

Ewa Łączyńska

Formen der beruflichen Tätigkeit der Danzinger Schiffer im 18. Jahrhundert

Słupskie Studia Historyczne 19, 73-85

2013

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

EWA ŁĄCZYŃSKA

AP SŁUPSK

FORMEN DER BERUFLICHEN TÄTIGKEIT DER DANZIGER SCHIFFER IM 18. JAHRHUNDERT

Untersuchungen über die Problematik, die mit der rechtlichen Position, mit der Rolle im wirtschaftlichen und sozialen Leben, mit dem Alltag und den Verbänden der Danziger Matrosenumgebung zusammenhängt, wurden in vielen Forschungsarbeiten der Danziger Geschichte vorgenommen¹. Es fehlt jedoch die Monographie,

¹ C. Biernat, *Życie portowe Gdańska w XVII-XVIII wieku [Hafenleben des Danzigs im 16.-18. Jh.]*, [in:] *Szkice z dziejów Pomorza*, Bd. II, Warszawa 1959; M. Bogucka, *Gdańscy ludzie morza w XVI-XVIII wieku [Danziger Seeleute im 16.-18. Jh.]*, Gdańsk 1984; dies. *Udział szyprow gdańskich w handlu bałtyckim pierwszej połowy XVII wieku [Teilnahme der Danziger Schiffer im Ostseehandel der ersten Hälfte des 17. Jh.]*, „Zapiski Historyczne” 1964, Bd. 29, H. 4; Ch. Brämer, *Die Entwicklung der Danziger Reederei im Mittelalter*, „Zeitschrift des Westpreußischen Geschichtsvereins” 1922, H. 63; T. Brück, *Der Eigenhandel hansischer Seeleute vom 15. bis 17. Jahrhundert*, „Hansische Geschichtsblätter” 1993, Jhrg. 111; E. Cieślak, *Gdański projekt kasy wykupu marynarzy z rąk piratów z połowy XVIII wieku [Danziger Projekt der Lösegelder für die Matrosen aus den Händen der Piraten seit der Hälfte des 18. Jh.]*, „Przegląd Historyczny” 1960, Bd. 2; ders. *Sprzedawalność urzędów miejskich w Gdańsku w XVII i XVIII wieku [Verkaufsmöglichkeiten der städtischen Ämter in Danzig im 17. und 18. Jh.]*, „Czasopismo Prawno-Historyczne” 1969, Bd. 21, H. 2; ders. *Z dziejów żeglugi i handlu gdańskiego w poł. XVIII w. [Von der Geschichte der Schifffahrt und des Danziger Handels in der Hälfte des 18. Jh.]*, „Rocznik Gdański” 1965, Bd. 24, S. 61-89; A. Dziubiński, *Okręt gdański „Augustus III Rex Poloniae” w służbie algierskiej w latach 1749-1751. Z dziejów korsarstwa i niewolnictwa w Algierze [Danziger Schiff „Augustus III Rex Poloniae” im algerischen Dienst in den Jahren 1749-1751. Von der Geschichte der Seeräuberi und Sklaverei in Algerien]*, „Przegląd Historyczny” 1973, Bd. 24, H. 1; S. Gierszewski, *Sztuka nawigacji w Gdańsku w drugiej połowie i na początku XIX wieku [Navigationskunst in Danzig in der zweiten Hälfte und am Anfang des 19. Jh.]*, „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki” 1967, Jhrg. 12, H. 2; A. Groth, *Rozwój floty i żeglugi gdańskiej w latach 1760-1700 [Entwicklung der Danziger Flotte und Schifffahrt in den Jahren 1660-1700]*, Gdańsk 1974; E. Kizik, *Inwentarze pośmiertne gdańskich marynarzy i szyprow z drugiej połowy XVII i XVIII wieku [Nachverlassinventare der danziger Seeleute und Schiffer seit der Hälfte des 17. und 18. Jh.]*, „Nautologia” 2006, Nr 143, S. 36-39; ders., *Zum Alltleben Danziger Seeleute. Stand und Perspektiven der Forschung*, [in:] *Das Handwerk der Seefahrt im Zeitalter der Industrialisierung*, hrsg. von H. Gerstenberger und U. Welke, Bremen 1995; S. Matysik, *Nieznaný gdański*

die ein vollständiges und aktuelles Lebensbild der Danziger Seeleute in der Epoche der früheren Neuzeit darstellt².

Dieser Artikel ist ein weiterer Beitrag zu den Untersuchungen über die Umgebung der Danziger Schiffer.

Der wesentliche Faktor für die Schiffsbesitzer (die Reeder), der in großem Maße die Wirtschaftlichkeit der Schifffahrten beeinflusste, war eine entsprechende Auswahl der Mannschaft. Um einen Gewinn von der Schifffahrt zu erzielen, musste nämlich jeder von den Schiffsbesitzern (Schiffsdirektoren) sowohl auf die notwendigen Ausgaben, die mit der Erhaltung und der Sicherung der Einheit zusammenhängen, als auch auf die Unterhaltskosten der Mannschaft selbst Rücksicht nehmen. Im Zusammenhang damit bildete die entsprechend leistungsfähige und erfahrene Mannschaft die Bedingung dafür, dass die Gewinnerzielung von der Schifffahrt gefördert wird.

Eine typische Danziger Mannschaft bestand aus Schiffer, Steuermann (selten Obersteuermann und Untersteuermann), Bootsmann, Schiffszimmermann und Koch, welche die Offizierbelegschaft bildeten, und aus sonstigen Mannschaftsmitgliedern: Matrosen, Kochsmaat, Schiffsjungen und Matrosen zur Schiffsüberwachung (Kajütenwächter). Auf einigen Einheiten wurden auch Helfer zur Aufstellung und Befesti-

proces przeciwko zbiegłym ze statku marynarzom (z r. 1750) [Unbekanntes Danziger Verfahren gegen Matrosen, die vom Schiff geflüchtet sind (aus dem Jahre 1750)], „Rocznik Gdański” 1954, Bd. 13; ders., Prawo morskie Gdańska. Studium historycznoprawne [Seerecht Danzigs. Historisch-rechtliche Studie], Warszawa 1958; ders., Ze studiów nad współwłasnością statków morskich w żegludze bałtyckiej w XIV-XVIII wieku [Von den Untersuchungen über das Miteigentum der Seeschiffe in der Ostseeschifffahrt im 14.-18. Jh.], „Czasopismo Prawno-Historyczne” 1962, Bd. 14, H. 1; J. Trzoska, Dzieje gdańskiego statku „Fortuna” (1712-1731) [Geschichte des Danziger Schiffs „Fortuna” (1712-1731)], Prace Muzeum Morskiego w Gdańsku, Bd. 8, Gdańsk 1979; ders., Żegluga, handel i rzemiosło w Gdańsku w drugiej połowie XVII i w XVIII wieku [Schifffahrten, Handel und Handwerk in Danzig in der zweiten Hälfte des 17. und im 18. Jh.], Gdańsk 1989.

