

# ELB-LODSERIET UNDER DEN DANSKE ENEVÆLDE

Af

KAI DETLEV SIEVERS

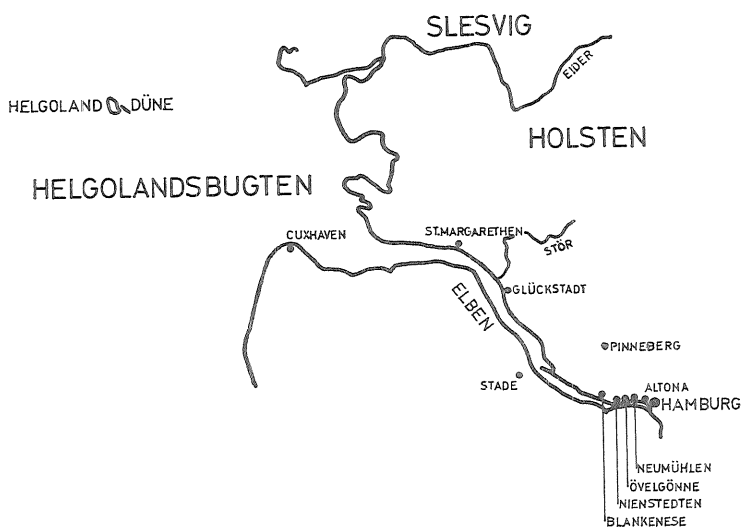
*Elben har altid været et af verdens vigtigste og farligste farvande. I Elb- og Nordsø-lodseriet deltog i enevældens tid lodser fra Hamborg, fra Hannover og fra den danske helstat (den holstenske kyst og Helgoland). Man får i den følgende udredning et levende indtryk af, hvor mange forviklinger konkurrencen mellem parterne afstedkom, og med hvor stor nidkærhed og tålmodighed den danske enevældes embedsmænd forsøgte at gøre ret og skel mellem sine undersætter. Dr. Kai Detlev Sievers, der er videnskabelig assistent ved Kiels universitet, har opholdt sig længere tid på Handels- og Søfartsmuseet for at studere museumsvæsen samt dansk søfarts- og kulturhistorie.*

**D**EN danske helstat under Johann Hartwig Ernst Bernstorff (1712–1772) og Andreas Peter Bernstorff (1735–1797) var udtryk for en frugtbringende udvikling inden for den oplyste enevælde. Fjernt fra enhver overdreven trang til at ville dirigere undgik de to statsmænd fremfor alt en voldelig centraliseringspolitik og indrømmede navnlig hertugdømmerne Slesvig og Holsten vidtgående friheder med henblik på en selvstændig udvikling. Økonomisk-politiske foranstaltninger som f. eks. bygningen af Ejderkanalen, som forbandt Nord- og Østersøen, var til gavn for handel og vandel og gav befolkningen en højere velstand. Den danske helstat rakte fra Island og Nordkap til Elben, der ikke blot havde betydning som naturlig og politisk grænse, men som også havde berøringspunkter med de sydlige naboer, Hamborg og kurfyrstendømmet Hannover. Alle tre stater var parthavere i Elb-lodseriet, og derfor bestod der nødvendigvis på dette område visse

forbindelser mellem dem. Det kunne naturligvis ikke undgås, at der forekom komplikationer i spørgsmålet om lodseriet, og således opstod fra tid til anden, særligt i forholdet til Kurhannover, spændinger, som dog kun havde ringe betydning inden for hele dette omfattende statsapparat. På den anden side voldte undersåtterne myndighederne bekymringer, fordi de på enhver tænkelig måde trængte efter at komme til at nyde godt af den indbringende lodsvirksomhed. Fremfor alle førte folk fra Helgoland og Blankenese en ret bitter strid om lodseriet i Elbmundingen. Men heller ikke fiskerne fra Glückstadt og Neumühlen kunne enes om deres rettigheder. Således måtte den danske konge selv gribe ind i forvaltningen og skabe ro. Derved viste både han og hans embedsmænd fra de øverste til de nederste stillinger stor forståelse for lodseriets krav og en ofte forbavsende ansvarsfølelse med henblik på at opfylde pligten til at sørge for undersåtterne. En undersøgelse af lodseriet i Slesvig-Holsten under den danske helstat vil derfor foruden sit kulturhistoriske indhold også give et bidrag til forståelse af den så ofte dadlede enevældige stat, som man almindeligvis anser for at være en sjælløs mekanisme uden forståelse for folkelivet.

#### 1. *Lodseriet på Elben*<sup>1</sup>.

Foruden lodserne fra Hannover og Hamborg drev også fiskerne i herskabet Pinneberg i Holsten lodseri. Dog først den 1. februar 1762 lod kong Frederik V af Danmark, i sin egenskab af herre over hertugdømmet Holsten, for at sikre handel og skibsfart oprette et lodsselskab, som gjorde ende på de hidtil bestående vilkår. Thi nu kunne ikke længere en hvilken som helst fisker lodse på Elben efter sit eget for-godtbefindende; nu var antallet af de berettigede begrænset af visse betingelser, som også skabte en nyordning for det danske lodseri på Elben. Det blev således fastsat, at kun den måtte være lods, som hørte til lodsselskabet og havde svoret troskabsed samt havde lodstegn med nummer. Der forudsattes endvidere en lodseksamen, som blev afholdt i nærværelse af landdrosten i Pinneberg eller en af ham udpeget stedfortræder, af lods-kaptajnen samt oldermændene og bisidderne. Man



