen in steter Fahrt zu erhalten, auch ein neues Schiff anstatt des bey die 40 Jahre bereits Dienst geleisteten Schiffs das Wapen der Admiralitaet, womit Capt. Paul Paulsen anjetzo auf der Reise sich befindet, bauen zu lassen, da die Kosten sich denn umb ein gar merckliches vermehren und zuvor gemachte Rechnung weit übersteigen müssen.“

42<sup>1)</sup>.

### „Project wegen Wider-Aufhellung der fast gänzlich verfallenen Schifffarth“

(Juli 1797; am 14. August von Comm. Dep. überreicht).

Wenn, um der anjetzo gantz verfallenen Schifffarth wiederum aufzuhelfen, es bey der löbl. Admiralität zu erhalten wäre, dafs die mehrere Equipage an Volk und Ammunition, welche zur Defension gegen die Türken nöthig, denen Rheedern zur Beyhülfe gegeben werden möchte, würde es an Liebhabern nicht fehlen, in einige Fregatten zu interessiren, welche ohne Gefahr um den West, ja mit Securitaet in der Levante navigiren könnten, auch wohl nach Gelegenheit, wenn dieselbigen anwachsen, andere unbemannete Schiffe in ihrer Gesellschaft mitnehmen und convoyiren könnten, solchem nach unmafsgeblich 3 Fregatten zum Grunde zu setzen und die Rechnung circa zu machen wäre:

primo) dafs, da eine Fregatte von circa 100 a 120 Last und 20 Canonen in gesichertem Frieden, so wie gegenwärtig die Englischen und Holländers, mit 12 a 14 Mann fahren könne, zur Defension gegen die Türken aber 36 bis 38 Mann, übrige Segelagie, Kraut und Loth mit dazubehörigem soviel importanter haben müste.

secundo) Eine Fregatte von circa 140 bis 160 Last, 24 a 26 Canonen, ohne Feinde Gefahr mit 15 a 16 Mann fahrende, würde zur Defension 42 a 44 Mann, übrige Equipage à l'advenant so viel gröfser brauchen.

tertio) Eine Fregatte von 180 bis 200 und mehr Lasten von 30 Canonen ohne Feindes-Gefahr mit 20 a 22 Mann, würde zum Defensions-Stand wenigstens 50 a 52 Mann brauchen, übriges à l'advenant so viel gröfser.

Weil denn die Frachten jetziger Zeit dergleichen Equipagen zu be-

<sup>1)</sup> Prot. der Kommerzdep. (Arch. der H.-K.) Vgl. oben S. 55.

streiten unmöglich vermögen, würde es solche Rheedereyen sehr encourageiren, wenn sie von der löbl. Admiralitaet für eine Fregatte von obgedachtem ersten Satz jede Reise mit Monath-Geld und Kosten 3000  $\text{R}$  oder jeden Monath 650  $\text{R}$  Banco, darnach die Reise kurtz oder lang seyn würde, und für eine Fregatte von obgedachtem zweyten Satz jede 4200  $\text{R}$  oder per Monath 750  $\text{R}$  und für eine vom dritten Satz jede Reise 5100  $\text{R}$  oder per Monath 850  $\text{R}$  zu empfangen hätte.

Auch müste die löbl. Admiralitaet die dazu benöthigte Canonen mit allem Zubehör herzugeben, welchen Werth incirca die löbl. Admiralitaet nach Wohlgefallen, gehende und kommende, zu 5% könnte versichern lassen; auf selbigen Fufs müste die löbl. Admiralitaet das Pulver und Kugeln auch beyzulegen und, wenn die Reise vollendet, müste vor allem der löbl. Admiralitaet Rechnung gegeben werden, und was von Pulver und Kugeln zur Defension gegen den Feind verschossen, für Rechnung der löbl. Admiralitaet seyn, was aber sonst von dem Pulver consumiret, müste die Rheederey an die löbl. Admiralitaet bezahlen.

Die Herren Deputati Commercii werden ersuchet, diese Proposition an E. Hochedl. und Hochweisen Rath gelangen zu lassen und Dero hocherleuchteten Einsicht anheim zu geben, ob auf solchen Fufs die anjetzo gantz verfallene Schiffahrt von denen frembden ab und wieder an hiesige gute Stadt zu bringen seyn möchte.“

43<sup>1)</sup>.

## Gedanken über das Project vom 14. August 1737.

25. Oct. 1737 comm. von der Admiralität.

Wie sehr auch zu wünschen und eines jeden zur See handlenden Kauffmanns Pflicht wäre, der anjetzo gantz verfallenen Schiffahrt aufzuhelffen und dieselbe von den Frembden ab wieder an diese gute Stadt zu bringen, so wenig will doch das von E. Hochedl. und Hochw. Rath der löbl. Admiralität communicirte Project, welches Dep. Comm. übergeben, annoch zureichlich scheinen, den darinn intendirten Zweck zu erlangen, angesehen dasselbe nach unserer Einsicht nicht einmahl recht wohl practicabel ist, sondern vielmehr nur vergebliche und keinen Nutzen versprechende Unkosten verursachen würde. Wannhero auch die löbl. Admiralität, die sonst alle gründliche Vorschläge zum Besten des Commercii anzuhören und vor allen andern hülffliche Hand zu leisten so bereit als verpflichtet ist, sich darauf nicht wohl einlassen kann, bevor die Projecteurs, welche es an E. Hochedl. und Hochw. Rath zu lassen ersuchet, dargethan, dafs solche Liebhaber würcklich vorhanden und diejenigen nahmkündig gemacht haben, die in einige Fregatten auf den vorgeschlagenen Fufs zu interessiren geneigt sind, um solchergestalt mit denenselben weiter darüber tractiren zu können, wie und auf was Weise ihre gute Absicht mütglichst zu unterstützen wäre; denn unerachtet gedachte Projecteurs dafür halten, dafs es an dergleichen Liebhabern nicht

<sup>1)</sup> Hamb. Staatsarchiv. Vgl. oben S. 56.

fehlen könnte, so findet man dennoch disseits daran zu zweifeln grosse Ursache, und stehet in den Gedanken, es mögten dieselbe, wann auch die löbl. Admiralität ihnen alles nach ihrem angezeigten Willen zustünde, bey genauer Ueberlegung selbst ihre Rechnung dabey nicht finden oder wenigstens noch einmahl damit gethanem Versuch sich doch schwerlich zur ferneren Continuation entschliessen.

Die Unmöglichkeit zu bewerkstelligen redet sie schlechterdings: Es kan keine Fregatte von 100—120 Last und 20 Canonen mit 36—38 Mann, noch eine von 140 a 160 Last und 24 bis 26 Canonen mit 42 a 44 Mann, ebensowenig eine von 180 bis 200 Last und 30 Canonen mit 50 bis 52 Mann. fahren und auf solchen Fufs für zulänglich bemannt passiren, nachdem alle der Schiff-Ausrüstung Verständige festsetzen, daß zu jeder Canon auf das allerwenigste zwey Mann gerechnet werden müssen, ohne diejenigen, die auf der Seilage Achtung zu geben haben; und dann solten doch noch wohl einige wenige mehr seyn, die auf die Bewegung des Feindes sehen und diesem das Entern mit Hand-Gewehr verhindern könnten, dergestalt daß das erste Schiff von 20 Canonen wenigstens 65 Mann, das zweyte von 24 a 26 Canonen 75 Mann und das dritte von 30 Canonen 90 Mann, in allen, zu seiner Seilage und defension nothwendig und unumgänglich haben müste. Nun würde man doch der löbl. Admiralität nicht anmuthen können, daß sie die verlangte resp. 3000  $\text{R}$ , 4200  $\text{R}$  und 5100  $\text{R}$  Bco. nebst der Premie für die Canonen und Zubehör, wie auch das Pulver auf solche Schiffe hazardire, die nicht nach der See-usanze genugsam sicher equipiret sind. Und solten die Rehdere derselben den hieroben angezeigten Unterscheid der Mannschaft supliren, wie wolten sie doch woll mit ihrer Rhederey und gegen andere Schiffe, welche die freye Fahrt haben, bestehen? oder, soll die löbl. Admiralitaet solchen Unterscheid der Mannschaft ebenmäßsig tragen. so würde es derselben für die stipulirte drey Schiffe mit jedem nur eine Reise zu thun wenigstens bey nahe 25 000  $\text{R}$  ohne Premie und Pulver zu kosten kommen, und diese Schiffe darum doch für einen Türken noch nicht einmahl recht gesichert seyn, wenn gleich derselbe nicht mehr Canonen als sie führete, weil die Türken gemeiniglich gedoppelt und dreyfach so stark bemannet sind, ja diese gegenwärtig mehrentheils 50 und mehr Canonen und 4 bis 500 Mann an ihrem Borth haben, für welche aber unsere ausgerüstete Schiffe doch nur eine Morgen-Suppe seyn würde. Und wie würde bey solchem betrübten Zufall es auch unserer Slaven-Cassa gehen? Würde dieselbe nicht auf einmahl ruiniret seyn? Dem annoch beytritt, daß ein mit Waaren angefülltes Schiff bey weiten nicht so geschickt zum Fechten ist als eines, das expresse dazu ausgerüstet worden. Und bey so bewandten Umständen dürften auch wenige Liebhaber sich finden, die in ein solches Schiff, das gleichwohl noch so vieler Gefahr unterworffen wäre, ihre Güter zu laden Lust hätten, da sie dieselbe in andere freye Schiffe, ohne die geringste Gefahr vor den Türken, um gleiche Fracht fortschaffen könnten; wowieder auch keine Statt haben mag, daß die Erfahrung zu anderer Zeit gelehret, wie man auf die in ein Convoy-Schiff geladene Güter weniger Premie als auf diejenigen, die in einen andern, so von demselben convoyret worden, befindlich, habe

bezahlen dürfen, zumahlen das Convoy-Schiff alsdann expresse zum Convoiren ausgerüstet gewesen und niemahls so viel Güter über Bord nehmen müssen, dafs dieselbe ihm am Fechten hätten hindern können; hingegen ein solehes Schiff, dafs mit Gütern voll gepropfet, nicht zu retten ist, wenn es eine Kugel etwas tieff unter Wasser bekommt. Ueberdem hat ein Convoysschiff wenigstens 40 bis 50 Kanonen und 200 bis 250 Mann an seinem Boort; wogegen keines von obigen dreyen Gattungen zu vergleichen stehet. Und obgleich in Holland von dem Staat Schiffe zu Admiralschaften in Kriegs-Zeiten ausgerüstet werden, so sind es doch auch nur allein solche, die wenigstens 50 Stücke führen, auch bey solchen Conjunctionen, da die Frachten weit höher zu bedingen, um dadurch die Unkosten wieder gut zu machen. Doch gesetzt, es wäre thunlich, das communicirte Project zur execution zu bringen, was hätte den endlich die gute Stadt für Nutzen davon, den sie doch so theuer erkauffen soll? weiter nichts als dafs sie drey Hamburger Schiffe hätte in die Fahrt gebracht, womit aber ihrer Schiffahrt noch wenig geholffen seyn würde, weil sie nichts desto weniger so viel Hundert andere frembde Schiffe müste nebenher fahren lassen. Solten auch diese Rhedereyen noch weiter anwachsen, wo wollte dann die löbl. Admir. alle das Geld zu deren Bestreitung hernehmen; sintemahl, wenn drey Schiffe 25 000  $\text{R}$  Zuschufs erfordern, zwölf Schiffe nothwendig 100 000  $\text{R}$  kosten müssen; und es wären dann auch doch nur erst 12 Schiffe von Hamburg in der Fahrt, welche gegen die grofse quantitet der frembden Schiffe in keine Consideration kommen; wafs ferner das Mitnehmen anderer unbemannten Schiffe in ihre Gesellschaft betrifft, so lasse man einen jeden urtheilen, ob der Capitain eines solchen mit Gütern angefüllten Convoy-Schiffes, das nur halb zum Fechten ausgerüstet ist, wohl Stand halten sollte, wenn er seinen Übermann heran segeln siehet, und ob derselbe nicht vielmehr nach dem Exempel vieler Generals seine Retirade bei Zeiten zu nehmen suchen würde, da er sonst seinen unvermeidlichen Untergang schon vor Augen zu haben vermeinte, wann auch gleich die ihm zu convoiiren obliegende unbemante Schiffe im Stich blieben; und endlich würden nichtsdestoweniger alle diese Anstalten die löbl. Admir. doch nicht von der Last zu befreyen vermögend seyn, ein oder mehr Convoy-Schiffe beständig in Bereitschaft zu halten, um damit bey entstehendem Krieg zwischen andern Puissancen die hiesige Schiffe nach Engelland, der Bucht von Frankreich, Grönland, Archangel pp. convoyren zu können, oder auch nur die Elbe u. sonderlich den Hafen zu Cuxhaven zu beschützen; mithin, wann etwann ein oder ander Schiff für seinen Feind dahin seine Zuflucht suchte, zu protegiren. Denn in solchen Conjunctionen könnten die Rheders von solchen Schiffen, wie das Project angebt, dieselbe ungleich besser für sich anderweitig employren, und würden sie gewiss ohne grofsen Lohn der löbl. Adm. nicht überlassen; nicht einmahl zu gedenken, dafs solchergestalt dieselbe alsdenn von einem Particulier dependiren und demselben gleichsahm unterwürffig seyn müste; in mehrerm Betracht es der Stadt unvermeidlich obliegt, sich allemahl in solcher Positur zu stellen, den Elb-Strohm u. ihren hiesigen Hafen sicher u. rein zu halten, wofern sie sich nicht in Gefahr sehen will, dafs eine



frembde Puissance ihre Schild-Wache Ihr vor den Hafen hinstelle u. dann noch wohl gar eine Vergeltung dafür fodere, dafs sie ihre verwahrlosete Sicherheit maintainiret habe.

44<sup>1)</sup>.

## Plan zur Übertragung des Convoye-Wesens

an löbl. Admiralität für 10 Ausrüstungen der Convoysschiffe.

Mai 1740.

I.

Die Einnahme des Admiralitätszolls und der Convoye-Gelder hat man ein Jahr in's andere gerechnet, alljährlich zu seyn befunden . . . . .	Cour. <i>m</i> 114 000.—
Bey der Cämerey sind belegt <i>℥</i> 420 000 Banco, hiervon würden die Interesse durchgängig zu 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> pr. Cent zu stipuliren seyn, welches sich betrüge . . . . .	" 10 500.—
Was die Admiralität, von den in Häusern belegten Capitälten genieiset, will man nicht einmahl mitrechnen.	
Wäre also derselben feste jährliche Einnahme . . . . .	<i>m</i> 124 500.—

II.