² Im Rahmen der Vorbereitungen auf die Ausgabe der Monographie über das Milieu der Danziger Schiffer und Matrosen veröffentlichte ich einige Werke betreffend Selbsthilfe, Witwenkassen und Ernährung, siehe: E. Łączyńska, *Na co dzień i od święta. Menu gdańskich ludzi morza w XVIII w. [Jeden Tag und für seltene Ereignisse. Menü der Danziger Seeleute im XVIII. Jh.]*, [in:] *Historia naturalna jedzenia. Między antykiem a XIX wiekiem*, red. B. Możejko i E. Barylewska-Szymańska, Gdańsk 2012, S. 284-298; *Szyprowie z regionu słupskiego na gdańskim rynku pracy w XVIII wieku [Schiffer aus dem Gebiet Stolp auf dem Danziger Arbeitsmarkt im 18. Jh.]*, [in:] *„Ad Pomerania ad ultimas teras”. Studia ofiarowane Barbarze Popielas-Szultce w sześćdziesiątą piątą rocznicę urodzin i czterdziestolecie pracy naukowej*, red. J. Sochacki i A. Teterycz-Puzio, Słupsk 2011, S. 111-130; *Kasa wdowia szyprów gdańskich w końcu XVIII i na początku XIX [Witwenkasse der Danziger Schiffer am Ende des 18. Jh. und am Anfang des 19. Jh.]*, „Zapiski Historyczne” 2010, Bd. 75, H. 1, S. 115-132; *„Mein Leib ruht in der Gruft, bis Jesus Ihn verkläret”. Z dziejów samopomocy w cechu szyprów gdańskich w XVIII wieku [„Mein Leib ruht in der Gruft, bis Jesus Ihn verkläret”. Von der Geschichte der Selbsthilfe in der Zunft der Danziger Schiffer im 18. Jh.]*, „Zapiski Historyczne” 2009, Bd. 74, H. 4, S. 7-18; *Uposażenie szyprów gdańskich w II połowie XVIII wieku [Bezüge der Danziger Schiffer in der zweiten Hälfte des 18. Jh.]*, „Teki Gdańskie” 2003, Bd. 5, S. 53-62.

gung der Ware im Schiffsladeraum (Stauer) eingestellt. Auf großen Schiffen konnten zwei Steuermänner arbeiten³. Zum Vergleich erschienen auf einem der holländischen Segelschiffe außer der oben genannten Offiziere und einer gewöhnlichen Mannschaft auch ein Chirurg, ein Segelmacher, ein Konstabler (Schiffsschriftsteller) und ein Bootsmannhelfer. Das zeugt von einer hohen Spezialisierung und einer großen Selbstständigkeit der Mannschaft im Falle der technischer oder gesundheitlicher Probleme. Es ist möglich, dass es sich für die Schiffsbesitzer eher lohnte, die ärztliche Hilfe der Mannschaft auf dem Schiff zu leisten, als Pflegekosten auf dem Land rückzuvorgüten. Die Anwesenheit des Zimmermannes und des Segelmachers auf dem Schiff lässt den Schluss ziehen, dass auch die Arbeit dieser Spezialisten billiger war, als der örtlichen Meister. Außerdem konnte das Schiff laufend repariert und in einem guten Zustand erhalten werden. Die vorübergehenden Reparaturen waren dadurch weniger notwendig. Je größer die Mannschaft war, desto kleiner war der Arbeitsaufwand. Die Mannschaft des besprochenen Schiffs bestand aus 28 Personen⁴.

Der wichtigste Mann auf dem Schiff, „der erste nach Gott“, war der Schiffer⁵, wie er in Quellen und in der Literatur bestimmt wird. Seine besondere Position ergab sich aus der enormen Verantwortung, die er für das Schiff, die Mannschaft und die zu befördernde Ware trug. Der Ursprung dieser besonderen Position, auch in der Danziger Gesellschaft, ist darin zu erkennen, dass der Schiffer ebenfalls Mitbesitzer der Einheit erschien. Untersuchungen über das Schiffseigentum im 15. Jahrhundert zeigten ein Bild des Schiffers, Besitzers, Bürgers, der nicht nur ein Arbeitnehmer war, der von den Schiffsbesitzern gemietet wurde, sondern vor allem auch Besitzer und Geschäftspartner⁶.

In der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts verringerte sich die Rolle des Schiffers als Mitbesitzer. Im Zeitraum von zehn Jahren von 1661 bis 1670 kam er auf 21 Schiffen, 2 davon (9,5%) waren sein ausschließliches Eigentum, als Mitbesitzer für 4 Einheiten (19%) vor. Im letzten Jahrzehnt des 17. Jahrhunderts wurde kein Schiffer als selbstständiger Schiffsbesitzer notiert⁷. Vergleichsweise besaßen die Schiffer der Lübecker Schiffe in den Jahren 1661-1700 78% Anteile der allgemeinen Flotte⁸.

In den Jahren 1750-1793 konnte ein Übergewicht der Schiffer als gemietete Arbeitnehmer über die Schiffer als Teilhaber der Gesellschaft oder als selbständige Schiffsbesitzer beobachtet werden. Unter 108 der notierten individuellen Schiffsbesitzer, die in diesem Zeitraum vorkamen, wurden 37 Schiffer gefunden (34,2%). Ein vermehrter Anteil der Schiffer in der Eigentumsstruktur tritt in der Zeit des sieben-

³ Archiwum Państwowe w Gdańsku [Staatsarchiv in Danzig – weiter: AP Gdańsk], 300, 1/153²³, S. 453.

⁴ AP Gdańsk, 300, 1/147, S. 205.

⁵ S. Matysik, *Ze studiów nad przeszłością konosamentu [Von den Studien über die Vergangenheit des Konnosements]*, „Rocznik Gdański” 1955, Bd. 14, S. 170; M. Bogucka, *Gdańscy ludzie morza*, S. 68.

⁶ Ch. Brämer, *Die Entwicklung der Danziger...*, S. 41-43; S. Matysik, *Ze studiów nad współwłasnościami...*, S. 48-49.

⁷ A. Groth, *Rozwój floty i żegluga...*, S. 92.

⁸ Ebenda, S. 93.

jährigen Krieges auf, weil sich die Danziger Flotte um die Schiffe vom Westpommern und vom Hafen der Fürstenpreußen vergrößerte. Die Besitzer dieser Segelschiffe waren hauptsächlich Schiffer, die in die Zünfte eintraten und das Danziger Bürgerrecht annahmen, um die Schiffe als Danziger Schiffe registrieren zu können. Von der schon genannten Anzahl 37 selbständiger Schiffer – Schiffsbesitzer wurden in der Zeit des erwähnten Krieges 22 in die Zunft aufgenommen, davon gaben 16 Personen als Herkunftsort Kolberg und Umgebung an, 5 Personen nannten andere Orte, die an den Grenzen des Preußenstaates (Stolpmünde, Pillau, Königsberg, Stralsund) lagen.