Kortskitse over Elben og Helgolandsbugten med de i teksten nævnte lokaliteter.  
*Die Elbe und die Helgoländer Bucht mit den im Text vorkommenden Ortsnamen.*

fordrede kendskab til skibenes bygning og navigation og til dybder og strømme i Elben. Efter at prøven var bestået, blev der udleveret et bevis i form af et certifikat. Tallet på de ordinære lodser var fastsat til 30 og ligeledes 30 for de ekstraordinære. Medens de ordinære modtog det samlede beløb i lodspenge, måtte imidlertid de ekstraordinære nøjes med halvdelen; disse havde til gengæld lov til at gå på fiskeri. Lodstillinger, som blev fri, skulle i lige forhold besættes med fiskere fra Blankenese, Neumühlen, Övelgönne og andre steder langs Elben. Det var en faglig forudsætning for lodserne, at de alle havde udøvet fiskeri mindst 5 år forud og var mellem 25 og 60 år. Alle lodser stod under lodskaptajnen, der skulle give dem meddelelse om rækkefølgen af deres tjeneste, for at de i god tid kunne holde sig rede. Desuden sørgede han for, at der i St. Margarethen<sup>2</sup> lå tilstrækkeligt mange lodsjoller parat til at føre lodserne ombord, og drog omsorg for, at lodserne sejlede i den tilbørlige rækkefølge. For hvert skib, der forlod Elben, fik lodskaptajnen 8 lybske mark<sup>3</sup> som betaling for sin ulejlighed, 2

lybske mark for hvert nyt overtaget skib, som sejlede op ad Elben mod Hamborg eller Altona, såfremt det var blevet lodset fra Neumühlen. Derimod tilkom der lodskaptajnen 4 lybske mark, hvis lodsen havde hentet skibet længere borte fra. Ved nyoptagelsen af lodser kunne lodskaptajnen forlange 1 rdl. og ved den kvartårige andelsudbetaling den sum, som en ordinær lods havde krav på. Heraf kan man se, at lodskaptajnen finansielt indtog en meget uafhængig stilling i selskabet men på den anden side bar et stort organisatorisk ansvar. Han måtte ej heller fortie nogen forseelser; i så fald truedes han med afsked. Hvis han modtog klager over lodser, skulle han undersøge dem efter reglementet og stille klageren tilfreds, hvis denne havde krav derpå. Omvendt skyldte alle lodserne ham lydighed.

Til at forsørge gamle lodser, der var afskediget fra tjenesten, og for at sikre enkerne og de forældreløse en understøttelse opretholdt Elblodsselskabet en kasse. Den blev forvaltet af to oldermænd og bisiddere, der var valgt af medlemmerne. Hvert år trådte oldermændene tilbage, og bisidderne rykkede op. Man aflagde regnskab til nytår. Straks efter at lodserne var vendt tilbage fra en lodsning, afgav de hele deres fortjeneste til kassen, som af dette beløb fik 8 sk. for hvert skib, der gik fra Neumühlen til Altona eller Hamborg, og yderligere indkasserede 4 sk., hvis det var lodset ind fra åben sø. Restbeløbet fik lodserne kvartalsvis udbetalt. Derved fik hver af dem uden forskel den samme sum, „måtte han end have haft flere eller færre skibe at betjene.“<sup>4</sup>

Elb-lodserne bar som tegn på deres bestilling i et bånd et aflagt, firkantet tegn af bly, som på den ene side bar indskriften „Königlich Dänische Elblotsengesellschaft“ og på den anden side lodsnummeret. Hver lods havde pligt til først at vise skipperen sit tegn; denne skulle så til gengæld angive sit skibs dybgående, thi deraf ahang lodsens ansvar og dermed hans fortjeneste. For et helt eller kun halvt lastet skib, som blev bragt ud i åben sø fra Hamborg, Altona eller Neumühlen, fik han i vintermånederne (fra 1. september til 30. april) 5 lybske mark for hver fods dybgående, i sommermånederne kun 3 lybske mark 8 sk. Hvis skibet derimod kun var i ballast, var det i vintermånederne kun 3 lybske mark pr. fod, om sommeren kun 2 lybske mark pr. fod. Pen-

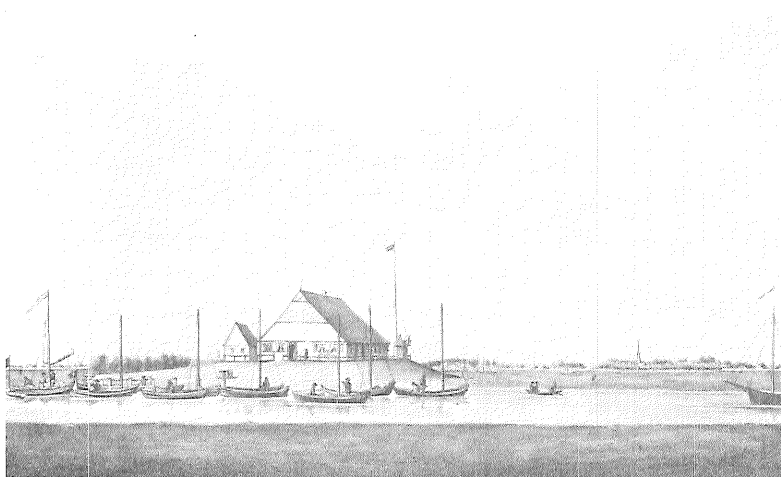
gene gjaldt som fortjent, når lodsens havde bragt skibet ud i åben sø. Hvis sejladsen blev sinket på grund af isgang eller andre forhindringer, skulle skipperen betale lodsens 2 lybske mark i liggepenge for hver to timer. Der var også faste takster for skibe, der blev lodset op ad Elben. Således skulle der erlægges for hver fods dybgående 1 lybsk mark 8 sk. for strækningen fra Störmundingen eller Glückstadt til Stade eller Wittenberge, 12 sk. fra Stade til Neumühlen og 3 sk. fra Neumühlen til Hamborg eller Altona. Op ad Elben i hårdt vejr kunne lodsens forlange mere end det sædvanlige og undtagelsesvis beholde denne fortjeneste uden at skulle aflevere den til lodskassen. Hvis skibet derimod på grund af uvejr blev presset tilbage op ad Elben, skulle lodsens føre det ud igen for den halve pris. Enhver lods havde pligt til at lade skipperen underskrive en formular med oplysninger om lodseningen og betalingen derfor.