Die Ausgabe zu Ausrüstung einer Convoye, hat man nach sorgfältiger durchsehung voriger Rechnungen, bey der letzten Reise des Capitain Paulsens folgende zu sein befunden.	
Dieses Schiff, genannt das Wapen der Admiralität, ist 7 Monahte 10 Tage auf der Hin- und Herreise gewesen, hat 250 Mann geführet, worunter 50 Soldaten gewesen. An Loots-Geld, und für Ever, das Schiff in See, und wiederum an die Stadt zu bringen, ist ausgegeben . . . . .	<i>℥</i> 606.—
An halber Gage an den Capitain und die gantze Equipage von der Stadt bis in die See, und von der See, in die Stadt . . . . .	" 3014.13
	<u>3620.13</u>
An Mundkost in erwehnter Zeit . . . . .	" 1980.14
An 7 Monath und 10 Tage Gage an die Equipage, so wohl Officers und Gemeine, als Soldaten, zuzolge der Rolle, ohne den Capitain, da der Matrose 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> a 5 Thlr. des Monahts bekommen . . . . .	" 29 730. 8
	<i>℥</i> 35 332. 3
Transport der Ausgabe voriger Seiten	( <i>℥</i> 35 332. 3)
An Mundt-Kost ist in allem ausgegeben worden, welches ungefähr ca. 7 <i>β</i> des Tages für jeden Mann auskömt	<i>℥</i> 20 000.—
Für Provision der Cajüte . . . . .	" 1 090.—
An den Capitain bey dem Schiffe 200 Rthl. mit dem Agio in Cour. . . . .	" 696.—

<sup>1)</sup> Hamb. Staatsarchiv. Vgl. oben S. 102.

Auf dessen Tratta aus Cadix . . . . .	℥	1 591.—
An Rechnungen der Zimmer-Leute, Segelmacher, Mastmacher, Reepschläger, Schmiede, Küper, Mahler, Eisen-Krahmer, Blickenschläger und anderer . . . . .	„	13 286.—
Worunter zwar vieles begriffen, welches nicht eygentlich zur Ausrüstung kann gerechnet werden, wenn man supponiret, dafs ein Schiff an sich selbst in allem fertig, und versehen seyn muß. Man hat aber doch diese ganze Summe lieber auswerffen wollen, weil hingegen auch viele Sachen aus dem Arsenal genommen, und eben nicht berechnet worden, als Pulver, Lunten, Bley, Kugeln und dergleichen. An den Capitain sind per Monath 50 Thlr. bezahlt, dafür es aber keiner thun wird, der den Vortheil bey der Mundkost nicht hat (:vide infra:), ist per 7 Monathe und 10 Tage . . . . .	„	1 100.—
	℥	73 095. 3

Transport voriger Seite (℥ 73 095. 3)

Hierbey ist noch die Assecurantz Prämie zu fügen, welche aus und zu Hause wohl nicht unter 8 proCent wird zu erhalten seyn, und das Schiff ist wenigstens auf 100 000 7/8 zu taxiren, wäre . . . . .	„	8 000.—
	℥	81 095. 3

Alles was man gefunden hat, dafs an dieser Ausgabe zu menagiren seyn mögte, wenn die Mannschaft der 250 auf 200 Persohnen reduciret würde, würde bestehen 50 Matrosen weniger à 5 Thlr. per Monath, sind per 7 Monath und 10 Tage . . . . .	℥	5 500.—
An der halben Gage und Mundkost von der Stadt bis in die See und wieder aus der See bis in die Stadt, betrage sich nach gedachter Proportion die Ersparung	„	800.—
Und die Mundkost der erspahrten 50 Mann wäre per 7 Monath 10 Tage à 7 β des Tages für jeden Mann	„	4 812. 8
Könnte man aber, wie daran nicht gezweifflet wird, die von der Admiralität selbst hinkünftig zu besorgende Mundkost von 7 auf 5 β setzen, so würden die 2 β auf jeden Mann während 7 Monath 10 Tage von 200 Mann sich betragen . . . . .	„	5 500.—
	℥	16 612. 8

bliebe noch übrig, so zur Ausrüstung einer Convoe auf etwa 7 Monath erfordert würde . . . . .

Zu dieser Summe, welche die Ausrüstung eines Schiffes etwan kosten würde, wäre noch nun hinbey zu fügen, dafs, da der Capitain nicht weiter von der Mundkost profitiren soll, er bey einer solchen Reise wohl nicht weniger als 1000 thlr. für seine Mühe werde haben wollen, u. also zu den vorhin für den Capitain ausgeworffenen 1100 7/8 noch hinbey zu setzen seyn mögten . . . . .	„	1 900.—
Auch werden vorjetzo die Matrosen unter 7 Thlr. des		

Monahts nicht zu haben seyn, u. solehemnach von etwan  
75 Mann à 2 Thlr. einem jeden per Monaht mehr  
wehrenden  $7\frac{1}{3}$  Monaht solches betragen . . . . .  $\text{£}$  3300.—  
 $\text{£}$  69682.11

Doch wären, was die der Admiralität künftig allein zu Lasten  
kommende Kosten betrifft, nach dem Plan abzuziehen,  
was die 50 Mann Soldaten an Gage geniessen, denn  
diese bleiben der Cämerey billig allein, weil sie, wenn  
die Soldaten zu Hause sind, solche bezahlen muß.  
Und dieses betrüge sich auf 50 Mann à 6  $\text{£}$  8  $\beta$  per  
Monaht in 7 Monaht . . . . . „ 2275.—  
Folglich bliebe die Ausgabe der Admiralität nach Abzug dieses „ 67 407.11

## III.

Die Ausgabe der Admiralität zur Ausrüstung einer Convoye auf  
etwa 7 Monahte beläuft sich nach voriger Seite: 67 407  $\text{£}$  11  $\beta$ . Hier-  
zu müssen nun noch die anderweitige von ihr jährlich zu bestreitende Aus-  
gaben mit beygefüget werden, da man denn nach mehrmahligem Ueber-  
schlag des folgenden Calculi wegen sich vereinbahret hät.

a) Die Feuerung auf dem Helgelande u. auf dem Neuen-  
Wercke kostet, nachdem jetzo einen ganzen Monaht  
länger herdurch geblüset wird, als sonst gebräuchlich  
gewesen: . . . . .  $\text{£}$  15 000.—  
b) Pilotage . . . . . „ 7 000.—  
c) Beytrag zur Commerciën-Cassa, Pensionen der Con-  
suls u. sonstige Extraordinaria . . . . . „ 20 000.—  
d) Unterhaltung der Arsenale . . . . . „ 3 000.—  
e) Salaria der Bediente . . . . . „ 3 000.—  
f) Unterhaltung der Schiffe u. Mundkost, wenn sie zu  
Hause sind. . . . . „ 15 000.—  
g) Reparation der Schiffe . . . . . „ 10 000.—  
h) Unkosten zu Ritzbüttel, für die Helfte der Admiralität  
und belieffe sich auch der letzte Post noch einmahl soviel,  
würde doch dieses zu einer so großen Rechnung aus-  
machen . . . . . „ 76 000.—  
Wäre also die ganze jährl. Ausgabe, wenn ein Schiff aus-  
gienge, und die übrigen Kosten mit gerechnet werden „ 143.407.11

## IV.

Nach der Ausrechnung in § I ist die jährl. Einnahme der  
löbl. Admiralität wenigstens . . . . . Cour. „ 124 500.—  
Nach umstehender Ausrechnung in § II et III ist die  
jährliche Ausgabe, wenn eine Convoye ausgehen sollte,  
mit den übrigen parcelen . . . . . „ 143 407.—  
Und würden also zu supplirung solcher Kosten à 143 407  $\text{£}$   
— ausser der Einnahme 124 500  $\text{£}$  — wenn man  
vors erste auf eine Convoye im Jahre rechnen wollte,  
anderwärts hier erfordert . . . . . „ 18 907.—  
Wollte man aber den Mittel-Weg gehen u. schon gleich  
3 Reisen in 2 Jahren rechnen, so wäre die Ausgabe  
zu 3 Convoyen à 67 407  $\text{£}$  11  $\beta$  . . . . . „ 202 223. 1

Und die 2jährige anderweitige Kosten à 76 000  $\text{₰}$  wären  $\text{₰}$  152 000.—  
 Mithin die gantze Ausgabe in 2 Jahren . . . . . 354 223. 1  
 Hingegen die Einnahme in 2 Jahren à 124 500  $\text{₰}$  . . . . . 249 000.—  
 Blieben also zu 3 Convoyen in 2 Jahren zu ergänzen . . . . . 105 223. 1

Nach nebenstehendem Calculo bliebe zu 3 Convoyen in 2 Jahren zu ergänzen: 105 223  $\text{₰}$  1  $\beta$ . Wäre also ein Jahr ins andere gerechnet, alljährlich zu kurtz 52 611  $\text{₰}$  8  $\beta$ .

## V.

Der jetzige Zustand der Admiralitäts-Casse ist befunden worden zu seyn . . . . . 916 800  $\text{₰}$   
 Wovon bey der Cämerey stehen . . . . . 420 000  $\text{₰}$

Der Posten bei der Cämerey ist ohne Zweifel 420 000  $\text{₰}$  B<sup>co</sup>. Man will hier aber alles mit Fleiß nur zu Cour. halten.

Die Helfte obiger 916 800  $\text{₰}$ , welche die Admiralitaet, inclusive der an die Cämerey geliehenen Gelder von 420 000  $\text{₰}$  in Cassa hat, wäre zu Erbauung eines neuen zweiten Convoye Schiffes, wormit nicht zu zögern seyn dürfte, u. zu andern etwan aufstofsenden ausserordentlichen Ausgaben, bey den Loots-Schiffen, bey etwanniger Vermehrung der Lootsen, bey den Anstalten zu Ritzbüttel, bey nöthigen größern Einwürbungen a Senatu u. sonsten sich zutragen könnten, an die Seite zu setzen.

Die andere Helfte hingegen à 458 400  $\text{₰}$  bliebe zur Ergänzung des Manzel-Postens gewidmet, welcher nach obiger Rechnung alljährl. höchstens seyn würde: 52 611  $\text{₰}$  8  $\beta$ .

Damit aber die Admiralitaet sich nicht zu stark von baarem Gelde erschöpfe, müste bey der Cämerey vorher ausgemacht werden, daß gegen die Befreyung von den Convoye-Ausgaben, welche sie zur Helfte tragen muß, es gehe eine Convoye aus oder nicht, sie der Admiralitaet von dem aufgenommenen Posten der 420 000  $\text{₰}$ , jährlich, u. zwar sowohl in dem Falle, daß eine Convoye ausgerüstet würde, als wann sie nicht ausgerüstet würde, 20 000  $\text{₰}$  abtrüge, u. solche von andern wieder aufnähme.

Es hätte also solchergestalt die Admiralität, wenn jährlich nur eine Convoye von ihr bestritten würde, ihren § IV ausgerechneten Mangell-Posten à 18 907  $\text{₰}$  völlig von der Cämerey, u. dürfte ihr baares Geld dazu gar nicht angreifen.

Wären aber 3 Ausrüstungen in 2 Jahren nöthig, so würde sie zu den 52 611  $\text{₰}$  8  $\beta$ , welche sodann vermöge angezogenen § IV ein Jahr ins andere gerechnet, alljährlich fehlen würden, ausser der von der Cammer in solcher Zeit zu hebenden 20 000  $\text{₰}$  doch nur etwann 30 000  $\text{₰}$  zu kurtz schiessen, überhaupt aber die Hälfte der Cassa à 458 400  $\text{₰}$ . wenigstens zu 10 Reisen zureichend seyn, indem man erwegen muß, einmahl, daß nach der Admiralitäts-Bürger eigenem Vermuhten vor der Hand schwerlich mehr denn eine Convoye im Jahre u. wohl nicht einmahl immer werde erfordert werden, daß hoc posito die Einnahme der Admiralität indessen auch zunehme, u. die Ausgabe kleiner werde; daß man die Ausgabe mit Fleiß aufs höchste u. die Einnahme

aufs geringste in diesem gantzen Plan gerechnet, u. dafs man Alles nur für Cour. Geld ankommen, was die Admiralität besitzt.

Beweifs dieses Satzes.

Zehn Reisen à 67 407 £ 11 β	belaufen sich . . .	674 076 £ 14 β
die andere Ausgaben in 10 Jahren à 76 000 £ . . .		760 000 £
		<u>1 434 076 £ 14 β</u>

die Einnahme in 10 Jahren à 24 500 wäre 1 245 000

die Cammer trüge in solcher Zeit ab . . . 200 000

1 445 000 £.

Bleibe nach 10 Jahren der Admiralität Cassa, wenn man auch nur auf die zu diesem Plan destinirte Hälfte (§ IV) von 458 400 *mill.* Und ist endlich auch noch zu notabeniren, dafs in dem gantzen Calculo § V die 916 800 *mill.* sich nur bifs zur Schlufs-Rechnung von 1739 versteht, mithin der Zuflufs von solcher Zeit an auch noch mit in *computum* komme. Sind aber 3 Convoyen in zwey Jahren nöthig, so ist etwa die Helfte der 458 400 *mill.* durch 10 Reisen völlig absorbiert.

## VI.

Weilen also per supra deducta mit völliger Zuverlässigkeit nicht kann vorausgesehen werden, ob es möglich sey, dafs die Admiralität das Convoe-Wesen beständig über sich nehme u. die Cämerey gantz davon befreye; in welchem Falle auch mit derselben eine sehr beschwerliche Liquidation über ihren Antheil an den Schiffen, dem Arsenalen u. so ferner, nöthig sein würde, welche allein das ganze Werk vielleicht hintertreiben könnte, so ist unumgänglich diese Sache nur zum Versuch u. um die Schifffahrt dadurch bey der Stadt wieder zu bringen, zu entrepreniren, u. die Quaestion: Was nach den 10 Ausrüstungen weiter zu thun sey? bifs dahin zu bespahren.

Denn sollte man inmittelst so glücklich gewesen seyn, den vorhabenden grossen Zweck zu erhalten, würden die Deliberationes ratione futuri aller Orten so viel leichter seyn, als jetzo, da man schon aus der Gewohnheit ist, Convoyen auszuschicken, u. da die die Meynungen über deren Noht- oder Unnohtwendigkeit so getheilet sind.