Es ist zu bemerken, dass es ordnungsgemäß war, wenn der Schiffer – Besitzer die Einheit – befehligte, aber es kamen Situationen vor, in denen der Schiffer zwei Einheiten besaß oder Anteile in verschiedenen Schiffen bzw. kein Schiff befehligte und sich nur auf die Gewinnerzielung als Besitzer oder Mitbesitzer eines Segelschiffes, beschränkte. Als Beispiel kann hier der Schiffer Carl Ludwig Höpner dienen, der im Jahr 1768 nach Danzig aus der Rügenwalder⁹ Umgebung kam und auf dem Schiff „Het Velvaaren der Reederay“¹⁰ eingestellt wurde. Wahrscheinlich leitete er das Schiff gut, weil er hier bis zum Jahr 1784 diente¹¹. In den Jahren 1790-1793 war er ein selbstständiger Schiffsbesitzer. In seinem Besitz gab es: in den Jahren 1790-1793 ein Schiff „Fortune de la Mer“ mit einer Tragfähigkeit von 40 Lasten und in den Jahren 1792-1793 „Liebe von Danzig“ mit 60 Lasten. Für diese Schiffe stellte er andere Schiffer ein.

Leider war es gelungen, mit Ausnahme von einigen Wenigen, die Tragfähigkeit der Schiffe zu bestimmen, die dem Schiffer gehörten. Die bereits genannten waren kleine Segelschiffe gemäß Danziger Standards. Man konnte lediglich das Schiff „Die Promptitude“ das Christian Höpner gehörte mit der Aufnahmefähigkeit 120 Lasten auszeichnen¹².

Unter Danziger Schiffsbesitzern wurden Namen von 72 Schiffen in den Quellen genannt. In den meisten Fällen leiteten sie die Schiffe, von denen sie Anteile besaßen. Die für die Jahre 1750-1793 erlangten Angaben unterscheiden sich grundsätzlich nicht von den Festlegungen für die letzten Jahrzehnte des 17. Jahrhunderts¹³. Es ist somit schwer, bei der Betrachtung eines Schiffers nur von einem gemieteten Arbeitnehmer zu sprechen. Diesem widerspricht das finanzielle Engagement der Schiffer in die Schiffe, die sich nicht unter ihrem Befehl befanden.

⁹ AP Gdańsk, 300, 60/7, S. 175.

¹⁰ AP Gdańsk, 300, 1/153¹⁰, S. 151-152.

¹¹ AP Gdańsk, 300, 1/153²⁴, S. 116.

¹² S. Gierszewski, *Statystyka żegluga Gdańska w latach 1670-1815 [Statistik des Schiffsverkehrs des Danzigs in den Jahren 1670-1815]*, [in:] *Źródła do dziejów handlu i żegluga Gdańska*, hrsg. von S. Hoszowski, 2, Warszawa 1963, Tab. 16, S. 269; Auflistung der Danziger Schiffe aus Jahr 1793, veröffentlicht im „Danziger Handlungs-Almanach fürs 1793“, Danzig 1793, S. 38, ordnet das Schiff, meiner Meinung nach falsch, dem oben erwähnten Carl Ludwig zu.

¹³ A. Groth, *Rozwój floty i żegluga...*, S. 92, gibt an, dass die Anteilnahme im Jahrzehnt 1681-1690 16,6% betrug, in den Jahren 1691-1700 fiel sie bis 10,7% der allgemeinen Einheiten.

Um Anteile im Schiff oder um die ganze Einheit einzukaufen, war ein entsprechendes Kapital notwendig. Wie gestalteten sich somit die Löhne der Schiffer? Die Antwort auf diese Frage ist nicht einfach angesichts der knappen Quellenüberlieferungen. Für die Bearbeitung des Problems erwiesen sich die Bücher des präsierten Bürgermeisters der Stadt Danzig als grundsätzlich, in denen Streite nachgewiesen wurden, die mit den Löhnen der Mannschaften zusammenhängten. Außer ihnen sind auch wenige Abrechnungen von Schifffahrten wesentlich.

Der Beispiel des Schiffers Johann Havemeister, der mit dem Direktor des von ihm befehligten Schiffes Frantz Rottenburgh in Streit geriet, gibt die Möglichkeit, die Entscheidungsverfahren in Angelegenheiten diesen Typs zu verfolgen und die wichtigsten Heuerbestandteile des Schiffers zu erfassen.

Johann Havemeister¹⁴ befehligte das Schiff „L’Astree“ in den Jahren 1761-1766. Sein Einkommen bestand aus Besoldung für die Schifffahrt oder entsprechend für jeden Tag der Anmusterung (abhängig vom Vertrag) und aus einer Sondergebühr von der Fracht, die in den Quellen „Kapplacken“ genannt wird. Außerdem erhielt der Schiffer ein sog. „Wochengeld“, d.h. Geld für seinen Unterhalt während des Aufenthalts. In anderen Abrechnungen kommen solche Bestimmungen dieser Ausgaben wie „Kostgeld“¹⁵, „Verzehrung“¹⁶ und „Verzehrte Kost“ vor¹⁷.

Dem Schiffer stand im Laufe der Anmusterung auch eine Unterstützung bei Krankheit und Kostendeckung für die Behandlung durch die Schiffsbesitzer zu. In einer Krisensituation, d.h. beim Schiffsverlust (z.B. Ertrinken, Zerschlagen oder Versteigern der Einheit) standen dem Schiffer Geld für die Rückfahrt zum Heimathafen und Unterhalt für die Zeit bis zur Erledigung der notwendigen Formalitäten zu. Wenn im Laufe einer Schifffahrt ein Ladungsverlust erfolgte und die Mannschaft und der Schiffer einen Teil der Ausstattung oder der beförderten Ware retteten, konnten sie eine zusätzliche Prämie erhalten¹⁸. Beim Tod des Schiffers oder eines Mannschaftsmitglieds wurden die Begräbniskosten und andere Ausgaben, die damit zusammenhingen, in die Schifffahrtskosten einbezogen¹⁹.