Det danske Elb-lodsselskab lagde særlig stor vægt på, at dets medlemmer opførte sig „kristeligt og høfligt“, særligt over for fremmede købmænd og skipperne. Derfor medførte forseelser i tjenesten ret hårde straffe. Den der som lods med forsæt eller som følge af grov uagtsomhed tilføjede en skipper skade, måtte regne med fæstningsstraf eller livsvarigt fængsel. For uforsigtighed fik han en bøde eller mistede sin bestilling. Desuden hæftede han i skadestilfælde med sin formue. Drukkenskab straffede man med 6 rdl. I gentagelsestilfælde kunne lodsens suspenderes et halvt år uden løn; hans kvartalsvise andel tilfaldt lodskassen.

Denne velgennemtænkte lodsordning, der i fuldt omfang imødekom både lodsernes krav og de økonomiske muligheder for handel og søfart, bestod imidlertid kun i fem år. Allerede i 1767, da det efter svære forhandlinger lykkedes den ældre Bernstorff at bevæge Rusland til at give afkald på den gottorpske andel i Holsten, blev loven for „Königlich Dänische Elblotsengesellschaft“ ophævet igen efter tilskyndelse fra Hamborgs side og den gamle tilstand genindført, hvorefter det var tilladt enhver søfarende, der var bosiddende i herskabet Pinneberg, at lodse for egen regning og på eget ansvar. Med rette gjorde den kongelige storbritanniske regering og den kurfyrstelige lüne-

burgske regering for hertugdømmerne Bremen og Verden derimod gældende, at lodsvæsenet truede med at komme i en farlig uorden, fordi mange skippere nu kunne fristes til at engagere en lods, der forlangte mindst muligt i løn. Man pressede derfor på fra hannoveransk side for at få genindført et lodslav for de holstenske fiskere; det var nemlig sådan i det hannoveranske område, at kun erfarne fiskere, der tilhørte et lodsselskab, havde lov til at lodse. Man foreslog derfor det danske kancelli i Glückstadt, hvem disse sager var underlagt, at gøre fælles sag og forbyde det såkaldte bilodseri. Dette stødte imidlertid på vanskeligheder. Thi ophævelsen af lodsordningen af 1762 var sket efter Hamborgs ønske<sup>5</sup>, og det var et spørgsmål, om hansestaden uden videre ville bifalde en ny ordning. Men uden den ville enhver reform inden for Elb-lodseriet være resultatløs, thi Hamborgs økonomiske indflydelse var stor og omfattede i særlig grad skibsfarten. Forøvrigt havde hansestaden allerede længe krævet sin ret til ved den røde tønne ved Cuxhaven at tage imod de skibe, der skulle op ad Elben, og lodse dem videre. Siden den danske lodsordning var ophævet, måtte lodserne fra Övelgönne og Neumühlen først gå ombord ved „Bösch“<sup>6</sup> ved St. Margarethen, hvor admiralitetslodserne fra Hamborg overgav skibene til dem. En hansestadsgalliot vogtede omhyggeligt over Hamborg-lodsernes forret og noterede sig om fornødent de skibe, der brød den. Desuden havde hamborgerne fra gammel tid lodset skibe ned ad Elben ud i åben sø, når de havde lejlighed til det.

Til trods for de bestående vanskeligheder kom der til slut den 18. februar 1785 et kongeligt reskript, som ganske vist ikke fulgte den hannoveranske plan om fælles aftaler, men stillede en ensidig nyordning i udsigt for de danske lodseridrivende; men det betød dog en genindførelse af forbuddet mod lodser uden næringstegn. De 50 medlemmer af lodsbroderskaberne i Övelgönne og Neumühlen, som var bibeholdt efter ophævelsen af selskabet af 1762, der omfattede alle de holstenske Elb-lodser, fik stadfæstet deres rettigheder til sammen med lodserne fra Hannover og Hamborg at lodse skibe fra åben sø ind til Neumühlen, Altona og Hamborg eller fra disse steder ud i åben sø. Reskriptet opstillede en plan om at stifte et broderskab også



St. Margarethen i Wilstermarsch, med „Böschhaus“, hvor Elb-lodserne havde deres samlingssted. Foran ses Büttlerhafen, hvor deres lodsbåde ligger, til venstre Elben. — Litografi af H. Klinck på Altonaer Museum.

Fot. Otto Rheinländer, Hamburg.

*St. Margarethen an der Elbe, mit dem Böschhaus, wo die Lotsen ihren Treffpunkt hatten.*

i Glückstadt, hvis medlemmer skulle føre de skibe, der gik fra åben sø til Stör eller til Glückstadt eller fra Stör og fra Glückstadt til åben sø eller til Neumühlen, Altona eller Hamburg. Der var dog forment dem adgang til at indtræde i broderskabet i Övelgönne, for at de ikke også skulle kunne nyde godt af dettes rettigheder.

For lodserne fra Helgoland gjaldt det fremdeles, at de skulle aflevere de skibe, der var bestemt til Neumühlen, Altona og Hamburg, til admiralitetslodserne i Hamburg ved den røde tønne ved Cuxhaven. Derimod skulle de have lov til at lodse de skibe til deres bestemmelsessted, der gik fra åben sø til Glückstadt og op ad Stör, endog mod hamborgernes vilje; disse ville kun overlade dem fartøjer, der sejlede for dansk regning. Desuden skulle det foregå uden at krænke rettighederne for broderskabet i Glückstadt.

Alle de skibe, der kom fra Ejder og var bestemt til Glückstadt,

beholdt de lodser, der allerede var ombord. Hvis disse fartøjer imidlertid gik videre til Neumühlen, Altona eller Hamborg, så skulle de på højde med St. Margarethen overdrages til medlemmer af det hannoveranske, hamborgske eller danske lodselskab.