## VII.

Und bey diesen Umständen wären die Bedingnisse, unter welchen die löbl. Admiralität den Versuch zu übernehmen hätte u. die vorher an behörigen Orten ferner ausgemacht werden müsten, nachdem E. H. W. Raht ad relationem seiner Deputatorum solche bereits genehmiget hat, nachfolgende:

1. Das Directorium des Convoe-Wesens würde der löbl. Admiralität zum Versuche überlassen, u. sie machte sich anheissig, wenn eine Ausrüstung einer Convoe verlanget u. a Senatu für nöthig erachtet würde, ohne Concurrentz der Cämerey oder anderweitige Geld-Beyhülffe 10 Ausrüstungen nach einander zu besorgen. Jedoch dafs höchstens in 2 Jahren nur 3 Ausrüstungen erfordert würden, u. dafs sie in unvermuthetem Falle mehrerer Ausrüstungen durch E. H. W. Rahts Vermittelung von E. Bürgerschaft ein Graben-Geld zur Ergänzung des Mangels sich ausbitten müste.

2. Während der Zeit, dafs solchergestalten die Admiralität das Convoye-Wesen allein dirigirte, hat sie die Autorität für sich allein, die Capitaine zu verkiesen, welche die Reisen thun sollen, auch die Victualisirung u. was derselben anhängig, privative, wie sie es am Vortheilhaftesten hält, zu besorgen.

3. Die denen Capitains Tam u. Schröder Lebenslang zugestandene Pensiones werden auf bisserigen Fufs halb von der Admiralität u. halb von der Cämerey bezahlt. Wenn sie während der Zeit sterben, da die Admiralität das Convoye-Wesen allein dirigiret, sollen ihre Stellen nicht wieder verkauft werden.

4. Auch werden der Admiralitaet während solcher Zeit u. bis selbige die 10 Ausrüstungen, es sey in wie viel oder wenig Jahren es wolle, besorget, die beide jetzige Convoye-Schiffe, imgleichen das Arsenal u. was dahin gehöret, ohne Entgeld oder einige künftige Liquidation von der Cämerey zum Gebrauch überlassen. Hingegen nimt die Admiralität über sich, die Reparation u. Unterhaltung der Arsenalen und Schiffe, wie solche die Nothwendigkeit, sowohl bey den Reisen als wenn die Schiffe hier liegen, erfordern wird, u. rechnet der Cammer desfalls nach geschehener 10 Ausrüstungen nichts zu Lasten.

5. Weil es nöthig seyn wird, sonder Verzug auf ein zweytes Convoye Schiff zu gedencken, u. das alte zu verkauffen, so nimt die Admiralität über sich, die Kosten zu dem neuen Schiffe vorzuschieszen, u. vor der Hand allein zu tragen, auch dieses Schiffes Reparation u. Unterhaltung, wie § 4 erwehnt, in der gesetzten Zeit privative zu bestreiten, u. der Cammer künftig solcher Reparation u. Unterhaltung halber nichts zu berechnen. Hingegen würde die Cammer die Helfte der Kosten künftighin ersetzen müssen, welche zu dem Bau des Schiffes erfordert werden. Wohingegen sie auch die Hälfte des aus dem mit ihrem Vorwissen u. Zuziehen zu verkauffenden Schiffe zu lösenden pretii, welche immittelst die Admiralitaet einhebet, nachher wieder zu geniessen hat.

6. Die Cämerey hat das von der Admiralitaet bey ihr successive belegte Capital von 420 000  $\mathcal{M}$  sp. hinkünftig durchgehendes mit  $2\frac{1}{2}$  procent zu verzinzen u. alljährlich ohne weitere Aufkündigung, es mögen Convoyen ausgerüstet werden oder nicht, 20 000  $\mathcal{M}$ . davon abzutragen, welches so zu clausuliren wäre, dafs es ohne Lofskündigung u. Einwärtung geschehen müste.

7. Der Sold der auf die Convoye-Schiffe commandirten Soldaten bleibt zu Lasten der Cammer. Mund-Kost und Provision aber würde auch der Soldaten halber von der Admiralität in den 10 Reisen allein bestritten.

8. Die Pacht des Admiralität-Schreibers flieszet selbiger während solcher Zeit privative zu. Auch ist es mit dem Campagnen-Meister, wenn der jetzige immittelst etwa abgehen sollte, eben so zu fassen.

9. Die Unkosten zu Cuxhaven u. zu Conservirung dasiger Anstalten würden, nach wie vor, halb von der Camer u. halb von der Admiralitaet bestritten.

10. Wenn die löbl. Admiralität in pleno diesen Plan approbiren sollte, wird der Cammer selbiger, soweit nöthig, ebenfalls communiciret,

den Dep. Commercii Nachricht davon gegeben, u. allenfalls, da die Sache nicht ohnedem zu fassen seyn mögte, oder auch die löbl. Admiralitæet zu ihrer Sicherheit selbst es verlangen sollte, mit den bürgerlichen Collegiis u. der E. Bürgerschaft die erforderliche Deliberation angestellt werden müssen.

45<sup>1)</sup>.

### Gedancken über die Ausrüstung des neuen Convoy Schiffes. August 1740.

1. Wenn man seine Gedancken auf die Wieder Herstellung der hiesigen Schiffarth mit eigenen Schiffen richten will, so muſs man, deucht mir, zufoderst wohl überlegen, wie und auf was Weise dieselbe nach und nach von dieser Stadt abgekommen und endlich gar verlohren gegangen sey.

2. In vorigen Zeiten ging die Convoy zum wenigsten alle Jahr einmal von hier nach der Strasse und begleitete die Schiffe nach Engeland, Franckreich, Portugal, Cadiz, Malaga, Alicante, bisz gantz nach Genova und Livorno, nachdehm die Umstände es erforderten und zuliessen, brachte auch dieselben wiederum zurück.

3. Zu der Zeit waren die Engländer bald hier, bald da in Krieg verwickelt und lagen mit den Regierungen von Algiers, Tunis, Salee etc. fast beständig in den Haaren, bald waren sie Freunde und machten Bündnisse mit einander, bald waren sie wieder Feinde und hatten bey dieselben vor andern nichts voraus.

4. Die Holländer wolten auch zwahr gerne mit den Türckischen See-Räubern in guten Verständniſs seyn, diese aber hielten ihnen niemals ihr Wort, sondeen brachen nach erhaltenen Presenten das gemachte Bündniſs bey der ersten Gelegenheit wieder, worüber die Holländer endlich ermüdeten und sich um keinen Vertrag mehr bearbeiteten.

5. Bey so bewandten Umständen könten die Hamburger Schiffe allen anderen Nationen gleich thun, indehm diese nicht wohlfeiler noch mit weniger Gefahr als sie, ja zuweilen nicht mahl so sicher fahren könten, weil dieselbe mit andern christlichen Mächten im Krieg begriffen waren; darauf erfolgte der Friede, und Engeland blieb in Besitz von Gibraltar und Port Mahon, wodurch diese Nation denen Türckischen See-Räubern näher auf die Fersen kahn und ein sicheres Fundament in ihre Vorträge legen könte, in mehren Betracht es denen Türcken auch nicht schädlich war, eine Nation in der Nähe zu haben, mit der sie zum Trotz der Spanier trafiquiren könte, welche Handlung zwischen den Engländern in Gibraltar und denen Türcken in Salée zu Zeiten auch recht important gewesen und auch nachero immer beständig ziemlich dauerhaft geblieben. Die Holländer sahen dieses mit scheelen Augen sowohl als wir an, musten sich aber mit ihrer Schiffarth so gut behelfen als sie konten, bisz sie auch Mittel fanden, sich mit den Algérins in guten Vernehmen zu setzen.

<sup>1)</sup> Hamb. Staatsarchiv. — Bezeichnet mit: von Sr Peter Höckel 1740 im August. Vgl. oben S. 46. 58.

6. So lange nun weder Engeland noch Holland mit denen Türcken Frieden hatten, waren die Hamburger Schiffe eben in derselben Freyheit als sie und konten ihnen gleich thun; da die Engländer auch den Vorzug bey denen Türcken erlangten, waren die Hamburger nicht schlechter als die Holländer, u. weil die Englische Capitains fast durchgehends einen Abscheu vor die Einfahrt der Elbe hatten, so thaten sie auch im Anfange der Schifffarth dieser Stadt eben keinen großen Schaden, sondern diese blieb noch ziemlich im Gange, umb so viel mehr, dafs, wenn ja ein Englisches Schiff hier kahn, dasselbe nicht sogleich eine Zurück-Lahdung erhalten konte, indehm jedermann lieber seine Waaren in Hamburger Schiffe ladete, worinnen solche besser in Acht genommen wurden und dieselbe nicht so viele Havarie machten. Ich erinnere mich hierbey, dafs gleich nach erfolgten Frieden, etwann A° 1718, hier kein einziges Englisches Schiff nach der Strafe zu bekommen war, und dafs verschiedene Projecte deswegen nicht zum Stande gebracht werden konten, weil in denen Haven von Genova noch Livorno kein einziger Englischer Capitain zu finden war, der nach der Elbe siegeln wolte, da doch deren gar viele daselbst vorhanden waren, die Fracht nach Holland suchten. —

7. Da weiß ich nun eigentlich nicht, wodurch es mit der Aussendung unsers Convoy Schiffes je länger je schläfriger geworden; die Holländer waren mit der Farth nach und von ihrem Lande genung beschäftigt, die Englische Schiffer hingegen gewohnten sich nach und nach nach der Elbe, höreten von anderen und erfuhren auch selbst, wie die Einfarth nicht gar schwer wäre, als sie sich dieselbe vorgestellt; sie erfuhren einer von dem andern, wie sie hier noch ein oder ander Avantagie antreffen, denn sie in Holland nicht finden konten. Zu eben der Zeit fing zwahr die Handlung der Englischen nach America sich auch sehr zu erweitern an, und occupirte ihre Schiffe sehr viel; weil aber in Engeland nach gemachten Frieden gar zu viele Faulenzer waren, dafs recht der Erstgebuhrt ebenfals diejenigen, die solches Glück nicht hatten, auf die eine Arth oder die andere, ihr Brod zu suchen nötigte, so verfielen alle solche Leute auf die Schifffarth, wodurch die Seeh dermassen voller Englische Schiffe wurde, dafs keine andere Nation gegen dieselbe aufkommen konte, zumahlen wohl der größte Theil der Englischen Capitains, so bald sie nur ein Schiff unter die Füße kriegten und den Weg zu einem wolüstigen Leben dadurch erlangten, auch zugleich ihre Pflicht und das Augenmerk verliessen, ihren Rhedere jemahls Rechnung und reliqua von ihren Reyssen abzustatten, mithin dahero sich zu gar zu wohlfeiler Fracht anschickten, um nur immer beständig in der Farth zu bleiben. Denen Holländern konten sie dadurch wohl ziemlich, aber doch nicht gänzlich schaden, indehm dieselbe mehr Gelegenheit zur Rhederey und Handlung hatten, ihre Schiffe im Gange zu halten, da überdehm unstreitig ist, dafs diese besser als die Engländer auf die eingeladene Güter Acht haben. Unsere Schifffarth aber kahn dadurch mehr und mehr unter die Füße, vornehmlich da es mit ertheilung eines Convoye-Schiffes immer mehr Schwierigkeit setzte und endlich von der Bürgerschaft gantz abgeschlagen wurde.

Dieses muste also nohtwendig veruhrsachen, dafs diejenigen, welche noch Schiffe nach Cadiz, Mallaga etc pflegten zu senden, dieselben nach



gerade verkauften und nur noch einige wenige nach Portugal übrigblieben, die es auf Gottes Berath mit nicht geringer Gefahr noch fortgesetzt, aber auch immer weniger geworden, bis itzo, da die Zwisstigkeiten zwischen Engeland und Spanien wieder entstanden und mehr angefrischt worden, ihre Schiffe dahin zu senden.

8. Aus obigen allen siehet man demnach klahr vor Augen, wie diese Stadt von der Schiffarth abgekomen, aber auch dafs die anscheinende Conjuncturen dahingegen sehr gegründete Hoffnung geben, wieder dazu zu gelangen, wenn man nur den Weg, auf welchen sie verlohren gangen, zu dessen Wieder Erlangung zurück geht, angesehen die Englische Schiffe schon gutenteils und nach der Elbe gantz ausser der Farth sind; die wollüstigen Capitains verkaufen ihre Schiffe und lassen ihre Rheders die Rechnung selbst liquidiren; kurtz, wir finden auf der Elbe kein einziges Englisches Schiff mehr in der Farth, und die Holländer sind rahr, weil sie in Gegen Haltung der Englischen niehmals zu häufig gewesen, auch jetzo alle Reysen mitthun, welche die Engländer vorhin gethan haben, oder dafs ich mich besser explicire, die Holländischen Schiffe sind zu ihrer eigenen Handlung nicht überflüssig, nachdehm ihnen von denen Engländern keinen Eintrag mehr geschiehet, und überdehm noch Reysen thun können, welche die Englischen vorhin gethan haben. Allein dafs deucht mich sey itzo kein Casus dabilis mehr, dafs jemand von den Kaufleutten kommen und bey Deput. Comm. umb eine Convoy zu begleitung seines Schiffes ansuchen werde; denn zu der Farth nach Portugal allein lohnt es der Mühe um so viel weniger, als die Schiffe schon in der Gewohnheit sind, obgleich mit mehr Gefahr, dennoch allein dahin zu siegeln, auch ohnedem schon von selbstem sich vermehren, und auf Spanien sind fast gar keine Rhedereyen mehr, sodafs wir schon über 13 und mehr Jahren dahin fast gantz ausser der Farth sind, woraus den unstreitig folget, dafs derjenige, der noch kein Schiff hat, keine Convoy verlangen kan, umb auf die Hofnung der Erlangung erst ein Schiff bauen zu lassen, und hingegen auch kein Schiff zu bauen anfangen werden, ehe er versichert ist, dafs er eine Convoy dazu bekommen könne. Folglich müssen Deput. Comm. wohl noch lange warten, wenn sie um keine Convoy anhalten wollen, bevor der Kaufmann nach alter Gewohnheit ihnen um eine anfordert.