Der grundsätzliche Lohn des Schiffers gestaltete sich abhängig von der Strecke und Länge der Schifffahrt. In dem erwähnten Streit stellte der Schiffer Havemeister die Rechnung für 4 Schifffahrten aus, welche die Strecken Cork – Rochefort, Rochefort – Bordeaux, Bordeaux – Hamburg, Hamburg – Danzig umfassten. Für die erste forderte er 80 Gulden (weiter Gld.), für die zweite 50 Gld., für die nächsten entsprechend 130 Gld. und 120 Gld. Der Schiffsdirektor stimmte solchen hohen Sätzen nicht zu. Die für die Streitschlichtung bestimmten Schiedsrichter verringerten

¹⁴ Er kam von Danzig im Jahr 1752, wurde in die Zunft aufgenommen (AP Gdańsk, 300, C/780, S. 4.) und erhielt das Stadtrecht (AP Gdańsk, 300, 60/6, S. 224.)

¹⁵ AP Gdańsk, 300, 1/153¹⁴, S. 342-344.

¹⁶ AP Gdańsk, 300, 1/153⁴, S. 250-252.

¹⁷ AP Gdańsk, 300, 1/153¹⁹, S. 338-339.

¹⁸ AP Gdańsk, 300, 1/153¹¹, S. 95, die Mannschaft erhielt die Summe: $\frac{3}{4}$ des Heuer + Prämie für die Rettung des Schiffes und der Ladung (Berglohe) und Geld für die Reise (Reisegeld), der Schiffer hat 27 preußische Talar bekommen (1 Taler = 3 Gulden).

¹⁹ AP Gdańsk, 300, 1/153²⁶, S. 43-46.

die Besoldung für die zwei ersten Schifffahrten bis zum Niveau von 60 Gld. und 30 Gld. und erhielten die Sätze für die dritte und vierte Schifffahrt aufrecht²⁰. Im Allgemeinen betrug das grundsätzliche Einkommen 340 Gld., dazu kamen die von den Schiedsrichtern im Einverständnis der Parteien festgelegten Prämien für die Frachten („Kapplacken“), für die Summe von 681 Gld. festgelegt wurde (ursprünglich betrug der Prämienbetrag 1362 Gld.). Eine Prämie von 6 Gld. wurde für die Beförderung von 12 Orangenbäumen aus Hamburg nach Danzig zugezählt²¹.

Für die Ausgaben, die mit dem Unterhalt des Schiffers zusammenhingen, wurde der Betrag von 359 Gld. in der Abrechnung bestimmt. Die Forderung des Schiffers um die Zahlung von 608 Gld. wurde nämlich abgelehnt. Das gab er für seinen Unterhalt aus, plus 900 Gld. für die Erwartung der Abrechnung seiner Rechnung durch Rottenburgh innerhalb von 38 Wochen²². Zu den Ausgaben des Schiffers wurde auch der Betrag von 200 Gld. zugeschrieben, der die Behandlungskosten in Hamburg decken sollte. Die Kosten der ärztlichen Hilfe für Havemeister beliefen sich auf die Summe von 221 Mark und 12 Schillings (1M = 48 Danziger Grochen)²³.

Die Summe, die der Schiffer im Laufe von 4 Schifffahrten verdiente, ohne den Gewinn vom eigenen Handel zu zählen, belief sich nach seiner Rechnung auf 1734 Gld. 8 Grochen²⁴. Infolge der Arbitrage musste er 829 Gld. 8 Gr. leider zurückzugeben, deshalb verringerte sich sein Einkommen bis zum Betrag von 905 Gld. Die Sache dauerte 5 Jahre lang. Der Schiffer zahlte wahrscheinlich die Schuld ab und begegnete ihm kein Schicksal des Schiffers Johann Peter Stegmann, der in eine ähnliche Situation geriet, weil er dem Schiffsbesitzer 990 Gld. abgeben musste. Die vom präsierten Bürgermeister angeordnete Schuldvollstreckung brachte den Verkauf seiner Sachen. Der Schiffer hatte keine eigene Wohnung und mietete ein Zimmer bei einem Schmied. Sein Vermögen bestand hauptsächlich aus Kleidung, für die man nur 40 Gld. erlangte. Im Zusammenhang damit, dass entsprechende Mittel für die Schulddeckung fehlten, fand sich der Schiffer im Rathausgefängnis²⁵.

Auf der populären Handelsstrecke Danzig – Amsterdam betrug der Lohn des Schiffers 150 Gld.²⁶ (634,5 Gramm Silber). Die näheren Strecken, wie z.B. nach Kopenhagen oder Lübeck, waren aus selbstverständlichen Gründen weniger bezahlt, z.B. im Jahr 1783 konnte der Schiffer auf der Strecke Danzig – Lübeck 100 Gld.²⁷ verdienen, das ergibt 414 G. Silber.

²⁰ AP Gdańsk, 300, 1/153¹¹, S. 105.

²¹ Ebenda, S. 103 und 104.

²² Ebenda, S. 103.

²³ Ebenda, S. 103 und 104.

²⁴ Auf Grundlage T. Furtak, *Ceny w Gdańsku w latach 1701-1815 [Preise in Danzig in den Jahren 1701-1815]*, Lwów 1935, S. 224 und 251 wurde festgelegt, dass der Preis für eine Last des polnischen Weizens im Jahr 1765 zwischen 300-360 Zloty (1 Zloty = 1 Gulden) pendele die Tagesarbeit eines Zimmermannsgesells betrug fast 28 Gr. (28-29 Gld. monatlich).

²⁵ AP Gdańsk, 300, 1/153²⁶, S. 163-164 (Rechnung einer Schifffahrt), S. 170, 230-231 (Sachinventar) und 232-233 (Inhaftierungsanweisung).

²⁶ AP Gdańsk, 300, 1/153²⁷, S. 47-48.

²⁷ AP Gdańsk, 300, 1/153²³, S. 450-452.

Zum Vergleich betrug das Einkommen fremder Kapitäne:

- Auf der Strecke Königsberg – Lübeck auf den Schiffen der Lübecker Flagge konnte ein der Schiffer 94-100 Gld. verdienen (411,7-417 G. Silber)²⁸,
- Auf der Strecke Bremen – Danzig erreichte ein Bremer Schiffer das Einkommen von 200 Gld (870 G. Silber).

Für die Rettung des unter preußischer Flagge schwimmenden Schiffes konnte der Schiffer sogar 4 Dukaten (58 Gld.) bekommen²⁹.

Die übergeordnete Position des Schiffers gegenüber der Mannschaft zeigte sich auch in seinem Verdienst im Verhältnis zum Verdienst sonstiger Matrosen. Das Einkommen des Schiffers umfasste von 33 bis 52% der Verdienste der Mannschaft, die am häufigsten aufgetretenen Werte schwankten um 40%³⁰.