Reskriptet sluttede med meddelelse om, at straks efter udstedelsen af de nye lodspatenter til medlemmerne af broderskaberne i Övelgönne og Neumühlen skulle kun disse have eneret på at lodse de skibe op ad Elben, der løb ind fra åben sø til Neumühlen, Altona og Hamborg. Nyordningen af Elb-lodseriet for de danske undersætter betød i det væsentlige en genindførelse af tilstanden fra 1762. For at give den nye bekendtgørelse den fornødne vægt, lod man overtrædelse af dens bestemmelser straffe med fængsel og udlevering af de indtjente lods- penge til enkekassen i Övelgönne. Naturligvis forløb overgangen til de nye forhold ikke så gnidningsløst, som de nu eneprivilegerede broderskaber havde håbet. Når alt kom til alt, havde jo en hel del fiskere ved Elben tjent mangan ekstra daler ved lodseriet, og selv om ikke enhver af dem rådede over det fornødne kendskab, så havde dog mange af dem været i stand til at føre indgående skibe gennem Elbens farefyldte løb, ligeså godt som de få udvalgte medlemmer af lods- selskaberne. Disse vågede nu skinsygt over deres eneret til at lodse, og de sørgede for, at ethvert tilfælde af lovovertredelse, der kom dem for øre, blev meddelt myndighederne. Man greb da også hårdt nok ind, hvis der virkelig forelå en forseelse. Men ikke altid kunne be- givenhederne klarlægges entydigt, og mangan skipper brugte list og optog fiskere blandt sit mandskab for at lade sig lodse igennem af dem for en ringere betaling end, hvad den professionelle lods for- langte. Disse forhyrede fiskere blev ombord på hele rejsen og vendte først tilbage sammen med skibet. Det kunne myndighederne ganske vist ikke forbyde sådanne lodser. Thi skibsfarten havde frihed til at betro lodsningen til et kyndigt medlem af skibets besætning. Myndig- hederne, især landdrosten i Pinneberg, der som oftest havde med disse sager at gøre, indtog altid en udjævnende og retfærdig holdning i til- fælde af uoverensstemmelser mellem lodsbroderskaberne og de lodsende fiskere. Det ville være forkert at antage, at statens repræsentanter her



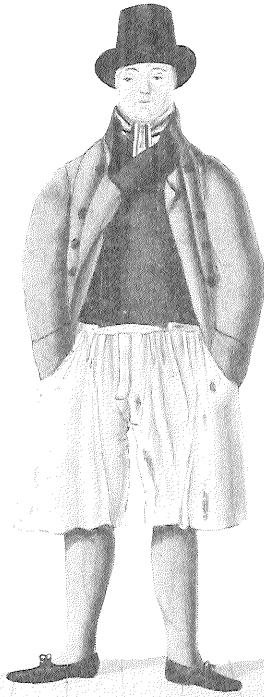
havde truffet vilkårlige afgørelser. Det kan tværtimod fastslås, at der herskede en udpræget retfærdighedsfølelse. Der var også garanteret et vist værn imod forkerte afgørelser derved, at vejen over de forskellige instanser nøje blev fulgt, og at regeringen i Glückstadt og det Tyske Kancelli i København ved mange beslutninger medvirkede ved siden af den lokale forvaltning.

Imidlertid bestræbte den hannoveranske regering i Stade sig i 1789 påny på at få fælles overenskomster i stand angående Elb-lodseriet. Man foreslog dannelsen af en tosidig kommission, som kaptajnerne fra vagtskibene ved Cuxhaven og Glückstadt skulle være tilsluttet. Man mente også, at det ville være en fordel, hvis den samlede ledelse af det danske lodseri på Elben kunne overdrages til søofficeren i Glückstadt, idet de hannoveranske lodser på deres side hørte under vagtofficeren i Cuxhaven. Forslaget fra regeringen i Stade forudsatte som samlet antal 80 ordinære og 24 ekstraordinære lodser til sejladsen på Elben. Thi ved hjælp af toldregistrene fra de foregående år kunne det påvises, at skibsfarten ikke var blevet udvidet i særlig høj grad. Det mest prekære spørgsmål var, hvor mange af de 80 anslåede lodser der skulle henføres under hver af de vedkommende stater. Man ville på hannoveransk side gøre det afhængigt af begge parters højhedsrettigheder og fastslog, at Danmark og kurfyrstendømmet Hannover var ligeberettigede på Elben. Som følge heraf måtte jo også antallet af de forhåndenværende lodser være lige stort. Med dette faktum begrundede regeringen i Stade tillige sit krav om ophævelse af det hidtil ulige forhold. For at undgå unødvendige tilfælde af hårdhed skulle foreløbig de endnu virksomme lodser forblive i tjenesten, og ved deres udtræden skulle de ekstraordinære lodser fra de hannoveranske og danske broderskaber rykke op på lige fod.

Planen fra regeringen i Stade var helt igennem fornuftig og rimelig. De hidtil herskende tilstande medførte et uretfærdigt fortrin for det danske element, som ikke var begrundet med noget. Men i København harmedes man. Årsagen hertil var ikke, at tanken om en nyordning eller sammenslutningen af alle lodser på Elben blev forkastet. Mere chokerende virkede hannoveranernes krav om en udligning af lods-

antallet. Det Tyske Kancelli i København havde overhovedet ikke i sinde at gå ind på dette forlangende og betegnede Stade-regeringens ytring som „et upassende svar, fyldt med overspændte krav.“<sup>7</sup> Fra nu af kom der kun henholdende svar på de stadigt gentagne og indtrængende forespørgsler og påmindelser fra Stade. Ganske vist afslog landdrosten i Pinneberg og regeringen i Glückstadt også alle ansøgninger fra de danske undersåtter om ekstra optagelse i Elb-lodsernes broderskaber. Thi man frygtede med rette for, at enhver ændring ud over det for Danmark så gunstige talforhold i Elb-lodseriet ville kunne spænde buen for hårdt.