9. Bey so bewandten Umständen ging also meine unvorgreifliche Meinung wohl dahin, dafs die neue Convoy müste vollkommen abgetakelt nach Neuen Mühlen gebracht und zugleich an die Börse angeschlagen werden, dafs dieselbe nach Verlauf zweyer Monathen, Wind und Wetter dienende, unausgesetzt absiegeln solte, nicht allein nach Portugal, sondern, wenn es erfordert würde, auch gantz nach Genova und Livorno, zu welchem Ende sich alle und jede, welche unter dessen Schutz zu fahren gedächten, innerhalb der ersten 14 Tagen bey dem Convoy Capt. oder bei dem ältesten Bürger der Admiralitaet anzugeben und sein Schiff ungesäubt in dem Stande zu setzen hätte, dafs er Waaren einnehmen könnte. Geben sich nun viele Schiffe an, so ist das vorgesezte Ziel erreicht; gesetzt aber es fünde sich kein einziges nach Cadiz und also noch weniger längst der Straffe bis nach Livorno, so mufs das Convoy-Schiff sofort in ein Kaufardey Schiff verwandelt werden, welches

dennoch die Schiffe nach Portugal convoyiren, selbst aber Güter auf Fracht vors erste nach Cadiz allein oder Cadiz und Mallaga einnehmen könnte. Geben sich aber ein oder zwey Schiffe nach der Strafe an, so mufs das Convoy Schiff keine Güter auf solche Havens anfangen einzunehmen, bevor jene ihre  $\frac{2}{3}$  Ladhung am Bord haben, und also demselben nicht mehr hinderlich seyn könne; und solcher Gestalt mufs die Einrichtung nach denen Umständen und wie sich Schiffe, auch nach welchem Orth dieselben sich angeben, geschehen. Woraus denn ferner von selbst folgt, dafs auch die Ausrüstung des Convoy-Schiffes darnach angestellt werden mufs; soll dasselbe blofs als Convoy fahren, so mufs die Equipirung und Victualisirung nebst die Armatur zu einem Kriegs-Schiff eingerichtet werden, und da würde, wenn die Engländer allein Meister von der Mittelländischen See wären, so dafs hingegen die Spanische Schiffe noch Capers nicht aus ihre Havens laufen dürften, mithin dadurch denen Algerins die Thür geöffnet würde, mit ihren großen See Räubern auszulaufen, da würde, sage ich, allerdings die Nothwendigkeit erfordern, unser Convoy Schiff nicht nach der alten Weise, sondern nach Proportion und in Gegenhaltung der jetzigen Türkischen Equipirung zu bemannen, und in solchem Fall können allerdings auf das neue Convoy Schiff gemächlich 250 Mann und noch wohl mehr gesetzt werden. Denn das alte Schiff, das Wapen der Admiralitaet, welches hier vor dem Baum lieget, hat 250 Mann geführet und ist doch nicht mahl so groß als das neue, wiewohl, so lange die großen Türkischen Schiffe in ihren Nestern gehalten worden, es auch lange so viele Mannschaft nicht bedarf, sondern mit 200 Mann und noch wohl weniger genugsam bestellet werden könnte. Soll die Convoy nur allein die Schiffe nach Portugal begleiten, so mufs sie zwar nicht so viel Güter auf Cadiz und Mallaga einnehmen, dafs ihr hinderlich seyn kan, die Schiffe nach Portugal zu defendiren, sie kan aber auch mit geringer Ausrüstung zukommen, denn disseits der Strafe, da sie andere zu beschützen hat, sind die Türkischen Capers bey gegenwärtiger Conjunction nicht so leicht zu vermuthen, und jenseits der Strafe, wo es am gefährlichsten ist, hat sie sich nur allein zu beschützen, da denn niemand in Abrede seyn wird, dafs es ein gar großer Unterscheid sey, nur sich allein zu defendiren oder andere zu protegiren.

10. Wie nun aber die Ausrüstung nach denen vorkommenden Umständen und Absichten eingerichtet werden mufs, also mufs es auch mit dem Schiffe selbst und zwar solchergestalt geschehen, dafs dasselbe so wohl zur Convoy als zur Kaufardey dienen könne. Nach hiesiger Gewohnheit wird die Combues (Küche) mitten in das Schiff angelegt, und hingegen werden die großen Anker, Tauen fornen bey der Back (Vordertheil des Schiffs) unter das Deck hinunter gebracht; man begreift aber auch zugleich, dafs die Combues (Küche) in der Mitte des Schiffs gar zu viel Raum wegnehmen und bey einzuladende Waaren in der Defension sehr hinderlich seyn müsse, ferner dafs ein so großes dickes Anker Tau in der kurtzen Distance, bevorab in Winters Zeit, da alles hart gefrohren, nicht so wohl zu regiren stehet, als wenn es die Distance von Vornen bis mitten im Schiff hat. Die Engländer, welche es unstreitig allen

andern Nationen zuvorthun, haben diesen Vortheil seit Kurtzen wohl angemerkt und daher alle ihre Kriegs Schiffe auf solchen Fuß eingerichtet, daß die Combues (Küche) vorne angelegt, die Anker Tauen aber mitten im Schiff hinunter gesteckt werden. Man hat dagegen einzuwenden, die Combues (Küche) könnte vorne für so viel Mannschaft nicht groß genug werden, und hinderte auch, daß vier Canonen vorne im Schiff nicht könnten gebraucht werden. Dieses Argument ist aber falsch, denn die Engelländer sind noch stärker bemannt, und ihre Combues ist dennoch groß genug, ohne daß es die Canonen hindere, kurtz, ich verpflichte mich die Küche vorne hinzulegen, daß 250 Mann gemächlich daraus gespeiset und die 4 Canonen gebraucht werden können.

Ferner wird opponiret, solche Einrichtung trifft man bey den Engelländern allein an, bey andern Nationen aber nicht. Haben wir aber nicht schon Erfahrung genug, daß diese denenselben bereits in vielen Stücken nachgeahmet haben, und daher zu vermuthen, daß sie solches in diesem Stück mit der Zeit ebenfalls thun werden.

Weiter, unsre Convoy Schiffe sind von jeher niehmals anders eingerichtet worden, aber womit beweisen wir, daß wir niehmals einige Correction nötig gehabt haben? Ich meines Theils habe verschiedene Sachen bey der Convoy gefunden, die eben darum schlecht sind, weil man bey der alten Methode geblieben und keine bessere Lehre von andern angenommen hat.

Noch mehr, wir sind gewohnt, die Equipage des Tages dreymahl mit warmen Essen zu speisen, die Engelländer hingegen geben ihrem Volck nur einmahl des Tages warme Kost, aber warum solte man in einer Küche, worinnen man des Tages einmahl warme Speisen kochen kan, solches auch nicht dreymahl des Tages thun können; doch wird vielleicht dagegen vorgeschützt, es würde der Orth durch das beständige Feuer zu sehr erhitzt, welches ich doch noch nicht für bekand annehme. Wo sind aber die Pacta zwischen dieser Stadt und der Equipage, daß dreymahl warme Speysen sollen gegeben werden, oder worum können unsre Leute nicht gleich denen Engelländern und andern Nationen mehr mit einmahl des Tages warme Speyse eben so wohl zu recht kommen? Die Engelländer sind doch auch Menschen und es noch wohl besser als unsre Leute in der Welt gewohnt, gewiß das Schiffsvolck durchgehends siehet nur auf die Gage, nicht aber sonderlich auf die arth der Bekostigung.

Die Hauptursache ist also wohl, daß man von dem alten Schlenterian nicht gerne abgehen will, weil man ihn einmahl so gewohnt ist, und daß diejenigen, denen es obliegt, eine bessere Einrichtung zu machen, dazu keine Wissenschaft genug haben, auch in den Gedanken stehen, daß, wafs sie selbst wissen, nothwendig das beste seyn müste. Bis hieher gehen vors erste meine unmafsgebliche Gedanken, und es würde theils schwer fallen, theils zu verwegen seyn, jetzo schon weiter aussehende projecte festzusetzen; wenn aber Gott Gnade geben wolte, daß die Farth des Convoy Schiffes nur erst glücklich so weit als vor erwehnt im Gange wäre, so weiß ich nicht, warum man selbiges nicht mahl eine Reyse nach der Levante, Scandarona, Smirna etc als ein Kaufardeck Schiff solte thun lassen, und damit eine gute Fracht verdienen. Particulier Leute in Holland schicken jährlich mehr als ein Schiff dahin, und weil wir es

nicht thun, so müssen wir die von dannen kommende Waaren aus ihren Händen haben, mithin ihnen den Nutzen zufließen lassen. Ich glaube nicht, daß es hier an Einladern fehlen werde, und zu einem Algierischen Passeport habe ich auch schon untersucht wären ebenfalls auch wohl Mittel, wenn es nur erst mit Nachdruck gesucht würde. Gantz neulich ist auch das vormahlige Project vom Grasbrock mit preussischer Flagge wieder aufgewärmet worden, und ich habe selbst mit dem Projecteur darüber ziemlich weitläufig gesprochen, nach solcher Untersuchung aber auch gefunden, daß er uns nicht die geringste Sicherheit mehr procuriren kan, als die wir selbst schon haben, und wer weiß, ob nicht auch zugleich noch wohl wals bessers nach denen Philippinischen Eylanden zu projectiren wäre.

Endlich muß ich auch noch anführen, daß, wenn Gott gebe bey erfolgenden Fahrt des itzigen Convoy Schiffes noch ein zweytes dazu erfordert würde, selbiges mit dem grösten Vortheil nach das alte könnte gebauet werden, und solchem nach die Anker, Tauen, Eysen etc aus dem alten wiederumb zu dem neuen employret werden.

Die Teutsche Sprache habe ich weder nach dem Donat noch der Grammatica gelernet, und dahero auch keinen zureichenden Grund, gantz ohne Fehler zu schreiben; noch lächerlicher aber wäre es, wenn ich behaupten wolte, daß meine Meinung die beste sey.

## 45 a.

Bei dem vorstehenden Aktenstück liegt ein Schriftstück, das nicht unterzeichnet ist und wohl eine Entgegnung auf die von Höckel verfaßten „Gedanken etc.“ sein soll. Es lautet:

ad 2. Unsere Stadts-Convoy ist in keine 50 Jahr weiter als bis Mallaga gangen, jedoch von A° 1690 bis 1701 fast jährlich; hernach kam der Krieg mit Spanien, da die Convoyen anderwärts gebraucht wurden, die auch nach Spanien nicht gehen durften. Nach Endigung dieses Krieges fuhren auf Spanien noch viele montirte Hamb. Schiffe, deren aber doch verschiedene von den Türken genommen wurden, andere kunte bey der großen Equipage nicht bestehen, zumahlen da die Holländer mit den Türken Frieden machten, der zwar A° 1715 wieder gebrochen, aber A° 1724 (: ni fallor:) <sup>1)</sup> wieder geschlossen und bis anhero gehalten worden.

ad 6. England hat in diesem gantzen Seculo mit den Türken (: ausgenommen Salee:) Friede gehabt, und nam deren Fahrt hauptsächlich zu, wie Holland von den Türken unfrey war, deswegen man bey ihnen sicherer ging, und sie überall praeferece funden. A° 1718 war es schon längst Friede gewesen, und kamen schon vorher viele Englische Schiffe anhero.

ad 7. Unsere Convoy ging A° 1715 und 16 noch nach Lix<sup>a</sup> <sup>2)</sup>; daß man disselbe aber nachhero fast nicht mehr verlangte, war die wahre Ursache:

<sup>1)</sup> Vgl. oben S. 48.

<sup>2)</sup> Lissabon.

1) Der disput zwischen die Capit. Tamm und Schröder, da ein Schiff wieder aufkommen und das andere wieder hinunter gehen muste, dadurch der Winter einfiel, dafs die meiste Schiffe hier befroren und den gantzen Winter liegen musten, die freye Schiffe aber ihre Reise beförderten<sup>1)</sup>.

2) Dafs A° 1717 in Capit. Tammens Convoy woll 400 Kisten Zucker von Lix<sup>a</sup> gebracht wurden, welche Fracht er den Kauffardey-Schiffen gleichsam stahl, die mit Saltz vorlieb musten. Ueber beides ist der Zeit vom Commercio genug geklaget, und ist daher das Convoyfahren gleichsam verabscheuet worden, welches eine gar bekante Sache und der Hauptverfall des Convoywesens ist, und dadurch ward der Kauffman an frembde Schiffe gewohnet, weilen er deren sich zu wollfeilen Frachten und prompt bedienen konte. A° 1727, 28, 29 ging zwar die Convoy wieder aus; weil aber die Cämerey sich immer widersetzte, ihre Helfte herzuschliessen, sodafs die Zeit verstrich, in welcher die Convoy gehen muste, wurde der Kauffman endlich müde, umb die Convoy mehr zu verlangen.

ad 8. Es finden sich noch einige Hamburger Schiffe, so nach Spanien gehen, zumahlen auf Mallaga; ob sie aber Convoy suchen werden, stehet dahin; wenn sie aber angeschlagen wird auszugehen, werden sich schon einige finden.

ad 9. Die Convoy müste die Schiffe nach Portto, Lix<sup>a</sup>, Cadix und Mallaga und nicht weiter begleiten; nach Italien lohnet es die Mühe nicht. Convoy mufs Convoy bleiben und kein Kauffardey-Schiff seyn, welches nicht bey einander stehen kann, zumahlen bey Krieges-Zeiten, und wenn das neue Schiff mit 160 Matrosen und 40 Soldaten oder äufferst mit 180 Matrosen und 40 Soldaten besetzt würde, ist es stark genug equipiret.

ad 10. Weil die Convoy kein Kauffardey seyn mufs, fällt dieser Satz gänzlich dahin, wegen einer besseren Einrichtung des Volks Speisung ist woll eher eine Verenderung zu wünschen als zu hoffen, zumahlen es anjetzo wegen der wenigen Matrosen garnicht thunlich ist, die man nun erst wieder encouragiren mufs, und obschon die Engländer des Tages nur einmahl warme Kost haben, so mir unbewust, kostet doch ihre Victualisirung mehr als die unsrige.

NB. Die Erbauung eines 2<sup>ten</sup> Convoy Schiffes ist bey den jetzigen Coniuncturen unumbgänglich nöthig.

46.

## Extractus Protocolli Senatus Hamburgensis.

Lunae d. 10. Maji Anno 1745<sup>o</sup>).

Conclusum et commissum Herrn Amsinck und Herrn Kentzler, denen Deputirten des Commercii auf deren Gesuch vom 21. v. M. wegen der von David Friederich Klug gegen die Türkischen Seeräuber ausgerüsteten Fregatte, wieder zur Antwort zu ertheilen:

<sup>1)</sup> Vgl. oben S. 182. ff. 188. 246. Zu dem Folgenden vgl. S. 158 ff.

<sup>2)</sup> Protokoll der Kommerzdeputirten. Vgl. oben S. 62.

Ein Hoch-Edler Rath habe derselben Vorstellung bey löblicher Admiralität untersuchen lassen, und wäre demnächst resolviret worden, besagtem Bürger David Friederich Klug, in seinem Verlangen auf folgende Weise und Bedingnisse zu willfahren.

1) Dafs die auszurüstende Fregatte von einigen Deputirten der Admiralität vorgängig in Augenschein genommen und examiniret würde, ob sie solchergestalt gebauet und mit den nöthigen Canonen von erforderlicher Calibre, auch kleinem Gewehr, Munitio, Pulver, Bley, Kugeln, Sprengkästen und sonst allem übrigen dergestalt wirklich versehen sey, dafs sie erfordernden Falls eine rechtschaffene tapfere Gegenwehr zu leisten im Stande wäre.