Die Unterhaltskosten für den Schiffer waren höher als die für die Mitglieder der Mannschaft. Der schon erwähnte Schiffer Havemeister schätzte sie auf 16 Gld. (72,96 G. Silber) wöchentlich³¹. Nach der Kontrolle seiner Ausgaben fanden die Schiffsbesitzer heraus, dass er für seinen Tagesunterhalt durchschnittlich 2 Gld. (9,12 G. Silber) ausgab. Das bestätigte, ihrer Meinung nach, die ihm durch den Direktor Rottenburgh vorgeworfene Verschwendung³². Anscheinend war der Betrag so hoch, dass er Vorwürfe nicht nur des Schiffsdirektors weckte. Ähnliche Empfindungen hatten die Besitzer des Schiffes „Christina“ aus Lübeck, die ihr Segelschiff, eine Ladung und 4 Leute von der Mannschaft verloren. Der Schiffer berechnete seinen Tagesunterhalt in Höhe von 2 Gld. 15 Gr. (6,1 G. Silber)³³. Geringere Forderungen hatte der Schiffer des preußischen Schiffes „Maria Sophia“, der für seinen Unterhalt 24 Gld. (3,58 G. Silber) täglich ausgab³⁴.

Um die Bedürfnisse der Mannschaft zu sichern, wurden kleinere Beträge bestimmt. Auf dem erwähnten Segelschiff „Maria Sophia“ wurde für den Unterhalt des Schiffers im Laufe von 126 Tagen 100 Gld. 24 Gr. ausgegeben und für sonstige 6 Mitglieder der Mannschaft 453 Gld. 18 Grochen³⁵. Ein etwas höherer Satz wurde

²⁸ AP Gdańsk, 300, 1/153¹¹, S. 36; 300, 1/153¹⁹, S. 87-88. Der Verdienst der Mannschaft wurde in Mark und Reichstalern angegeben, um den Vergleich zu erleichtern wurde er in Florenz gemäß des aktuellen Umrechnungsfaktors umgerechnet, der in Quellen angewendet wird.

²⁹ AP Gdańsk, 300, 1/153²³, S. 309-311.

³⁰ Auf dem Lübecker Schiff „St Laurentus“ hat die Mannschaft ½ seiner Besoldung erhalten, das gab die Summe von 30 Lübecker Reichstalern davon fielen 10 Rthlr. dem Schiffer zu (1779, AP Gdańsk, 300, 1/153¹⁹, S. 87-88); die Besetzung der Schutte „Fortuna“ erhielt 48 Gld. 19 Gr. als ¼ Besoldung für die unterbrochene Schifffahrt nach Lübeck, davon 25 Gld. erhielt der Schiffer (1783, AP Gdańsk, 300, 1/153²³, S. 450-452); auf dem Schiff „Die drei Freunde“ aus Kammin fiel dem Schiffer vom ganzen Lohn 40% zu (AP Gdańsk, 300, 1/153²², S. 502-504); auf dem Schiff „Christian“ aus Stettin 42%, im Zuschlag für die Rettung bildete 44% der Lohn des Schiffers (AP Gdańsk, 300, 1/153²³, S. 309-311).

³¹ AP Gdańsk, 300, 1/153¹¹, S. 103 und 100.

³² Ebenda, S. 100.

³³ AP Gdańsk, 300, 1/153¹⁹, S. 338-339.

³⁴ AP Gdańsk, 300, 1/153¹⁰, S. 104-108.

³⁵ Ebenda. Die Höhe des Tagesatzes für den Matrosen wurde auf 18 Gr. bestimmt (2,7 Gramm Silber).

für die Mannschaft der „Frau Maria“ festgelegt. Er betrug 24 Gr. für eine Person (3,6 G. Silber), der Satz für den Schiffer betrug 36 Gr. (5,4 G. Silber) pro Tag.

Zu den wesentlichen Einkommensbestandteilen des Schiffers gehörte der Gewinn vom Handel, der auf eigene Rechnung geführt wurde. Eine umfassendere Bearbeitung dieses Problems zeigte sich als eine einfachere Angelegenheit für den Zeitraum des 15.-17. Jahrhunderts, als für das 18. Jahrhundert³⁶. Bearbeitungen dieser Problematik in Bezug auf Danziger Schiffer für das 18. Jahrhundert fehlten. Die Abschriftenanalyse der Zertifikate, die für die Danziger Ware ausgegeben wurden, brachte keine vorgesehenen positiven Ergebnisse³⁷.

Die rechtlichen Grundlagen dafür, den Handel durch die Mannschaft zu führen, schaffte das Gesetz aus dem Jahre 1530, das die offiziell herrschende Vorschrift bestätigte, die der Mannschaft erlaubte, eine gewisse Frachtmenge ohne Frachtgebühren zu befördern. Für die Schiffer wurde sie auf 1 Last der Ware bestimmt, anderen Mannschaftsmitgliedern, Offizieren (Bootsmann, Koch, Zimmermann, Schriftsteller) fiel die Hälfte des Lastes zu³⁸. Im Stadtgesetz („Neu-revidirte Willkühr der Stadt Dantzig“) aus dem Jahr 1761 erschien keine Notiz, welche die Größe einer freien Ladung enger bestimmte. Der Gesetzgeber betonte jedoch, dass die Interessen, die durch den Schiffer geführt wurden, die Schiffsbesitzer und die zu befördernden Personen nicht schaden sollten³⁹.

Es ist nämlich sicher, dass die Danziger Schiffer die ihnen zustehenden Rechte nutzten. Der Schiffer – Schiffsbesitzer konnte auf eigene Rechnung die Ware ohne offizielle Begrenzungen befördern. Das kann das Beispiel des Schiffers und Schiffsbesitzers Peter Boettcher bestätigen, der Fichtenplanson, Handschuhe, Leinen aus Pommern und Federn für die Summe von 1100 Gld. kaufte. Die Ladung beförderte er zusammen mit anderen Waren⁴⁰ auf seinem Segelschiff „Die Jungfrau Dorothea“ nach London⁴¹.

Der Warentransport auf eigene Rechnung hing mit einem gewöhnlichen Schmuggel zusammen. In Aussagen des Reeders Johann Ephraim Walter und des Schiffers Johann Jacoba Jantzen vom Schiff „Anna Regina“, auf dem Schnaps in Bristol entdeckt wurde. Es erschien eine Information darüber, dass der Schiffer und Steuer-

³⁶ M. Bogucka, *Udział szyprow gdańskich...*, S. 15-25; dies., *Gdańscy ludzie morza...*, S. 77-79; Th. Brück, *Der Eigenhandel hansischer Seeleute...*, S. 25-41; A. Groth, *Żegluga i handel morski Kłajpedy w latach 1664-1722 [Memels Schiffahrt und Seehandel in den Jahren 1664-1722]*, Gdańsk 1996, S. 213-216; ders., *Handel własny załóg marynarskich na przykładzie ich udziału w handlu morskim Kłajpedy i Elbląga [Eigenhandel der Matrosenmannschaften am Beispiel ihrer Teilnahme im Seehandel von Memel und Elbing]*, [in:] *Czas i dokument. Studia nad procesem akotwórczym*, hrsg. von A. Wirski, Koszalin 1997, S. 17-27.