Danmarks fordelagtige situation i Elb-lodseriet ændrede sig først, da de verdenspolitiske konstellationer krævede en kursændring, og da roen inden for Norden, som var betinget af den strenge neutralitetspolitik, fandt sin afslutning med det fransk-danske forbund i 1807. Den antiengelske holdning hos regeringen i København medførte, at det ikke længere blev tilladt danske undersåtter ved Elben at lodse engelske skibe. Dermed var den hidtidige tilstand betydeligt forstyrret, og de danske lodser var frataget muligheden for at stå i „børtskab“ (fast fordeling af lodsningerne mellem lodserne) med de hannoveranske kolleger. Omkring 1815 var da også antallet af de danske Elb-lodser gået tilbage til 50, selv om det endnu stadig lå langt højere end antallet af de hamborgske og hannoveranske, således at landdrosten i Pinneberg påny anbefalede det Tyske Kancelli i København på ingen måde at udarbejde nogen som helst plan til en nyordning af lodseriet. Hovedårsagen til, at de for Danmark så gunstige forhold i Elb-lodseriet fortsatte, lå utvivlsomt deri, at samlingspunktet for alle Elb-lodser lå i St. Margarethen i Holsten. Derfor kuldcastede man også fra dansk side alle Stade-regeringens bestræbelser for at forlægge dette midtpunkt til den venstre bred af Elben. Her viser det sig atter meget tydeligt, hvor ofte bestående forhold og sædvaner er stærkere end planlæggende og fornyende kræfter. Ud fra den danske regerings standpunkt var det aldeles forståeligt, at den af økonomisk-politiske grunde holdt fast ved de foreliggende kendsgerninger i sine undersåtters interesse og ikke gav efter for Stade-regeringens pres.



Auf der Elbe, bei Freiburg, an Bord der FORTUNA. Den 12<sup>ten</sup>  
Decbr. 1821. Zum Andenken, von W. Gropius.

Lods fra Övelgönne, tegnet 1821 af W. Gropius ombord på skibet „Fortuna“. Den selvbevidste lods bærer de vide bukser, som er kendt fra ældre tiders sømandsdragt, samt på hovedet en høj hat. – Akvarel på Altonaer Museum.  
Fot. Otto Rheinländer, Hamburg.

*Övelgönner Lotse 1821.*

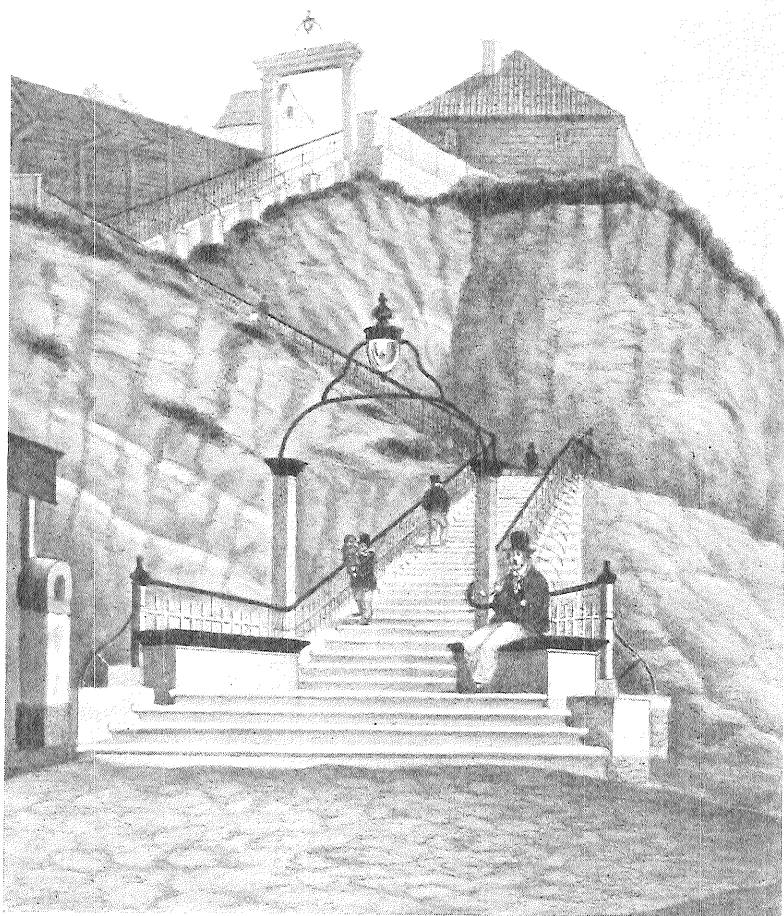
## 2. Striden mellem lodserne fra Helgoland og Blankenese.<sup>s</sup>

Skønt den danske regering i forvejen havde rigeligt med vanskeligheder at overvinde for at opretholde de gunstige betingelser inden for Elb-lodseriet for sine undersætter, var der desuden også andre problemer, der vedrørte lodseriet. Det gjaldt fremfor alt striden mellem lodserne fra Helgoland og Blankenese, der strakte sig over en årelang periode, indtil kong Christian VII til slut den 12. april 1787 udstedte

et patent, hvori helgolændernes rettigheder endnu engang udtrykkeligt garanteredes. Men før en nærmere omtale heraf skal der rettes et blik på Helgoland og dets beboere for at trække billedet klart op.