2) Dafs aufer denen bereits darauf befindlichen 24 Canonen die annoch verlangten vier sechspfündigen Stücke von der Admiralität wie bishero gewöhnlich sollten hergeliehen werden.

3) Dafs, in Ansehung des auf diesem Schiffe ermangelnden Raumes, die sonst determinirte Besatzung von 50 Mann, jedoch nur für dieses Mahl und ohne Folge, bis auf 40 Mann, aufer dem Schiffer, Ober- und Unter-Steuermann, auch Chirurgo, könnte vermindert werden.

4) Dafs löbl. Admiralitaet für die Helfte von solcher Equipage, nemlich für 20 Matrosen, monatlich für jede Person, an Lohn und Kost, überhaupt 10 Thaler, und zwar von der Zeit an, und so lange, als das Schiff die rothe Tonne pafs- und repassiret seyn würde, solange aber solches in Ladung oder wegen contrairen Windes auf der Elbe liegen müfste, ein für allemahl nicht mehr denn 40 Thaler denen Rhedern vergüten würde.

5) Dafs von der gantzen Equipage der löbl. Admiralität eine richtige Musterrolle durch den Wasserschout sollte eingeliefert und von dem Schiffer ausdrücklich die Verpflichtung gefordert werden, ein accurates und allenfalls eidlich zu bestärkendes Journal zu halten, damit, wann etwa während der Reise einer von der Equipage sterben oder irgend in einem Hafen vom Schiff entlaufen, und dessen Platz nicht wieder besetzt werden mögte, dieser Abgang der Admiralitaet zu Gute komme.

6) Dafs, wenn die Rheder dieses Schiff ausserhalb Landes zu verkaufen sich entschliessen möchten, sodann von dem Tage an, da das Schiff geliefert und das Volk abgedanket würde, die Admiralität weiter zu nichts concurrirre, sondern sie, Rhedere, die Kosten der Zurückreise des gesammten Schiff-Volks allein zu tragen hätten. Und endlich

7) Dafs vor Allem der oder diejenigen, welche die Ausrhedung des Schiffes besorgten, darzuthun verbunden wären, dafs Alles was zur Takelagie, auch zu den Schiffs-Geräthschaften und zu der völligen Victualisir- und Proviantirung desselben nöthig, in hiesiger Stadt, von deren Bürgern und Einwohnern wirklich erhandelt und angekauft worden.

Wenn also vorbenannter Bürger zu allem obigen, so viel ihm davon obläge sich erklären würde, so hätte derselbe bey löblicher Admiralität behörig sich zu melden, und dieser Beihülfe angeführter mafen in der That zu verfahren.

47<sup>1)</sup>.

### Instruction

für den Cap<sup>no</sup> Jochim Wilhelm Brockes, welcher mit dem Schiffe, „das Wapen von Hamburg“ genannt, nach der Mittelländischen See gehen soll. (1746).

1.

Soll gedachter Cap<sup>no</sup> sofort nach gehaltener Musterung die Elbe hinunter segeln und einige Tage vor Cuxhaven liegen bleiben, um die gesammte aufhabende Mannschaft in dem benöthigten Manoeuvre wohl zu exerciren.

2.

Jedoch muß sein Verweilen auf der Rhede von Cuxhaven längstens sich über acht Tage nicht erstrecken; alsdann er, woferne nicht etwan Wind und Wetter zugegen, in See zu gehen und die nach Port à Port, Lissabon, Cadix und Malaga von hier aus destinirte Kauffardey-Schiffe, welche sich gegen die Zeit zu ihm fügen werden, dahin zu begleiten und in Sicherheit zu bringen hat.

3.

Wann solches geschehen, so hat der Cap<sup>no</sup> Brockes mit dem Kreutzen auf die Türkischen und vornemlich Algierischen Seeräuber den Anfang zu machen; wobey er hauptsächlich bemühet seyn wird, soviel als den Umständen nach möglich seyn will, zu verhüten, dafs gedachte Seeräuber nicht durch die Strafe kommen, mithin für die Hamburgischen Schiffe die Fahrt in der Spanischen See frey bleibet.

4.

Zu dem Ende hat der Capitaine Brockes seinen Kreuz-Zug regulariter nicht weiter als bis unter das Cap de Gates fortzusetzen; es wäre denn dafs er allda einen Seeräuber ansichtig würde, welcher weiterhin zu entflüchten trachtete; alsdann er denselben bis unter das Eyland Yvica verfolgen mag.

5.

Auf diesen jetzt beregten Kreuz-Zügen so wohl als sonst überhaupt hat der Cap<sup>no</sup> Brockes nicht nur dieser Stadt wie auch anderer Europäischer Nationen Kauffardey-Schiffe, welche er etwan im Gefechte mit den Seeräubern oder gar von selbigen schon erobert antreffen möchte, diesen Seeräubern mit Anspannung seiner äußersten Kräfte zu entwältigen, sondern er hat auch gedachte Seeräuber, wo er denselben in der See beykommen kann, in Gottes Nahmen anzugreifen und offensive wider dieselben zu agiren.

6.

Die Schiffe, welche der Capitaine Brockes den Seeräubern abzunehmen das Glück haben möchte, kann derselbe zu Malaga aufbringen. von deren Gröfse und übriger Beschaffenheit umständlich an Uns be-

<sup>1)</sup> Prot. der Kommerzdeputirten. (Arch. D. H.-K.)

richten und darauf Unsere Verhaltens-Befehle derenthalben gewärtigen. In Ansehung der Personen aber, deren er in dem Gefechte mit den Seeräubern sich bemeistern wird, hat er die von sothanen Räubern vorhin zu Sklaven gemachte Christen sofort in Freyheit zu setzen, die Türken aber in Spanien, auch allenfalls in Portugall bestthunlichst zu verkauffen, woferne nicht vielleicht unter diesen Türken sowohl als Christen sich einige befunden, durch welche er den etwannigen Abgang seiner eigenen Mannschaft zuverlässig ersetzen zu können urtheilen mögte.

## 7.

Den ihm begegnenden Kriegs-Schiffen fremder Puissancen hat der Cap<sup>no</sup> Brockes alle geziemende Ehre und Deference zu bezeigen, auch auff Verlangen seine Documenten ihnen durch einen Lieutenant an Bord zu senden, selbst aber zu deren Ueberbringung sich anderst nicht denn blofs gegen einen Admiral einer fremden Flotte zu verstehen.

## 8.

Würden Kriegs-Schiffe oder auch Armateurs der vorjetzo im Kriege verwickelten Puissancen ihm alsdann begegnen, wenn sich eben Hamburgische oder anderer neutralen Nationen Kauffardey-Schiffe unter seiner Begleitung befinden, und gedachte Krieges-Schiffe oder auch die Armateurs diese Kauffardey-Schiffe visitiren wollten: so hat der Capitaine Brockes solches bestmöglichst zu decliniren; woferne sie aber durchaus darauf bestehen, die Visitation, jedoch unter dem Bedinge zu verstatten, dafs er einen Lieutenant zugleich mit an Bord sende, welcher solcher Visitation beywohne und alle Unordnung dabey zu verhüten suche. Falls aber dieses wider Verhoffen nicht wollte zugegeben werden, so hat der Cap<sup>no</sup> Brockes die Visitation nicht zu verstatten, auch allenfalls Gewalt mit Gewalt zu vertreiben. Bey der Visitation hat er nur dieses untersuchen zu lassen, ob das Kauffardey-Schiff, welches visitiret wird, Contrebande-Güter geladen hat. Fünde sich dergleichen nicht, der Kaper oder das Krieges-Schiff aber, von denen der Kauffahrer visitiret wird, wollten denselben unter dem Vorgeben, er hätte Gut geladen, welches den Feinden ihrer Krone zugehörte, aufbringen: so hat der Cap<sup>no</sup> Brockes diesem Kauffahrer allen benöthigten Schutz dagegen zu verleihen und der Aufbringung nach äußerstem Vermögen sich mit Gewalt zu widersetzen.

## 9.

Die Schiffer von den unter seiner Convoy sich begebenden Hamburgischen und anderer neutralen Nationen Kauffardey-Schiffen hat der Cap<sup>no</sup> Brockes den Admirals-Brief unterzeichnen zu lassen, die Anzahl ihres Geschützes nebst ihren übrigen Umständen zu untersuchen, und woferne an Ammunition und Provision bey ihnen ein Mangel zu verspüren, sie dazu anzubalten, dafs sie allda, wo sie am ersten einlaufen können, denselben zu ersetzen sich bemühen. Desgleichen hat er von allen diesen Kauffardey-Schiffen die Connossementen und übrige Documenten sich sofort vorzeigen zu lassen und, wenn er findet, dafs daran etwas mangle, die Schiffer anzuweisen, dafs sie wo immer möglich es redressiret zu bekommen sich bemühen.



## 10.

So oft als die Umstände es vergönnen, hat der Cap<sup>ne</sup> Brockes sich auf die Rhede von Malaga zu begeben und eine Chaloupe nach diesem Orte hinein zu senden, welche die von Uns an ihn ergehende rescripta und andere Briefe allda abblange.

## 11.

Erhält er nun Nachricht, daß verschiedene und wenigstens 3 a 4 Schiffe zusammen um seinen Schutz sich bewerben und sich in einem der zur rendezvous zu bestimmenden Häven, Gibraltar oder Port-Mahon, zu einer gewissen Zeit sich einfinden wollen: so hat er Fleiß anzuwenden, daß er umb die bemerkte Zeit, nach Gelegenheit der Örter, woher solche Schiffe kommen, entweder zu Port-Mahon oder zu Gibraltar eintrefte und darauf die von Livorno, Marseille etc. kommende Schiffe von Port-Mahon bis an die Straße, die aus der Spanischen See kommende aber von der Straße bis unter das Eyland Yvica zu begleiten.

## 12.

Außer diesen Fällen aber hat der Cap<sup>ne</sup> Brockes diejenigen Kaufardeck-Schiffe, welche schon im September-Monathe Weine und Rosinen zu Malaga zu laden anfangen und hieher destiniret sind, so viel als deren sich seiner Convoy bedienen und desfalls auf einander warten wollen, alle auf einmahl bis auf die Höhe von Lissabon zu begleiten, darauf in der Art. 4 bemerkten Gegend, nemlich zwischen der Straße und dem Cap de Gates, wider die Seeräuber seine Kreuzzüge fortzusetzen, im Februario aber die alsdann von Livorno, Cette, Marseille etc. mit Früchten und Weinen retournirenden Schiffe von Port-Mahon abzuholen, darauf zu Malaga, Cadiz und Lissabon, damit die an solchen Orten fertig liegende Schiffe sich auch zu ihm fügen können, zu escaliren und demnächst ultimo Februario mit selbigen insgesamt anhero zurück zu kommen.

## 13.

Der Cap<sup>ne</sup> Brockes muß in sein unterhabendes Schiff keine Waaren laden und hat übrigens dahin zu sehen, daß auf demselben sowohl als auch auf den unter seiner Begleitung befindlichen Kauffardeck-Schiffen gute Ordnung beständig gehalten werde, und wird zu dem Ende auf den Articul-Brief verwiesen: wie er denn auch die dawider handelnde, nach geschehener Untersuchung und mit Zuziehung der Officianten, gehörig zu bestrafen, wenn aber das Verbrechen eine Lebens-Strafe verdienete, die schuldig befundenen geschlossen hieher zurück zu bringen hat.

## 14.

Der Cap<sup>ne</sup> Brockes wird sich angelegen seyn lassen, fleissig an Uns zu referiren, vor allem was ihm auf der Reise begegnet ein exactes Journal zu halten und selbiges nach seiner Gott gebe! glücklichen Zurückkunft der löbl. Convoy-Deputation bey der von ihm sodann abzustattenden Relation zu übergeben.

Urkundlich Unsers hierunter gedruckten Stadt-Insiegels und Unsers Secretarii Unterschrift. Gegeben Hamburg den . . .

48.

**Verpflichtung des Schiffspredigers Selle<sup>1)</sup>.**

23. März 1750.

Abseiten der löbl. Convoye-Deputation wird dem Schiff-Prediger Ehr. Selle hirmit zu seiner Wissenschaft und Nachlebung bekandt gemacht, wassmassen vermöge Concl. d. 23. Martz a. c. ihm die angesuchte vermehrung seines monatlichen Gehalt bis auf 40  $\frac{1}{2}$  Courant, jedoch unter nachfolgende von ihm zu erfüllende Bedingungen zugestanden, dafs Er

1) das gantze Jahr hindurch, so lange der Baum geöffnet, und der Strohm nicht mit Eis belegt, alle Sonn- und Fest-Tage und zwar auf Ostern, Pfingsten und Weynachten, den 1<sup>ten</sup> und 2<sup>ten</sup> Feiertag vor der Hand bis auf anderweitige Verordnung des Morgens von 10 bis 11 über die ordentliche Evangelia predigen, und wenn er, erheblicher von ihm jeder Zeit gehörigen Ohrts anzuzeigender Ursachen halber solches in Persohn zu thun verhindert würde, durch einen tüchtigen Menschen seine vices auf seine eigene Kosten vertreten lassen.

2) Soll er alle Donnerstag vor der Beth-Stunde nach der Ordnung des kleinen Catechismi Lutheri, welcher binnen eines Jahres Frist zu absolviren, über ein stück aus denselben, eine zu dessen Ausleg- und Erklärung dienende kurtze Rede, die aber nicht über eine halbe Stunde dauren mufs, halten.

3) Ist er verbunden, die Kranke und seines Zuspruches bedürftige Convoye Leute auf deren verlangen fleifsig zu besuchen.

Hamburg, d. 23. Martii 1750.

Henrique Jencquel

als ältester Bürger der löbl. Admiralität.

49.

**Eid des Lieutenants auf der Convoy<sup>2)</sup>.**

Ich N. N. lobe und schwere zu Gott dem Allmächtigen, dafs ich E. Hochw. Rahte und dieser Stadt unter dem mir vorgestellten Commandeur N. N. getreulich dienen, Ihren Befehl gehorsamlich nachkommen, dem Articuls-Brieff und Ordnung über meinen Dienst allerdinge geleben und mich darnach richten, als ein redlicher Mann in vorfallender occasion fechten, die zu unserer Flotte gehörige Schiffe nicht verlassen, Gut und Blut bey Ihnen aufsetzen und sie bis auf den letzten Mann verthädigen will. Ich will auch, als auf diesem Schiffe bestalter Lieutenant, so viel an mir ist, unter den Soldaten und Bootsleuten gute Disciplin halten, und Achtung geben, dafs dieselbe in guter Bereitschaft jeder Zeit leben und dem Articulsbrieff sich gemäfs bezeigen müssen. Ferner will von dieser Reise täglich eine richtige Verzeichnifs und Journal alles dessen, was in unser Segellation und sousten vorgehet, halten und fort nach geendigter Reise denen Herren Gedeputirten zur Convoye einhändigen. So wahr mir Gott helfen soll und sein heiliges Wort.