³⁷ In der Dokumentation des Präsierten Bürgermeisters wurde nur ein Zertifikat gefunden, das die Warensendung auf Rechnung eines Schiffers bestätigt.

³⁸ S. Matysik, *Prawo morskie Gdańska...*, S. 189.

³⁹ Ebenda, S. 282.

⁴⁰ AP Gdańsk, 300, 1/151, S. 1. Das Schiff wurde im Hafen einbehalten, um 19 Packungen Leinen zu entladen, die dem Johann Gottlieb Haerder gehörten.

⁴¹ S. Matysik, *Prawo morskie Gdańska...*, S. 283.

mann je 8 Fässchen Brandwein hatten, der Koch 4 Fässchen, einer von den Matrosen 3 Fässchen und der Kochsmaat ein Fässchen. Der Schiffer behauptete, dass er 6 Fässchen vor dem Einlaufen in Bristol verkaufte und nur 2 Fässchen zu dieser Stadt beförderte. Desweiteren ordnete er seiner Mannschaft an, vor der Revision⁴² den Schnaps auszugießen. Die vom Schiffsbesitzer getragenen Kosten, um das Segelschiff zu befreien, beliefen sich auf 2048 Gld. In dieser Situation lag die Pflicht der Verlustausgleichs auf der Mannschaft, die für ihre Deckung die ihr zustehende Entlohnung in Höhe von 592 Gld. bestimmte. Der sonstige Teil der Verbindlichkeit gegenüber dem Schiffsbesitzer, die Summe von 1455 Gld. wurde zwischen dem Schiffer und Mannschaftsmitglieder, die den Schnaps schmuggelten, je zur die Hälfte geteilt. Der Schiffer sollte 728 Gld. auf diese Weise abzahlen, dass er die Hälfte der zukünftigen Verdienste dem Schiffsbesitzer abgeben sollte, bis die ganzen Verbindlichkeiten abbezahlt worden. Der sonstige, der Mannschaft zustehende Betrag wurde zwischen dem Steuermann (er zahlte 216 Gld. ab), dem Koch (162 Gld.), den Matrosen (108 Gld.) und den Kochmaat (54 Gld.) aufgeteilt⁴³.

In der Zeit der größten Kontrollintensität in den englischen Häfen reichten einige Schiffsbesitzer und Schiffer im Amt des präsidierten Bürgermeisters Erklärungen darüber ein, dass sie keine verbotene Ware befördern, insbesondere Brandwein, der in die Beförderungsunterlagen nicht eingeschrieben wurde, die in der Pfahlkammer bestätigt wurden⁴⁴. An diesen Beispielen sieht man, dass die bevorzugte Position des Schiffers gegenüber der Mannschaft damit zusammenhing, dass er im Falle von Problemen mit dem Schiff, der Mannschaft oder der Ware die größte Verantwortung trug.

Die Größe der auf Rechnung des Schiffers beförderten Ladung, die frei von Frachtgebühren war, wurde auf die Interessen der Schiffsbesitzer begrenzt. Deshalb bemühten sich die Schiffsdirektoren die Ladungen der Schiffer zu prüfen, worauf die Erklärung des Direktors Rottenburgh deutet, der den Schiffer Havemeister anklagte, dass er übermäßige Holzmengen auf eigene Rechnung nach Frankreich beförderte⁴⁵. Es wurde ihm nämlich aus Nantes mitgeteilt, dass er für das Holz, das der Schiffer beförderte, von 1000 bis 1200 Livree erlangen könnte, was in der Umrechnung den Betrag von 1166 bis 1400 Gld. ergab⁴⁶. Die Schiffsbesitzer bestimmten, dass man für eine solche Summe 20 Lasten Holz kaufen konnte. Solche Menge durfte an Bord nicht befördert werden und ein Teil der Ladung musste im Laderaumbereich untergebracht werden. Es wurde auch anerkannt, dass die Sicherheit der Schifffahrt bei nicht guten Wetterverhältnissen gefährdet werden konnte, falls solche Holzmenge an

⁴² AP Gdańsk, 300, 1/153²³, S. 467-468.

⁴³ Ebenda, S. 517-520.

⁴⁴ Ebenda, S. 301-312, 324-326, 327-328, 329-330, 346-347, 355-356, 439-440.

⁴⁵ Vor Gericht des präsidierten Bürgermeisters in Sachen zwischen Schiffer und Schiffsdirektor erschien oft der Vorwurf, dass eine zu große Menge der Ladung auf eigene Rechnung genommen wurde, ver. Sache von Constanin Konopack gegen Johann Gottfried Booy (es kamen noch Vorwürfe um „verschwenderische Wirtschaft“, einen zu langen Aufenthalt, häufige Sauferei und den Disziplinmangel auf dem Schiff hinzu). AP Gdańsk, 300, 1/153¹¹, S. 128-130.

⁴⁶ In der Abrechnung wird der Umrechnungsfaktor 1 Livree = 35 Danziger Groschen angewendet. Ebenda, S. 104.

Bord geladen würde⁴⁷. Der Schiffer wurde verpflichtet, dem Schiffsbesitzer 500 Gld. Genugtuung für die erlittenen Schaden auszus zahlen⁴⁸. In einer ähnlichen Angelegenheit sollte der Schiffer Booy im 1769 Jahr 1200 Gld. bezahlen⁴⁹.

Die oben angegebenen Beispiele zeugen von einem breiten Handelsaustausch, der durch Schiffer geführt wurde, die sich nicht bemühten, ihre Ladungen mit Zertifikaten zu sichern, vielleicht um den Gewinn zu maximieren. In Büchern des präsierten Bürgermeisters wurde nur ein Zertifikat notiert, in dem der Name eines Schiffers auftauchte. Im Jahre 1756 sendeten die Schiffer Johann Christian Redl, Caspar Labes und Jacob Bestvater gemeinsam 102 Stück Eiche- und Fichtendielen nach Rouen⁵⁰.

Ein natürlicher Ort der Einstellung für den Schiffer war der Hafen und die Bereiche, die mit der Schiffsbedienung zusammenhängen. In Zunftmaterialien, Büchern der Begräbniskasse wurden Informationen über die Annahme von einigen Schiffen des Lehens – der Stadtämter aufgeschrieben⁵¹. Im Jahr 1774 erschienen Namen einiger Mitglieder mit der Anmerkung „Belöhter“⁵², leider ohne Angabe der von ihnen angetretenen Ämter oder Dienste.