Helgoland med sine lysende røde klipper og den hvide klint omtales allerede af Adam af Bremen († 1085) i hans *Historia ecclesiastica* som et sted, der holdes i ære af alle søfolk og derfor har fået navnet „Helligland“. Imidlertid kan man idag etymologisk forklare, at Helgoland betyder det „faste land“<sup>9</sup>. Man kan regne øen med til kongeriget Danmark senest fra det 13. århundrede, som det nævnes et sted i kong Valdemars Jordebog. Men siden 1439 svarede den sine afgifter til biskoppen af Slesvig, senere til hertugerne af Slesvig. For en kort tid kom øen fra 1684 til 1689 igen under dansk forvaltning, og så tilbage til den gottorpske linie. Først 1714 lykkedes det Danmark at tage den i besiddelse i et helt århundrede. Det engelske ran i 1807 og dets stadfæstelse ved freden i Kiel 1814 gjorde for bestandig ende på Danmarks herredømme over øen. Kun den korte periode under fastlandsspærringen 1806 havde øen en vis betydning som omladningssted for smuglervarer. Da Det tyske Rige 1890 byttede sig til Helgoland mod Sansibar, spillede bestemte strategiske synspunkter med hensyn til flankeforsvaret imod England en rolle. Helgoland er indtil idag forblevet tysk territorium og er nu genopbygget efter ødelæggelserne efter den 2. verdenskrig.

Det vekslende tilhørsforhold til forskellige herredømmer og stater har ikke haft nogen særlig indflydelse på helgolændernes livsførelse. De har i grunden altid følt sig forbundet med hertugdømmerne, men særligt med nordfriserne, som er af samme afstamning. Helgoland har aldrig haft nogen økonomisk, politisk eller militær betydning, men var altid præget af søfarten og i særdeleshed af lodseriet og fiskeriet. Mændene på øen var kække søfarere. Derimod viste de sig på landjorden ofte ligefrem frygtsomme. Betegnende er det, når en mand fra Helgoland siger: „Nej! På vandet er jeg ikke bange, selv om det går nok så hårdt til; men hvordan nogen kan gå frem mod en dragen kårde, det kan jeg ikke begribe.“<sup>10</sup> I deres omgangsform var helgolænderne godmodige, ærlige, gæstfri, hyggelige, deltagende, men



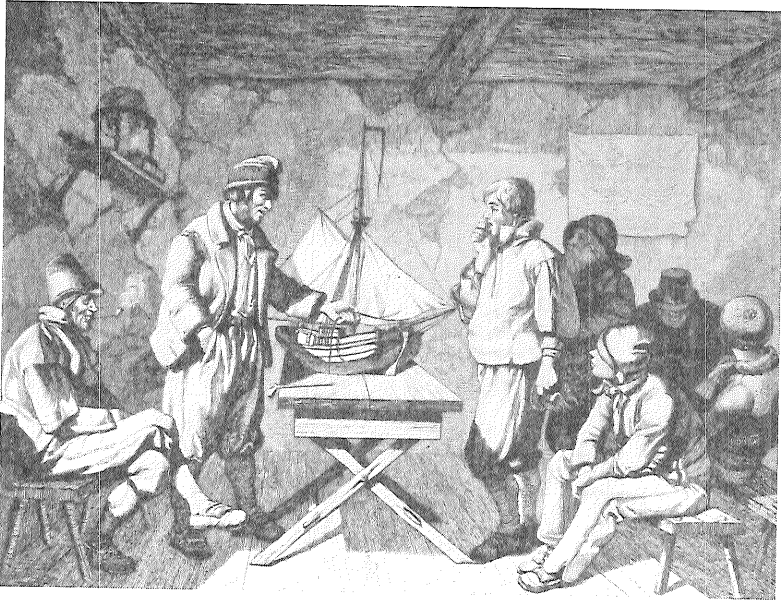
Den berømte trappe på Helgoland, der førte fra den underste bydel ved stranden („Unterland“) op til den øverste del på øens højtliggende plateau („Oberland“). Til venstre en blok til indsamling af penge. – Litografi af C. Pabst efter Röding, 1800-tallets første halvdel. – Altonaer Museum.

Fot. Otto Rheinländer, Hamburg.

*Die Treppe auf Helgoland, die vom Unter- zum Oberland führte.  
Erste Hälfte des 19. Jahrhunderts.*

også ærgerrige og forfængelige, indbyrdes og mod fremmede meget mistroiske. Derfor beholdt de gerne deres mening for sig selv. Stridigheder blev ganske fornuftigt bilagt ved lodtrækning, som i det hele taget spillede en afgørende rolle i deres liv: mændene kastede deres lodstegn, kvinderne deres halstørklæder, nøgler eller smykkekestene i et forklæde og tog en genstand op, der var bestemt som lod. Denne fredelige udjævning af meningsforskelle udsprang af den ganske besindige overvejelse, at tvistigheder inden for et så snævert område som på denne ø midt i havet ville skabe uudholdelige livsbetingelser. De hårde levevilkår, som eksistensen på en ø byder, dæmpede lidenskaberne og krævede tilbageholdenhed og disciplin af hver enkelt. Det synes derfor kun naturligt, at også tyverier var ukendt på Helgoland, og hver dør kunne stå ulåset. Havet gav næring og udkomme til folkene på Helgoland ved fiskeri og lodseri. Men det kunne samtidig med ét slag udslette denne sikre tilværelse. Mændene var næsten dagligt udsat for livsfare på søen. Men de vænnede sig til at glemme overståede farer. Det var sjældent, at en af dem var så hårdt medtaget af oplevelserne på søen, at han blev i land for bestandig. Hvis der ikke var noget skib i sigte, og fiskeriet var hørt op, beskæftigede mændene sig kun med vedligeholdelsen af deres fartøjer. Alt det øvrige arbejde sorterede under kvinder og børn. Således skulle de bringe fiskeredskaberne fra stranden op ad trappen og op på det såkaldte „Oberland“ (øens højtliggende plateau), hvor de gjorde dem i stand, satte madning på og gjorde dem klar til den kommende fart. Ved siden af skulle de imidlertid også varetage det beskedne landbrug, d.v.s. grave jorden, tilså den, meje kornet, tærse det og male det i en håndmølle. Mændene havde intet med dette arbejde at gøre, ja, det gjaldt endog som en skam, hvis en mand hjalp sin kone med det. Han ville hellere sulte en hel dag. I stedet holdt han øje med, om der nærmede sig skibe, der havde brug for hans lodstjeneste.