<sup>1)</sup> Prot. des Convoykollegs.

<sup>2)</sup> Handschriftliches Eidenbuch der Kommerzbibliothek; daraus auch die folgenden Eide. Den Eid des Convoykaptans vgl. bei Langenbeck S. 340.

## 50.

**Eid des Schiffers auf der Convoy.**

Ich N. N. lobe und schwere zu Gott dem Allmächtigen, dafs ich E. Hochw. Rahte und dieser Stadt will getreu und hold seyn, Ihr Bestes wissen und Schaden abwenden, auch deroselben und des mir vorgesetzten Commandeurs N. N. Befehl in allem, was diesen mir auff dem Convoye Schiff<sup>1)</sup> Schiffer-Dienst betrifft, gehorsamlich nachkommen und getreulich gnügen thun. Auch will ich bey denen meiner defension mit anvertrauten Schiffen wie ein redlicher Mann getreulich stehen und handeln, Gut und Blut bey ihnen aufsetzen, sie nicht verlassen, auch sonsten der beliebten Admiralschaft in allem bestes Fleisses nachleben. Ich will auch von dieser Reise täglich eine richtige Verzeichniß und Journal alles dessen, was in unser Segellation und sonsten vorgehet, halten und fort nach geendigter Reise denen Herren Gedeputirten zur Convoye einhändigen. Alles bey Verpfändung meiner Haab und Güter, auch bey hoher willkührlicher Straffe. So wahr mir Gott helff und sein heiliges Wort.

## 51.

**Eid des Schreibers auf der Convoy.**

Ich N. N. lobe und schwere zu Gott dem Allmächtigen, dafs ich Einem Hochw. Rahte und dieser Stadt unter dem mir fürgestellten Commandeur und Capitain getreulich dienen, dessen Befehl gehorsamlich nachkommen, den Articuls-Brieff und Ordnung über meine Dienste gemachet allerdings erleben und mich darnach richten. Ich will auch täglich von deme was in unseren Segelen und Versegelen passirt und sonsten in Schiffsgeschäften, es seye was es wolle, vorgehet, eine richtige Verzeichniß und Journal halten, auch nach abgelegter Reise, sobald ich wieder in die Stadt komme, dasselbe denen Herren Gedeputirten zur Convoye exhibiren und einhändigen. Alles so wahr mir Gott helfen soll und sein heiliges Wort.

## 52.

**Eid des Commandeurs der Soldaten.**

Ich N. N. lobe und schwere zu Gott dem Allmächtigen, dafs ich E. Hochw. Rahte und dieser Stadt unter dem mir fürgestellten Commandeur und Capitain getreulich dienen, ihren Befehl gehorsamlich nachkommen, den Articuls-Brief und Ordnung über meinen Dienst allerdings erleben und mich darnach richten, als ein redlicher Mann in vorkommender occasion fechten, die zu unserer Flotte gehörige Schiffe nicht verlassen, Gut und Blut bei Ihnen aufsetzen und Sie bis auf den letzten Mann vertheidigen will. Ich will auch, als über die auff dem Convoy-Schiff verordnete Soldaten bestalter Commandeur gute Wacht und Disciplin unter selbigen halten, Sie zu ihren Kriegsverrichtungen auffm Schiffe fleißig anweisen, exerciren und Achtung geben, dafs dieselben in guter Bereitschaft jeder Zeit leben und sich dem Articuls-Brieff gemäfs bezeigen müssen. So wahr mir Gott helfen soll und sein heiliges Wort.

<sup>1)</sup> Zu ergänzen: übertragenen.

53.

**Eid der Matrosen und Soldaten auf der Convoy.**

Wir loben und schweren zu Gott dem Allmächtigen, daß Wir E. Hochw. Rahte und dieser Stadt unter dem uns vorgestellten Commandeur getreulich dienen, seinen Befehl behörlich respectiren und gehorsamlich nachkommen, dem gedruckten Articul. - Brief und Ordnung über unsere Dienste gemachet allerdings geleben und uns darnach richten, als redliche Leute in vorfallender occasion fechten, beysammen halten, die zu unserer Flotte gehörige Schiffe nicht verlassen, Guet und Blut bey ihnen aufsetzen und Sie bis auf den letzten Mann verthädigen wollen. So wahr uns Gott helfe und sein heiliges Wort.

54<sup>1)</sup>.**Bremer Convoy.**

Calculation und Überschlagn. was die neu angelegte Convoy seit Anno 1691 bis dato dem Publico und Particularen eingetragen hat.

1) Ist an Convoy-Geld eingenommen und empfangen:

Anno 1691 . . . . .	<i>Rth.</i> 15 856 : 1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
" 1692 . . . . .	" 11 526 : 69
" 1693 . . . . .	" 11 380 : 50
" 1694 . . . . .	" 13 100 : —
	Summa <i>Rth.</i> 51 865. —

Davon haben hiesige Einwohner vor Monatgelder und Arbeitslohn etc. wenigstens genossen <sup>3</sup>/<sub>4</sub> Theil, und ist hievon in der Stadt geblieben *Rth.* 39 000.

2) Obige Summa des Convoy Geldes beyzubringen, seind auf der Convoy Kammer an Güther angegeben worden:

Anno 1691: à 1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> Procent . . . . .	<i>Rth.</i> 1 260 000
" 1692: } à 1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Procent . . . . .	" 2 400 000
" 1693: }	
" 1694: }	

Und weilen die rückkommenden Güther zu besserer Encouragierung der Commerciirenden auff der Kammer leidlich sind angeschlagen, so rechne solches durch einander nur auf 10 Procent, ist von 3 600 000 *Rth.*

" 366 000
Summa <i>Rth.</i> 4 026 000

Wan nun die Handlung auf Engeland so wird consideriret, daß von dehnen dahin abgehenden und wieder anhero kommenden Güther der <sup>1</sup>/<sub>2</sub> scheidt für frembder und der ander <sup>1</sup>/<sub>2</sub> scheidt vor hiesiger Bürger Rechnung ist, so ist an Provision von

<sup>1)</sup> Bremer Staatsarchiv. Undatirt; wahrscheinlich von 1695.

	der Fremden Guht durch einander eingekommen von 2013 000 <i>R.</i> à 1 Procent . . . . .	<i>R.</i> 20 130.—
Und	vom übrigen $\frac{1}{2}$ scheid rechne nur 5 Procent avance durch einander, ist von 2013 000 <i>R.</i> . . . . .	" 100 650.—
3)	rechne an Accise Convoy und Tonnen Geld eingekommen zu sein von Capital 4 026 000 <i>R.</i> , die grobe und leichte wahren durch einander gerechnet à $\frac{1}{3}$ Procent . . . . .	" 13 420.—
4)	Ist an Premie der Assecuration seit den beyden letzten Jahren auf dem Convoyschiffe und den andern Schiffen und Güthern wenigst in hiesiger Stadt von diverse Particularen gehoben . . . . .	" 4 000.—
5)	Von solchem Capital der auff der Convoy declarirten Güther rechne den $\frac{1}{2}$ scheidt auff wechsel per London, Amsterdam und sonsten eingezogen zu sein, wovon die Remittenten in Commission ihre Provisione und die Mäkeler ihre Courtage genossen, davon rechne, weil auch viel für propre Rechnung darunter kann gewesen sein, nur von 1 600 000 <i>R.</i> à $\frac{1}{2}$ Procent . . . . .	" 8 000.—
6)	Sothane nacher London abgehende Güther dahin zu bringen und die von dannen kommende Wahren wieder anhero zu führen sind laut der Convoy Rechnungsbuch abgefahren und angekommen 199 Schiffe, worunter an fremde gewesen 19 Rest 180 Schiffe, hiesigen Bürgern und Einwohnern zugehörig.	
	Von denselben haben verschiedene nach London hin 12 à 1500 <i>R.</i> Fracht verdient, und wieder anhero 5 à 700 <i>R.</i> ; wann nun solche Frachtgelder auf jedes Schiff durch einander à 500 <i>R.</i> werden berechnet und davon abgezogen wegen victualie auferhalb getahne Unkosten 100 <i>R.</i> , so bleiben noch über vor jede einfache Reise, welches der Rhedere, Schiffere, Boots- und Arbeitsleuthe in hiesiger Stadt genossen haben, per Schiff 400 <i>R.</i> , seind von 180 . . . . .	" 72 000.—
	Von den 19 frembden ist in hiesiger Stadt an Arbeitslohn und sonsten geblieben per Schiff 100 <i>R.</i> , seindt . . . . .	" 1 900.—
7)	An Eichen und Kahnenfracht, Kahr- und Krahhgeld, Packlohn und alle kleinen Ungeldern rechne von den 199 Schiffen durcheinander nur 125 <i>R.</i> per Schiff, ist . . . . .	" 24 875.—
	Summa bisshero notirter Posten <i>R.</i> 283 975.—	

55<sup>1)</sup>.**Commisbrief für Capitain Wullsen. 1695. 30. Nov.**

Wyr Burgermeistere und Raht der Kayserlichen freyen Reichs Statt Bremen bezeugen hiemit und thuen kund jedermänniglich deme dieser Commis-Brieff wird vorkommen, walsmaßen unsere Bürgere und trafiquirende Kauffleute Peter Löning und Jacob von Berckem der Jüngere, für sich und als Deputirte ihrer Mit-Interessenten unfs gebührend angezeigt, wie sie entschlossen für ihre Rechnung die Fregat, die Wahrheit genandt, von ihnen beladen nacher Genua und der ohrten hinzusenden, da sich zu entladen, demnegst Schiff und eine neue Ladhung wiederumb hiehin zu bringen, sich aber bey diesen gefährlichen Zeiten befürchten musten, daß dieses Schiff im Meer feindsehligh mochte angegriffen und erobert werden, deswegen Sie, implorantes, selbiges nach Notdurft mit ammunition und Mannschaft armiren wollten, wan Wyr darauff zum Capitain und Commendanten Herman Wullsen, hiesigen Bürger, dessen Bequehmheit ihnen wohl bekant wäre, committiren und auctorisiren wolten. Da nun dieses unser Bürger Suchen zur Befoderung der commercien und erhaltung ihres Schiffes Ladhung und intention merklich gereichet: als haben Wyr denenselben ihre Bitte nicht abschlagen können, sondern deferiren müssen; committiren derohalben hiemit und in Kraft dieses vorbenanten Hermann Wullsen, daß er vorbemeltes Schiff oder Fregat, die Wahrheit genand, als Commendeur und Capitain zum Besten der interessenten gouverniren, bey allen feindsehlighen Anfällen männlich defendiren und was er durch göttliche Hülffe von ihn anfallenden feindlichen Schiffen erobern konte verhandeln und vereußern, sich auch dieses unseres Commissions-Brieffes immer zum Besten dieser Statt, deren Alliirten und Freunden, gegen ihre und deren Feinde zu gebrauchen, mit nichten aber gegen hiesige Kauffleute, Einwohner oder einige, womit wir in alliance, Freundschaft oder Neutralität leben, nit anfallen oder beschädigen sich mißbrauchen solle. Wollen derhalben allen diesem Schiffe angehörigen befohlen und ermahnet haben, mehrgedachten Herman Wullsen, als von unfs diesem Schiffe vorgesetzten Commendeur und Capitain zu erkennen und zu gehorchen. Darneben ersuchen und bitten wyr auch alle Könige, Fürsten, Republicquen und andere Ständes Personen, in welchen Chargen und dignitäten sie stehen, unterthänigst, unterthänig und unterdienstlich, erwehnten unsern Capitain Herman Wullsen in ihren Haven gnädigst, gnädig und hochgeneigt auff- und anzunehmen, behülfflich zu seyn und zu allen privilegien, welche von altersher die Hansee Stätte zu geniessen haben, zu verstatten. Welches Wyr von denselben in allen vorfallenden gelegheiten zu verschulden erbötig seyn. In urkund der Wahrheit haben Wyr diesen Brieff mit unserm geheimen Statts Siegel befestigen und vom presidirenden Bürgermeister unterschreiben lassen. So geschehen Bremen den 30. Novembris des 1695<sup>sten</sup> Jahres.

Melchior Schweling. U. J. D.  
et Reipubl. Bremensis Consul,  
p. t. Praeses.

1) Bremer Staatsarchiv. Auf Pergament.

56<sup>1)</sup>.**Rationes,**

warumb man alhie zu anlegung der Convoy auf Engelland resolviren müssen. (Bremen ca. 1703.)

1) Weil ohne diesselbe bei gegenwertigen Kriege keine Handlung von und auf Engelland zu führen gewest.

2) Bei ermangelnder Handlung aber müssen die publique revenues hieselbst nicht allein, sondern alle Chur- und fürstl. Zölle an der Weser in grosfer abnahme gerathen.

3) Absonderlich stehen bei manquement von Convoy keine retouren aus Engelland zu erwarten, die sonsten die Weser hinauf und zu Lande ins gantze Reich weiter verführet werden.

4) Wenn sich die Handlung einmahl verlohren, ist diesselbe nicht woll wieder beizubringen.

5) Zu unterhaltung der Convoy nun müssen die angesetzte 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Percent bezahlet werden.

6) Selbige hören nach erfolgten Frieden und ersetzten Unkosten wieder auf.

7) Durante bello aber kann ohne diesselbe die Convoy nicht unterhalten werden.

8) Deswegen hat man sorgfelig acht zu geben, dafs der Convoy keine Güther aus Bremen von und nach Engelland entzogen werden.

9) Und ist eben darumb beliebt, dafs die Güther, so ohne Convoy abgehen, den andern gleich bezahlen müssen, weil die Hebung ausserdem nicht zureichen würde, und ein Jeglicher sich der Convoy zu bedienen Gelegenheit behält.

10) Wann aber Jemand sein guht mit Hamburger Convoy von der Elbe will abgehen lassen; so mufs ein Bürger dennoch 1 PerCent bezahlen, einem Frembden aber wird der Weg auf Hamburg freigelassen, jedoch dafs er eidlich erhalten [= erhärten] mufs, dafs kein Bremischer Bürger dabei intressiret und das Guht recta auf Hamburg gehen solle.

11) Wie es denn auf der Altona nicht kan gelossen werden, weil von dorten die Güther der Hamburger so woll als Bremischen Convoy entzogen werden.