Die erfahreneren Schiffer traten verantwortliche Stellen an, wie z.B. Hafenkaptän (Wasser-Bailli). In den Jahren 1733-1766 übte Christopher Mampe diese Funktion aus. Das musste ein rentabler Dienst sein, weil die Gebühr für die Antritt dieser Stelle nach seinem Tod um bis zu 2 Tausend Gulden erhöht wurde⁵³. Andere Ämter, welche die Schiffer antraten, waren:

- Kiehlmeister oder Belehnter auf der Brabank⁵⁴, die Stelle übten hintereinander aus: Christoph Blaffert (1749-1755), Gottfried Carstens (1755-1769) und Johann Harmsen Mores seit dem Jahre 1769⁵⁵;
- Makler⁵⁶: George Mickley⁵⁷, Albert Jantzen Klinkert (1770-1789)⁵⁸, Peter Dahling⁵⁹, Christian Ewers⁶⁰, Johann Daniel Holtz⁶¹;

⁴⁷ Ebenda, S. 101.

⁴⁸ Ebenda, S. 102 und 104.

⁴⁹ Ebenda, S. 130-131. Der Reeder forderte vom Schiffer noch 220 Gld.

⁵⁰ AP Gdańsk, 300, 1/149, S. 291-292.

⁵¹ Mehr über die Stadtämter sehe: E. Cieślak, *Sprzedawalność urzędów miejskich...*, S. 69-100.

⁵² AP Gdańsk, 300, C/782, S. 274; Namen der Schiffer, die das Lehnen erhalten haben: Martin Domke, Johann Schöneck, Gottfried Görcke, Christian Andreas Krohn, Johann Jantzen Mores, Johann Christian Hoffman, Martin Sass, Johann Christian Rehl, Gerbrand Meierhoff, Albert Jantzen Klinkert, Gerth Carl Schweng, Christian Nest, Benjamin Jantzen, Behrend Anderschen. In den nächsten Jahren auch Class Glasau, Johann Philip Klahn, George Will (1778). Ebenda, S. 159-160.

⁵³ E. Cieślak, *Sprzedawalność urzędów miejskich...*, S. 89.

⁵⁴ Ebenda, S. 84.

⁵⁵ AP Gdańsk, 300, 93/30, K. 4v.

⁵⁶ Der volle Namen des Lehens lautet: „Gewürtz, Specerey, Fracht und Wechsel Mäkler“.

⁵⁷ AP Gdańsk, 300, C/781, S. 110.

⁵⁸ AP Gdańsk, 300, 58/28, K. 159; Rubach's Monatliche Sammlung [weiter: Rubach] 1789-1792, Exemplar von Biblioteka Gdańska Polskiej Akademii Nauk [weiter BG PAN], Ms. 150.

⁵⁹ Rubach 1789-1792, BG PAN, Ms. 150 und AP Gdańsk, 300, 58/31, K. 84a.

⁶⁰ Rubach 1789-1792, BG PAN, Ms. 150.

⁶¹ AP Gdańsk, 300, R/LI, q154, S. 39.

- Schiffsbesucher, z.B. Martin Sass⁶², Johann Arentz⁶³, Tobias Brandhoff⁶⁴;
- „Überfahrer bei der Föhre an Kranthor“, z.B. Martin Domke⁶⁵ und Martin Zaddach⁶⁶;
- „Gewürtz-Capitain“, z.B. Christian Rehl⁶⁷, Emanuel Gottlieb Martens⁶⁸;
- „Kalk-Capitain“, z.B. Benjamin Jantzen⁶⁹;
- Probenräger⁷⁰;
- Adjunkt des Maklers, z.B. George Mickley und Johann Nathanael Töwe⁷¹.

Es wurden nur einige Ämter genannt, welche das Interesse der Schiffer erweckten, die auf diese Weise ihre Erfahrung nutzten, die sie während der Schifffahrt gewannen. Sie verzichteten auf die Arbeit auf dem Meer zugunsten der sichereren Stellen auf dem Land⁷².

Der Antritt des Stadtamtes, das mit der Schifffbedienung zusammenhing, verpflichtete zum Verzicht auf die Führung der Schiffsmaklerei auf eigene Rechnung. Das Einspruchsgericht passte auf, dass diese Verordnung eingehalten wurde, es kümmerte sich um die „sauberen Hände“ der Beamten. Einer der Schiffsprüfer, Schiffer Tobias Brandhoff wurde vor Gericht gestellt mit dem Vorwurf gebracht, dass er die Schiffsmaklerei betrieb, weil er ein Schiff mit der Aufnahmefähigkeit von 50 Lasten, die Hälfte einer großen Schutte und zwei kleine besaß. Brandhoff antwortete, dass er den Besitz der in der Klage genannten Einheiten zwar bestätige, aber nicht ihre Verwaltung (Buchhaltung) führe. Damit beantragte er einen Danziger Kaufmann. Er erklärte auch, dass ein anderer Prüfer für die Zeit, in der seine Einheit einer Kontrolle unterlag, bestimmt wurde. Das Gericht ordnete ihm an, seine Schiffe zu verkaufen. Brandhoff wehrte sich dagegen und argumentierte, dass die Schiffspreise jetzt, d.h. im Jahre 1790, niedrig wären und dass er an diesem Geschäft verlieren würde⁷³.

Eine andere Verdienstform der Schiffer war auch, Kurse für Navigatoren zu führen. Der erste bekannte Navigationslehrer war Schiffer Johann Wegner Ims, der seit 1779 die Stelle des „öffentlichen Navigationslehrers“ bekleidete⁷⁴. Seine Kompetenzen waren sehr hoch, davon zeugte der von ihm erlangte Titel des Diplomlehrers. Das von Ims vorgeschlagene Lernprogramm umfasste das Lernen von drei grund-

⁶² Rubach 1773-1776, BG PAN, Ms. 145.

⁶³ Rubach 1789-1792, BG PAN, Ms. 150.

⁶⁴ AP Gdańsk, 300, 93/30, K. 3v.

⁶⁵ AP Gdańsk, 300, C/781, S. 109.

⁶⁶ Rubach 1789-1792, BG PAN, Ms. 146.

⁶⁷ AP Gdańsk, 300, C/781, S. 110.

⁶⁸ Ebenda.

⁶⁹ Ebenda.

⁷⁰ AP Gdańsk, 300, C/776, S. 181.

⁷¹ AP Gdańsk, 300, 58/32, K. 82.

⁷² Von einem großen Interesse mit den Stadtpositionen unter Schiffen zeugt u.a. die Tatsache, dass die Makler Dähling und Walter im Jahre 1793 um Adjunkten gebeten haben und 5 von 6 Kandidaten zur Zunft der Seeschiffer gehörten. Ebenda.

⁷³ AP Gdańsk, 300, 58/31, K. 146b-147a.