Indtil 1685 havde lodsneringen været fri på Helgoland, og enhver, der følte sig i stand til det, kunne udøve den. Men da skibsfarten i tidernes løb tog mere og mere til, viste det sig, at der på grund af den vekslende strøm i Elben krævedes endnu større kendskab til sejlrender



Lodseksamen på Helgoland. – Radering efter maleri af Rudolf Jordan, vist fra 1830'erne, på Schleswig-Holsteinisches Landesmuseum, Gottorp slot, Slesvig. – Fot. Schlesw.-Holstein. Landesmuseum.

*Lotsenexamen auf Helgoland. Radierung nach Rudolf Jordan.*

og dybder for at lodse et skib sikkert. Derfor indførte man 1685 en obligatorisk eksamen for Elb-lodserne fra Helgoland; de skulle være mindst 24 år gamle og have sejlet mindst ét år til søs som udlært fisker i et fisker-lag. Prøven bestod i en mundtlig eksamination på en time. Ved eksamen var man dog ikke strengere, end at man gav vin, rom eller mad til de tilbageholdende eller nervøst hæmmede eksaminander. Thi man vidste meget vel, at mangan helgolænder var en god lods og sømand og rådede over gode kundskaber, uden dog at være i stand til at give bevis for sin viden over for en eksamenskommission. Efter bestået eksamen lagde man hver nybagt lods sit fags tre højeste dyder på sinde: ædruelighed, beskedenhed og rimelighed ved aftale om hyrens størrelse. Som ydre tegn på den nye værdighed fik lodserne et messingmærke, det såkaldte „Teken“, hvori der var ind-

graveret landsherrens navnetræk, billedet af en mand med lod og line, lodsernes arbejdsredskab, og navn og nummer på den nye lods. Trods de efter datiden store krav, som blev stillet af fire gamle lodser og landfogeden (han blev senere erstattet af to rådmænd med lods-patent) i deres egenskab af eksaminatorer, tragtede dog næsten alle Helgolands fiskere efter at opnå dette „tegn“. Medens der 1685 kun var 96 ansøgere, var antallet 1792 steget til 297. Den stærke tilstrømning til lodseriet gjorde det snart nødvendigt at opstille regler for en fordeling af chancerne for den enkelte inden for erhvervet. Thi det ville have været utåleligt for alle at leve side om side på øen, hvis der havde eksisteret fri konkurrence i kampen om at opnå en lodsprovision. Derfor kom det omkring 1700 for så vidt til en begrænsning, idet det nu kun var tilladt inden for fiskeriets hovedsæson at sejle skibe i møde på åben sø eller afvente deres ankomst. Da imidlertid ikke alle helgolænderne holdt sig til de nye forskrifter, indførte man 1756 lodstrækning, som var retfærdig over for alle lodser. Den foregik på den måde, at alle lodser skulle opholde sig i land for at holde udkig efter et skib, der nærmede sig. Fik de et i kikkerten, så skyndte de sig ned til stranden, hvor der lå en lille robåd, den såkaldte børtjolle,<sup>11</sup> som bragte lodserne ud til en båd, der lå for anker på reden, og med hvilken de sejlede det kommende skib i møde. Men først kastede mændene deres tegn i to sømandshuer eller to stykker sejldug, hvoraf der blev udtrukket 8 til robåden og 14–16 til lods-båden. Derefter placerede man den ene halvdel på vest-, den anden på østsiden af børtjollen. De udtruknes navne og numre blev råbt op. Så fulgte ved lodstrækning valget af en lodsofficer. Til sidst sluttede bådens ejer sig til som den 10. henholdsvis den 16. (18.), alt efter hvormange båden kunne rumme. Den der blev tilbage, lagde som „biløber“ hånden på jollen og kunne derfor senere regne med en omend ringe andel af lodshyren. Ombord på skibet traf lodsofficeren med deltagelse af de to ældste lodser aftale om lodshyren, og herefter blev det afgjort, hvormange lodser der kunne sejle med. Kaptajnen kunne udvælge sig en af dem, og de øvrige kom med i næste lodstrækning.

Dette yderst besværlige, men også helt igennem retfærdige udvæl-



gelsessystem, som muliggjorde en bredest mulig fordeling af fortjenesten inden for lodserhvervet, bortfaldt kun, når der på tidspunktet for et skibs ankomst blot var forsamlet det foreskrevne antal folk på stranden, d.v.s. 8 eller 14 (16), én lodsofficer og én bådejer. I dette tilfælde lå fortjenesten naturligvis også væsentlig højere for den enkelte deltager. Men det var ikke altid lige let ved hemmelig aftale, efter at man havde opdaget et skib, at få samlet det foreskrevne antal og hurtigt nå ned til havnen, uden at nogen endnu kunne nå at lægge hånden på børtjollens ræling.