12) Die fürstl. Unterthanen leiden hierunter auf keiner weifse, weil diesselbe wenig Güther immediate auf Engelland versenden, sondern das meiste in Bremen verkauffen, da alsdenn bei deren Abschiffung der Käufer die Convoy bezahlen mufs.

13) Vielmehr würden sie in schaden gesetzt werden, wan keine Convoy von hier ginge, inmassen alsdenn keine Commissiones aufs Engelland zu einkauffung e. g. des Linnens zu erwarten, sondern was alsdenn nach Engelland versant würde, müste allein von hiesigen Bürgern vor deren Rechnung dahin gehen; in solchem Fall aber, da so viel weniger Käufer verhanden, müssen die Güther auch nohtwendig im Preifse fallen,

<sup>1)</sup> Bremer Staatsarchiv. Undatirt; wahrscheinlich von etwa 1703. Vgl. oben S. 376 ff.

und die fürstl. Unterthanen als Verkäufer so viel schlechter Markt haben, wie denn diesses der contractierenden Kauffleute grösstes absehen, dafs sie die Handlung solchergestalt allein an sich bringen und die wahren im Preise so viel wollfeijer erhalten mögen.

14) Die alte Convoy ist zu unterhaltung eines Convoy-Schiffes nicht, sondern zu Aufstieffung der Weser angelegt, auch nicht dazu proportioniret.“

57<sup>1)</sup>).

### Ordonnantie en Zeyn-Brieff

gemacket, onder het commando van den Capitain Henrich Loscher, om te kruysen van de Weser over de Watten, naer ordre van Commissie, so gegeven is van die Heeren Directoren in Bremen, Anno 170 .<sup>2)</sup> den . .

Onder den Admiral, waer na hem alle Schippers sullen reguleeren, by Admiraelschap, vaerende van hier, alles naer ordre, oock den inhoud en regel van den Zeyn-Brieff en houden voor ons

Admiral  
Vice Admiraal  
Schout by Nacht.

1.

Ten Eersten als den Capitain begeert Zeyl te gaen, sal syn Vlagge laten wayen van achteren, en een Zeyn schoot schieten.

2.

Oft geviel, dat den Capitain begeerde by Nacht seil te gaan, sal twe vuiren opsteeken, en een Zeyn-Schoot schieten, dan sal de ordinary Vlaggeman gehouden zyn, oock een vier op te stecken op verbeurte van 2 Ryxdalers.

3.

Of jemandt by Nacht quade Vaartuygen gewaar wierdt, sal het bekendt maeken an den Capitain, door een Schoot van een Musquet.

4.

Of den Capitain met mist eenig sins begeerde te ankeren, sal een Schoot schieten en dan weer onder Zeyl gaande, een Schoot schieten, en in 't seyende mistich blyvende, altemet een Schoot schieten met een Musquet.

5.

Sal de Schout by Nacht gehouden syn de Schippers het Word af te vragen, en soo hy het contrary bevindt, sal hy gehouden syn, het den Capitain bekendt te maken, mar die het willens Contrarii geeft, sal iedermael verbeurt hebben een Mark voor de Armen.

<sup>1)</sup> Bremer Staatsarchiv.

<sup>2)</sup> Mit Bleistift ist hier hinzugefügt 3 (?).



6.

Of het gebeurde, dat de Schepen van malkander raackten door doncker of mist. en weer by malkanderen komende, sal den eenen roepen, h ola! van war het Schip? sal hy roepen van . . . <sup>1)</sup> den antworder dan . . . <sup>1)</sup>).

7.

En soo jemand van de Vloot an de grondt quam te sitten, sal men gehouden syn twe dagse Tyden darna te wachten, mar ingevalle soo jemandt sick dieper ladet als  $4\frac{1}{2}$  Voeten, sal het Convoy nich gehouden syn om te wachten.

8.

Niemandt sal sick onderstaen van de Vloot te loopen, of het sy saacke, dat hy is op een stroom, daer he syne Goederen will brengen, po Poene van 10 Ryxdalers.

9.

En soo den Capitain begeert te hebben, dat de Schippers aen boort sullen komen, salt seyn syn de Vlagge in een Schyn van achteren laeten wayen en een Schoot schieten.

10.

En soo den Capitain de achterste Scheepen begeert in wachten, sullen de andere Scheepen oock gehouden zyn, om te wachten, op straffe van 2 Ryxdalers.

11.

Niemand sal sick onderstaan de ordinari Vlaggeman by dage of den Vuyrman by Nacht voorby te zeylen, op Poene van 3 Ryxdalers.

12.

Des schal de Vlaggeman by dage of Vuyrman by Nachte gehouden zyn, op de Convoy te letten, niet verder voor uyt van hem mogen zeylen, als men met een Musquet kan schieten, op poene van 4 Ryxdalers.

13.

Notandum is verder geresolveert, dat de geene scheepen onder het kruysende Watt-Convoy gehorich sick sullen onderstaan, het kruysende Wat Convoy Schip te quiteeren aleerse tot <sup>1)</sup>. . . . . en insgelycken in de Weeromreise op de Weser gebracht eyn op verbeurte van 5 Ryxdalers, de een Helfte an de Convoy-Kammer, en de andere Helfte voor de Armen.

<sup>1)</sup> Lücken.

## Berichtigungen und Zusätze.

---

S. 2. Wenn ich für die Niederlande „die erste Redaktion von Bestimmungen über die Convoyfahrten in dem Plakat vom 25. August 1651“ finde, so sind hiermit natürlich nur allgemeine Bestimmungen gemeint; für einzelne Fahrten finden sich solche schon früher, so 1622 für die Levante- und die Ost- und Nord-Fahrt (Gr. Plac. Boeck I. 898 ff. 926 ff.). —

Ebenda. Z. 25 von oben lies 1661 statt 1662; dieselbe Berichtigung hat zu erfolgen für S. 264 Zeile 10 von oben und S. 286 Anm. 1.

S. 23 Anm. 1 muß es heißen: Rp<sup>a</sup> statt Pp<sup>a</sup>.

S. 60 muß es 9. Zeile von unten heißen: 39 statt 37.

S. 74. Der hier erwähnte Brief des Hamburger Raths an den Großmeister der Malteser vom 18. Juli 1747 (abgeschickt 23. Juli) lautet:

Eminentissimam Vestram Serenitatem haud penitus latere existimamus, quam pertinaciter naves mercatoriae Hamburgenses a piratis Turcicis, praesertim Algerianis, in Atlantico aequae ac Mediterraneo mari infestentur.

Continuae hae depraedationes nos permoverunt ad instruendam navem bellicam quinquaginta tormentis gravem, quae mercatoriis nostris navigationem in dicto utroque mari a piratarum insultibus quodammodo securiorem praestaret. Navi huic, Insignia Hamburgensia appellatae, Capitaneum praefecimus Joachimum Wilhelmum Brockes, Hamburgensem, a quo in mare Mediterraneum mox deducetur.

Eminentissimae Vestrae Serenitati consilium nostrum non fore displiciturum, eo quidem confidentius speramus, quod suscipitur haec expeditio adversus eosdem hostes, quibuscum perpetuo bellare Illustrissimus Meliensiensium Hierosolymitanus Ordo non officii duntaxat rationem, sed summae etiam gloriae ducit.

Haud itaque veremur, ne molestae sint preces, quibus ab Eminen-  
tissima Vestra Serenitate summa cum verecundia contendere audemus,  
ut Generosissimis Ordinibus Sui Equitibus, qui, ad consecrandos Christiani  
nominis hostes capitales ventis jam vela dederunt, aut adhuc daturi  
sunt, gratiosissime demandare velit, ut cum supra nominato Capitaneo  
Brockes, inter fretum notissime Herculeum et promontorium Charidemum  
speculari piratas jussu, fidenter in commune consulere, mercatorias naves  
Hamburgenses, ubicunque Melitensibus heroibus obviae fiant, a Turcicorum  
praedonum efferata immanitate tueri et quot earum huc tendent ad  
Brockesium nostrum comitari non dedignentur.

Nunquam sane permagni beneficii hujus obliviscemur, quin potius  
gavisuri simus summo pere, si quae forte occasio nos adeo felices red-  
diderit, ut luculenter significare possimus, quam grato animo et quam  
sincero demissoque reverentiae cultu perseveremus.“

(Hamb. S.-A. Abschrift.)

S. 105. Lappenberg, Hamb. Chroniken in niederdeutscher  
Sprache S. 587, vermuthet, dass die Bezeichnung „rubrum signum“ —  
„vielleicht von einem rothen Schilde oder Fähnlein mit dem Hamburger  
Wappen“ herrühre. In einer Chronik von 1528 wird der „Rode Tollen“  
als ein Ort, wo die Bürger zusammenkamen, genannt (a. a. O.  
S. 522. 551).

S. 139 ff. Die Convoy „Die Admiralität von Hamburg“ wird oft  
auch „Wapen der Admiralität“ genannt; so z. B. S. 478 und bei  
Langenbeck S. 137; wo dies Schiff aber zuerst benannt wird, nämlich  
im Protokoll der Convoydeputirten 1691, erscheint es unter dem erst-  
angeführten Namen.

S. 142 Anm. 2. Ein Schiff „der Fridericus“ wird nur einmal, im  
Juli 1713, im Convoyprotokoll erwähnt; es sollen 5000 Thaler für den  
Ankauf gezahlt werden.

S. 166. Hillebrantsens Beiname wird bald Groot bald Grotte ge-  
schrieben.

S. 171. Martin Tamm war Caspar Tamm's Sohn (nach dem Anm. 2  
citirten Manuscript).

S. 177. Georg Schröder starb im März 1748.

S. 208. Der „Domine Johannes“ ist vielleicht identisch mit „Johannes  
Blohme“.

S. 225 Zeile 10 von unten muſs es heißen: „wird folgendes“ statt  
„werden folgende“.

S. 254. War in dem zwischen einem Schiffer und seinen Matrosen  
abgeschlossenen Heuerkontrakt ausdrücklich eine Fahrt ohne Convoy  
ausgemacht, so hatten die letzteren auch keinen Anspruch auf Convoy.  
Ein solcher Fall wird 1728 erwähnt. Im Juli dieses Jahres befragte  
man in Hamburg den Convoykapitän Schröder, warum der Schiffer  
Wilhelm Wagenknecht, dessen Schiff von den Barbaresken aufgebracht  
sei, von Malaga abgefahren sei, ohne bei der Convoy zu bleiben. Es  
stellte sich heraus, daß W. in Malaga zu Schröder gekommen war und  
sich beschwert hatte, daß seine Leute nicht segeln wollten. Schröder

hatte dann des W. Matrosen befragt, „ob sie ohne oder mit Convoie zu fahren sich von dem Wasserschout annehmen lassen; wie sie nun alle gestehen müssen, dafs sie ohne Convoie zu fahren sich annehmen lassen, hätte er ihnen bedeutet, dafs sie auch jetzo, wie es der Schiffer verlangt, ohne Convoie absegeln müssen“. Es ist bemerkenswerth, dafs das Fahren oder Nichtfahren unter Convoy überhaupt Gegenstand einer heuerkontraktlichen Abmachung sein konnte. Ob ein Schiffer, der Matrosen für eine Fahrt ohne Convoy angenommen hatte, nun keinen Admiralsbrief unterschreiben konnte oder durfte, ist allerdings eine Frage, die ich nicht im Stande bin zu beantworten.

S. 263 mufs es in der Anm. 2 heifsen: No. 12, statt No. 10.

S. 264. Die hier erwähnte Bestimmung der Instruktion von 1663. Art. 9 (vgl. im Anhang S. 430) findet sich auch in der Instruktion für Kapit. Michel Schröder 1690 Nov. 5 (Kommerzbibliothek, Mandatensammlung).

S. 356. Ueber die englischen Convoyen 1755 ff. vgl. auch Hasse, Gesch. der Leipz. Messen S. 324.

# Register.

(Bezieht sich nicht auf den „Anhang“.)

- Admiral 1. 255. 334 f.  
Admiralität, Verhältnis der, zur Convoy-  
verwaltung 91—103.  
Admiralitätsyacht 103. 292.  
Admiralitätszoll 93. 106 f. 116. 334.  
Admiralschaft 1. 49. 55. 152. 254 ff. 284.  
298. 329 f. 333 ff. 345. 347. 359.  
Admiralschaftsordnung, Hamburgische 9.  
253. 280. 333 ff.  
Admirals- und Signal-Brief 254.  
Algier, Verträge mit 14—17. 45. 48. 64.  
66. 72 f. 75.  
Altona 193. 284. 364. 378 f.  
—, Konkurrenz von 31. 42. 54. 121.  
—, Grönlandfahrer 125. 129.  
Amsterdam, Admiralität von 272. 274.  
357 f. 361.  
Anker 151.  
Apollo, Schiff 145.  
Arsenal, Convoy- 151.  
Artikels-Brief 219. 226. 286.  
Auslieger 169. 180.  
—, Bremischer 387.  
Auster-Hüker 53.  
Baakenzoll 116.  
Bäcker 129 f.  
Barbier-Amt 195.  
Beköstigung 227 ff. 341 ff.  
— der Passagiere 229.  
—, Qualität der 230 ff.  
Bergenfahrer 400.  
Beurtschiffahrt 272.  
Bootsleute, Aufrühr der 22.  
Brandenburg, Convoyen 3 f. 369. 372.  
—, Kurfürst 23. 364. 369.  
Brauer 129 f.  
Bremen, Konkurrenz von 29 f. 31. 32. 34.  
42 f.  
—, Convoysschiffe 29. 31. 32. 34. 366 ff.  
—, Wattenconvoyer 385 ff.  
—, Verwaltung des Convoywesens 391 ff.  
—, Zuckerraffinerie 393 f.  
—, Buxtehude 376. 378.  
Convoyfahrt, Gemeinsame von der Elbe  
275 ff.  
—, Regelmäßigkeit 307 ff.,  
—, Dauer 323 f.  
—, Anregung zu der 236 f.  
—, Rückgängigmachung 238.  
—, Verhandlungen über 239.  
—, Anschlag der 239 ff.  
—, Prolongationen 243 ff.  
Convoyflotte, Zusammensetzung 264 ff.  
—, Anschluß 242. 264. 268 f. 273 ff.  
—, Größe 279 ff.  
—, Arrestirung 339.  
Convoygeld 66. 72. 101. 106—116. 269.  
303. 310. 313. 376 ff. 391 ff. 396.  
—, Taxa des 108. 393.  
Convoygottesdienst im Hamb. Hafen 147.  
217 f.  
—, Ordnung des 215. 217.  
—, Orgel, Kanzel, Glocke des 217.  
Convoykapitäne, Wahl der 166 ff.  
—, Verkauf der Dienste der 168—172.  
—, Gehalt der 172. 188. 202 ff.  
—, Beeidigung 172.  
—, Abwechselung im Kommando 181.  
—, Rechte der, auf Convoyfahrten 184.  
—, Tausch der Convoyen 187.  
—, Abfindung der 189 ff.  
—, Unbotmäßigkeit der 96 f.