⁷⁴ S. Gierszewski, *Sztuka nawigacji w Gdańsku...*, S. 301.

sätzlichen Elementen des Navigationswissens: Trigonometrie, Wissen über die Seegelschiffswerkzeuge, Praxis sowie Grundlagen der Astronomie und das Erlernen der Fremdsprachen (Englisch, Holländisch, Schwedisch und Dänisch)⁷⁵.

Der Grundlohn, Prämien und der Gewinn vom eigenen Handel bildeten die Unterhaltsgrundlage der Schiffer. Für einige reichte die Arbeit auf dem Meer für ihren Unterhalt nicht aus, sie beschäftigten sich mit einem kleinen Handel. Davon zeugten die Anzeigen in der örtlichen Zeitschrift „Danziger Nachrichten“, die für „schöne engelsche, frisch und zum Theil noch lebende Austern“ unter Angabe des Schiffernamens und seines Wohnortes warben⁷⁶.

Aus den angeführten Beispielen der beruflichen Aktivität des Schiffers ergibt sich, dass sich die Umwelt flexibel auf die herrschende Arbeitslosigkeit auswirkte.

Der Erfolg dieser Berufsgruppe hing von der wirtschaftlichen Konjunktur ab. Bei einer großen Anzahl der Schiffer und einer sich verringerten Anzahl der Schiffe herrschten große Konkurrenz und kleinere Verdienstmöglichkeiten. Einige Schiffer suchten neue Verdienstwege, zum Beispiel in Form von Stadtämter, andere verließen Danzig und ließen sich auf fremde Schiffe anwerben. Die Gruppe der arbeitslosen Schiffer und dieser, die sich zur Arbeit als untere Offiziere verdingten, war zahlreich. Offiziell gab es kein Verbot für die Schiffer, die Arbeit des Steuermannes, Bootsmannes oder Koches zu übernehmen. Manchmal passierte es, dass ein Matrose, der mit der Stelle des Schiffers nicht zufrieden war, die Arbeit des unteren Offiziers übernahm⁷⁷.

Langwierige Suche nach einer Arbeitsstelle war jedoch für einige Schiffer, besonders für die mit einer zahlreichen Familie, der Grund einer tiefen Depression, die sie zum Selbstmord drängte. Im Jahre 1773 hängte sich aus diesem Grund der Schiffer Emanuel Erben auf. In der Beschreibung seines Dienstes wurde während der Nachforschung notiert, dass er 7 Jahre lang als Steuermann arbeitete, 10 Jahren als Schiffer undseit einer gewissen Zeit keine Arbeit mehr finden konnte⁷⁸. Seine Karriere als Schiffer begann im Jahr 1755, als er in die Zunft aufgenommen wurde und sein erstes Schiff „Die Fünf Gebrüder“ bekam⁷⁹. In den Jahren 1758-1763 befehligte er das Schiff „Neptunus“⁸⁰. Seit dieser Zeit bis zum Selbstmord wurde sein Namen nicht mehr in den „Seebriefen“ nicht notiert. Es scheint, dass er keine Arbeit finden konnte, weder als Schiffer, noch auf andere Stellen, die als Offiziersstellen anerkannt wurden, vielleicht im Hinblick auf sein Alter.

⁷⁵ Ebenda, S. 302.

⁷⁶ „Gemeinnützige Danziger Anzeigen, Erfahrungen und Erläuterungen“ 1756, Nr. 44, S. 216.

⁷⁷ AP Gdańsk, 300, 1/224, S. 49. Der Steuermann Conrad Harlah bekundete im Jahr 1757, dass er in den Jahren 1742-1747 bei Ruytera als Schiffer arbeitete, aber er hat darauf wegen der Streitigkeiten verzichtet. In den Jahren 1743-1772 gehörte er zum Schifferzunft (AP Gdańsk, 300, C/769, S. 13; 300, C/782, S. 257). Interessant ist auch der Fall des Schiffers Johann Michael Borey, der im Jahr 1762 in die Zunft eingeschrieben wurde, aber in den Jahren 1766-1768 als Steuermann arbeitete, in den folgenden Jahren jedoch wieder als Schiffer.

⁷⁸ AP Gdańsk, 300, 1/153¹³, S. 252-253.

⁷⁹ AP Gdańsk, 300, 1/149, S. 126.

⁸⁰ AP Gdańsk, 300, 1/152, S. 43-44; 300, 1/153⁵, S. 52-53.

Das beschriebene Problem zusammenfassend sind die starke Position des Schiffers unter der Mannschaft und seine verantwortungsvolle Rolle bei der Schiffsführung zu betonen. Die Lebensbedingungen des Schiffers waren vorteilhafter, als die der restlichen Mannschaft, aber auch seine Verantwortung für die ganze Funktion des Schiffes während der Schifffahrt und des Aufenthaltes war ernsthafter. Das Wissen und die Fähigkeiten, die er aufweisen musste, und die Notwendigkeit, sich um die besten Frachtbedingungen zu bemühen, waren ausschlaggebend dafür, dass sich der Schiffer einen besseren Lohn im Verhältnis zum Rest der Mannschaft würdig zeigte. Die Bedeutung des Schiffers als Schiffsbesitzer in der Struktur des Schiffseigentums sank stattdessen. In den Anfangsjahren der preußischen Herrschaft über die Stadt im Jahre 1816 klagten die Zunftmeister, dass die Schiffer nicht mehr Schiffsbesitzer waren, sondern nur „Setz-Schiffer“, wie die Schiffskapitäne ohne Anteil am Schiff genannt wurden⁸¹. Deshalb suchten die Schiffer neue Verdienstmöglichkeiten und nutzten dabei das Wissen und die auf dem Meer erworbene Fähigkeiten in der didaktischen Arbeit und im Stadtdienst.

Übersetzt von Małgorzata Ossowska

Summary

Occupations of 18th century Gdańsk shipmasters

The job market in 18th century Gdańsk offered many opportunities. Shipmasters were a specific group. Their financial situation did not only depend on their own abilities but predominantly on the general economic situation. Obtaining a post was further hampered by tough competition amongst the numerous members of the shipmasters' guild. The majority of them were hired labour who had no part in the ship they captained. During 1750-1793 only 34% (37 out of 108) of ship owners were skippers. A shipmaster who was also the ship's owner would in addition to his wage receive a share in the freight rate and be allowed to carry without charge a limited amount of goods for personal trade. Those shipmasters who could not or did not want to command a ship looked for employment ashore. Especially desired were municipal jobs connected to port and ship handling (town clerks). Many experienced shipmasters found employment as e.g. harbourmasters, shipbrokers or freight audit vendors. Another way to earn a living was to teach navigation or show the ropes of the trade. They could also take a position of lower rank or change profession if they were unemployed for lengthier periods. Some shipmasters left Gdańsk when their situation was very bad and in some dismal cases committed suicide.

Translated by Krzysztof Bartoszek

⁸¹ AP Gdańsk, 300, C/769, S. 3.