- Convoykapitäne, Degen der 172. 174.  
 —, Lebensversicherung der 173.  
 —, Disciplinarische Bestrafung 175 ff.  
 —, Tod und Begräbnis 177 ff.  
 —, Verpflichtungen 256 ff.  
 —, Vorzug vor Kauffahrern 261.  
 —, Aufsicht über die Kauffahrer 262.  
 —, Sorge für die Kauffahrer 262 f.  
 —, als Schiedsrichter 263 f.  
 —, Vergütung an die 264.  
 —, Bevorzugung 337 f.  
 —, Englische 58. 269. 276 ff. 354 ff.  
 —, Holländische 274. 358 ff. 361. 365 f.  
 Convoykolleg, Errichtung des 90.  
 —, Geschäftsthätigkeit 93 ff.  
 —, Anfang des Protokolls 92.  
 Convoyprediger, Officiere 194.  
 —, Gehalt 203. 205. 217.  
 —, Ordination 213 ff.  
 —, Stellung 216.  
 —, Wahl 218 f.  
 Convoyringskontrakte 340 ff.  
 Convoyschiffe, Bau 26 f. 46 f. 57. 117 ff.  
   134—146.  
 —, Verkauf 143 ff.  
 —, Docks 148.  
 —, Havarien 148 f.  
 —, Geschütze 150 ff.  
 —, Kosten 116—120.  
 —, Befrachtung 66. 153—163.  
 —, Besuche 299 ff.  
 Court, Englischer 27. 110. 266. 276. 279.  
   308 ff. 349. 352 f. 355. 372.  
 Dänemark 32. 53 f. 71 ff. 145. 389.  
 —, Convoyschiffe 2. 5. 359.  
 Defensions-Skibe 2.  
 Desertion 221.  
 Diebstahl 220.  
 Disciplin 219 ff.  
 Domine s. Convoyprediger.  
 Dünkirchen, Kaper 28. 225. 274. 287.  
   365. 368. 387.  
 Elbe, Schutz der 8. 22. 23. 28.  
 Emden, Convoyschiffe 362 f. 365. 385 ff.  
   396 f.  
 —, Afrikanische Kompagnie 369.  
 England, Convoyschiffe 2. 5. 31. 33. 41 f.  
   149. 241. 265 ff. 269. 273 ff. 275 ff.  
   281. 315. 349 ff. 372. 381. 383 f.  
   389.  
 —, Verträge mit den Barbaresken  
   14 ff. 45.  
 Esperanza, Fregatte 140 f. 288.  
 —, Kommandeure der 173.  
 Fautfracht 158. 344.  
 Festtage in kathol. Ländern 301.  
 Fischgeld der Grönländfahrer 122—128.  
 Frachtkosten, Berechnung der 161 f.  
 Frankreich, Convoyschiffe 2.  
 Frankreich, Kaper 22. 29. 32. 36 f. 225.  
   318. 360 f. 365. 374. 383. 399.  
 —, Kriegsflotte 288.  
 —, Admiral 299.  
 Frauen auf den Convoyen 227.  
 Fregattenprojekt 55 f. 82.  
 Frühschiffe 326.  
 Führung 161.  
 Geleide-Geld 106.  
 Gesundheitsbriefe 125.  
 Gold, Transport von 162.  
 Grönländfahrt, Ausnahmestellung der  
   121 f.  
 —, Verbot der freien 29. 124.  
 —, Bremische 390.  
 Guinea-Kompagnie, Dänische 347.  
 Häfen, Englische 316 ff.  
 —, Italienische 319.  
 —, Spanische 319 f.  
 —, Portugiesische 320 ff.  
 —, Afrikanische 322.  
 Hannover, Kurfürst 373. 377. 379 ff.  
 Harburg, Konkurrenz von 121.  
 Harlingen, Admiralität 266. 357. 386 ff.  
 Herren-Yacht 175.  
 Holland, Verträge mit den Barbaresken  
   14 ff. 45. 48.  
 —, Reederei 346.  
 —, Schiffsbau 346.  
 —, Convoyschiffe 2 f. 5. 37. 149. 265 ff.  
   272. 275. 282. 309. 356 ff. 371. 375.  
   389. 513.  
 —, Getreideausfuhr nach 359. 361.  
 —, Abneigung gegen 347.  
 —, Konkurrenz 40. 347.  
 Holste'sche Wirren 97 f. 167 f.  
 Indigo, Transport von 155. 162.  
 Instruktion der Convoykapitäne 70. 72.  
   81. 149. 246 ff.  
 Irische Soldaten 351.  
 Journale 290 f.  
 Juchten, Transport von 157. 303 f.  
 Kammerei, Verhältnis der, zum Convoy-  
   wesen 98 ff.  
 Kajütengelder 233 f.  
 Kampagnemeister 103. 151. 176. 232.  
 Kauffahrteischiffe, Montirung der 152 f.  
 —, Bemannung 152 f.  
 —, Verhältnis zur Convoy 255 ff.  
 —, Segeltüchtigkeit 260 f.  
 —, Hilfsbedürftigkeit 263.  
 —, Größe 280.  
 —, Wegnahme 283 ff.  
 —, Inferiorität vor Kriegsschiffen 295 ff.  
 Kochenille, Transport von 155.

- Kontanten 88 f. 132. 154 ff. 161. 163.  
 Kornausfuhr 22 f. 24.  
 Kornschiffe 368.  
 Kostgeld 227 ff.  
 —, im Hafen 232.  
 Kreuzer 22 f. 29. 66. 70. 72. 77 f. 82. 140. 324 f.  
 Kriegsrecht 226.  
 Kriegsschiffe im Gegensatz zu Convoy-schiffen 10.  
 Laden 300 ff.  
 Lebensmittel, Werth der 229.  
 —, Ankauf auf der Reise 232 f.  
 Leinenhandel 31 f. 313. 370. 374.  
 Lieutenant auf der Convoy, Stellung des 194. 196.  
 —, Streitigkeiten des 223 f.  
 Löschen 300 ff.  
 Lootsen 342.  
 —, Helgoländer 384.  
 Lübeck, Convoyen 398 f.  
 Malteser-Orden 67. 74. 76. 82—84. 513.  
 Mannschaft der Convoyen, Kleidung 200 f.  
 —, Gesundheit 202.  
 —, Gut der Verstorbenen 202.  
 —, Besoldung 202—205.  
 —, Werbung 206 f.  
 —, Widersetzlichkeit 221 ff.  
 —, Qualifikation 196.  
 —, Zahl 196 ff.  
 —, Annahme 198 f.  
 —, Musterung 199.  
 —, Behandlung 223. 227.  
 —, Abmusterung 227.  
 Marokko, Vertrag mit 45.  
 Mastbäume 73 f.  
 Matrosen, Mangel an 59.  
 —, fremde 82.  
 Merchants-Adventurers 349.  
 Navigirung 289.  
 Norden-Um-Fahrt 318 f.  
 Oberbarbier, Wahl des 194 f.  
 Officiere der Convoyen, Ernennung 192 f.  
 —, Qualifikation 193.  
 —, Prüfung 193.  
 Officiere, Schwedische 86—89.  
 Pässe, Dänische 30. 124 f. 265.  
 —, fremde 328. 330 ff. 337. 400.  
 Passagiere 159. 234 f.  
 Passagiergüter 163.  
 Pest in Hamburg 43.  
 Porto-Franco 112. 314.  
 Portugal, Handel mit 31. 48 f.  
 —, Hof 77.  
 Practica 304.  
 Preußen, König 377 f. 382.  
 Preisen 289.  
 Privatadmiralschaft 335.  
 Privatconvoyen 336 ff.  
 —, Kapitäne der 337 ff. 348.  
 —, Nachtheile 337 ff.  
 —, Kosten 339.  
 —, Kontrakte 340 ff.  
 —, Soldaten 341 ff.  
 —, Geschütze 341 ff.  
 —, Geldzahlungen 342 f.  
 —, Befrachtung 343 f. 346.  
 —, Gratifikation an 345.  
 —, Nationalität 346 f.  
 —, Stärke 347.  
 Privatsignale 299.  
 Pulver 151. 291 f. 342. 364. 397.  
 Ranzionen der Türken 52.  
 Reederei, Hamburgische 11 f. 18. 23 f. 44—48. 55. 57. 60 f. 63.  
 Regalirung 299 f.  
 Regelmäßigkeit der engl. Convoyen 32.  
 Reis, Transport von 157.  
 Reuter-Geld 393.  
 Rode-Tollen 104 ff. 513 f.  
 Rußland, Handel mit 39 f.  
 Rußlandfahrer, Beiträge der 130—133.  
 Salutiren 291 ff.  
 Salzladung 154. 158 f. 303. 322.  
 Samflot 1.  
 Sammelpätze 325.  
 Schiffsfahrtslinien, Regelmäßige 5. 241 f.  
 Schiffer-Alte 133. 140. 254 f.  
 Schiffsbau 59. 63. 76. 146.  
 Schmiede 129.  
 Schonenfahrer 400.  
 Schout-bei-Nacht 255.  
 Schweden 39 ff. 45. 267.  
 Secunditen 356.  
 Segelordre, Geheime 251 f.  
 Segeltuch 151.  
 Shtlandfahrer 326.  
 Signale 298.  
 Signalbriefe 254. 266. 268 f. 359.  
 Silber, Transport von 154—156.  
 Sklaven-Bücher 47.  
 Sklaven-Kasse 67.  
 Sklaverei 49. 52. 61. 193.  
 Soldaten auf der Convoy 199 f. 204 f.  
 Spanien, Privilegien in 302.  
 —, Kaufleute in 305.  
 Spedition, Italienische 370.  
 Stade 159. 376.  
 Stahlhofsache 14.  
 Strafen 219 ff.  
 —, Vollzug der 225 f.  
 Tonnenbojer, Hamburgischer 8 f. 19. 117. 136 f. 166. 180. 329. 337.  
 —, Bremischer 368. 393.

- Tripolis, Verträge mit [45](#).  
Trunkenheit [224](#).  
Tunis, Vertrag mit [45](#).
- Verproviantirung der Schiffe [59](#). [128](#) bis [130](#).  
Versicherung der Convoyschiffe [163](#) ff.  
— der Lebensmittel [228](#).  
— der Kauffahrteischiffe [328](#) ff. [337](#). [370](#).  
[372](#).
- Vicekapitän [178](#) f.  
Vicekommandeur [255](#). [334](#).  
Völkerrecht und Convoy [270](#) ff.  
Vorleser [208](#).
- Walfischfang [122](#). [124](#). [324](#) f.  
Wanlasten [344](#).  
Wattconvoy [282](#). [357](#). [359](#) ff. [385](#) ff.  
Werkverdingung [340](#) f.  
Werkzoll [116](#).  
Weserzölle [382](#).  
Wetzlar, Kammergericht [380](#).  
Wimpel [294](#) ff.  
Winterreisen [322](#) f.  
Wollen-Manufakturen [27](#). [308](#). [311](#). [313](#).
- Zollplackereien [391](#).  
Zucker, Transport von [158](#).  
Zulage, Freiwillige [112](#)—[115](#).  
Zusammenstöße mit dem Feinde [282](#) ff.
-



---

Pierer'sche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.

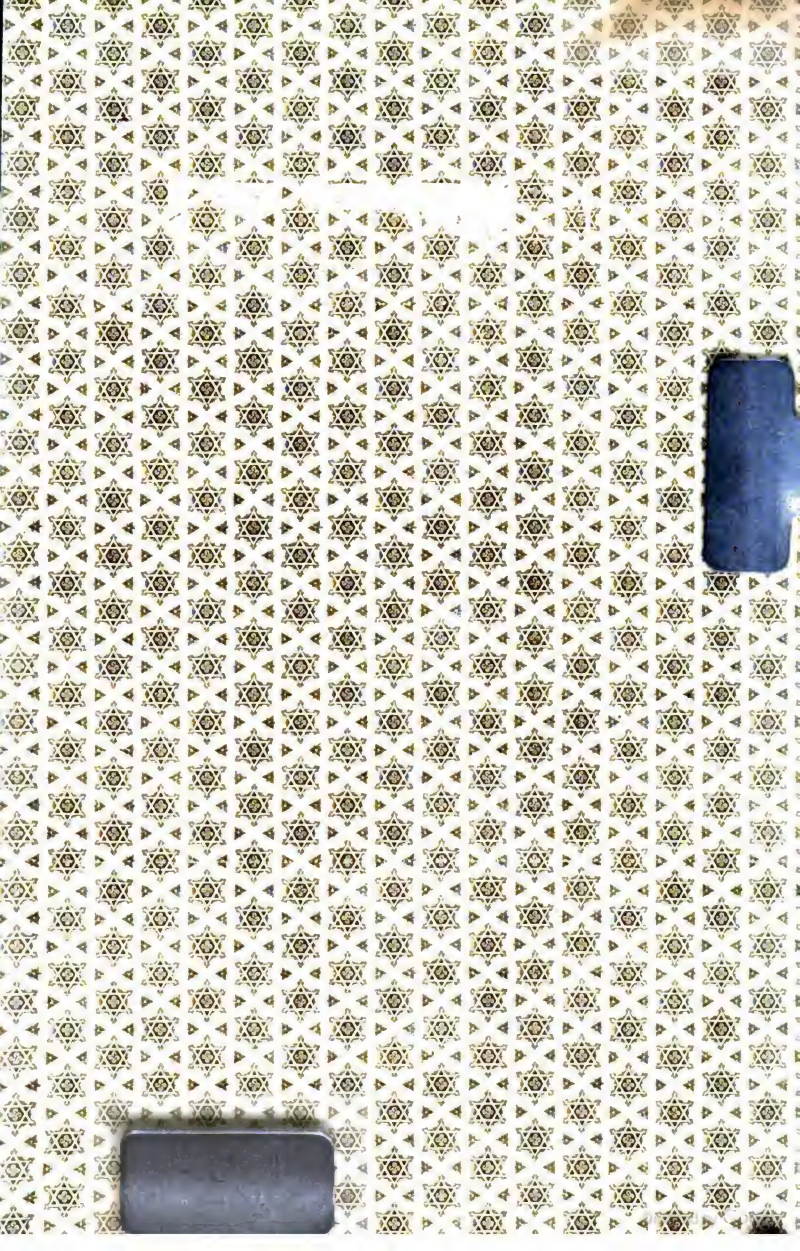
---

89095793444



b89095793444a





89095793444



B89095793444A