Sølodserne på Helgoland krævede med rette en højere betaling end flodlodserne, der som regel gik ombord i skibet i roligt farvand. Desuden var det ikke nær så farligt at sejle på floden som på åben sø, thi fyr og båker markerede vejen, og fra Hamborg til Elbmundingen var sejlrenden kendetegnet i den sydlige side med sorte tønder og i den nordlige side med hvide. Foran Elbmundingen lå den såkaldte røde tønde. Sølodsen måtte desuden sejle ethvert skib, der nærmede sig, flere mil i møde og ofte stige ombord under høj søgang. Derefter skulle han forlange oplysninger om skib og ladning og måtte så finde vejen ved hjælp af kompas og lod under hensyntagen til årstid og vejrlig. Fremfor alt var loddet i den forbindelse et vigtigt hjælpemiddel for ham. Det bestod af et stykke kegleformet bly, der var  $1\frac{1}{2}$  til 2 fod langt. I den øverste, spidse ende var der fastgjort en line, fornedet var der et rundt 1 tomme dybt hul, hvori der blev smurt talg. Man målte dybden med loddet, idet man kastede det overbord og lod det falde til bunds. Så trak man det op igen og fastslog, hvormange favne af linen, der havde været under vand. Desuden kunne lodsens ved hjælp af den substans, der havde sat sig fast i talgen, bedømme bundens beskaffenhed (sand, dynd eller muslinger). Ved hjælp af disse undersøgelser kunne sølodsen fra Helgoland finde den smalle indsejling til Elben. Under dette ansvarsfulde arbejde var det selvfølgelig, at lodsens, idet han gik ombord, afløste kaptajnen som øverstbefalende – sådan er det også idag –, overtog roret, lagde kursen og anviste, hvilke sejl der skulle sættes. Besætningen viste ham derfor al mulig respekt og ubetinget lydighed. Helgolænderne var med rette

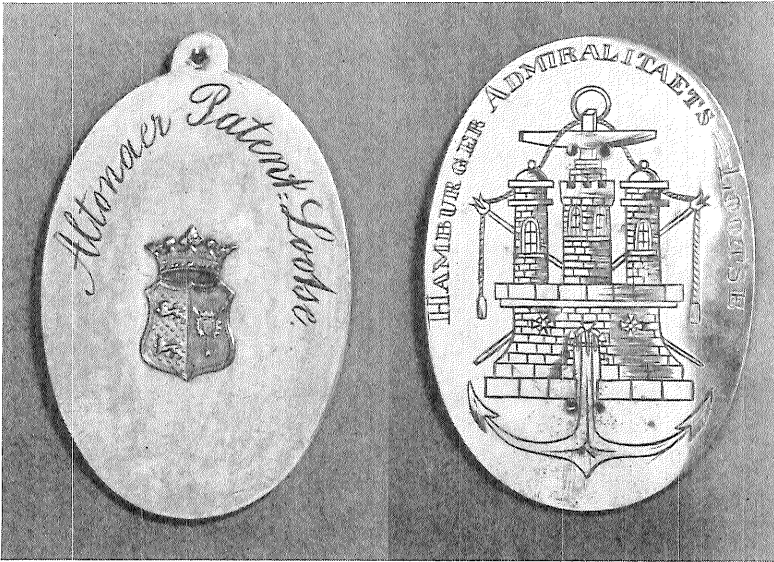


Lodstegn for Lodsbroderskabet i Övelgönne og Neumühlen 1748. På forsiden (t.v.) er afbildet en søtønde, af type som de mange, der var lagt ud i Elben som sømærker. På bagsiden en lods med lod og lodline. Altonaer Museum. – Fot. Otto Rheinländer, Hamburg.

*Lotsenzeichen der Övelgönner und Neumühlener Lotsenbrüderschaft 1748, mit Abbildung einer Seetonne und eines Lotsen mit Lot und Leine.*

stolte heraf og mente, at det var let at indse, „hvor svær bestillingen er for en sølods, hvilken øvelse og sikker viden, hvilken tålmodighed og beslutsomhed den fordrer, og med hvilken fare den ofte er forbunden. Men af hvem kan man sikrere forvente dette indgående kendskab, denne prøvede erfaring end af helgolænderen, der så at sige er født på vandet, fra sin barndom er blevet fortrolig med havet, på sine fisketogter har lært de nærliggende kyster at kende, og som har måttet søge efter og finde flodmundingerne i al slags vejr, i den mørkeste nat og ved højlys dag, hvis han ville bringe sine fisk til torvs?“<sup>12</sup>

Til denne hans høje selv vurdering svarede også hans lønkrav. Enhver sølods fra Helgoland søgte at få den størst mulige fortjeneste.



Lodstegn for lodserne i Altona og i Hamborg, 1800-tallet ; begge ca. 9 cm høje. På Altona-skiltet hertugdømmernes våben, på Hamborg-skiltet admiralitetets mærke med Hamborgs byvåben. Altonaer Museum. –  
 Fot. Otto Rheinländer, Hamburg.

*Lotsenzeichen der Altonaer und Hamburger Lotsen, 19. Jahrhundert.*

Det var ikke altid til hans egen fordel. Thi mange skippere prøvede lykken på egen risiko på grund af de høje lodsudgifter. En fastsat pris ville have været gunstigere og ville også være blevet hilst med glæde af købmændene, fordi de så bedre havde kunnet beregne deres omkostninger. Som det nu var, svingede lodstaksterne alt efter vejrliget, skibets størrelse og dets ladning mellem 10 og 200 rdl. Af dette beløb fik lodsens imidlertid kun en ringe del. Efter at være blevet afløst af flodlodsens fik han skipperen til at udstede sig en anvisning på den aftalte pris og søgte hurtigst muligt tilbage til Helgoland. Anvisningen sendte han til Hamborg med en eller anden fra øen, der netop skulle til byen. Denne fik pengene udbetalt af den købmand, til hvem papiret var udstedt. Lønnen afleverede lodsens til to dertil udnævnte edsvorne. Når der f. eks. omkring 1792 var fire lodser, som ved lodstrækning

havde fået tildelt et skib og havde fået 100 dlr. i hyre, så skulle de først og fremmest betale 2 dlr. i drikkepenge til dem, som havde bragt dem ud til skibet. Af de 98 dlr. tilkom halvdelen biløberne. Resten på 49 dlr. blev delt mellem de fire lodser. Hvis man antager, at de var undervejs gennemsnitligt 8 dage, havde de endnu følgende omkostninger:

- 1 dlr. til den jollefører, der bragte dem i land i Cuxhaven.
- 8 dlr. fortæring i 8 dage.
- 4 dlr. for tilbagerejsen fra Cuxhaven til Helgoland.
- 7 dlr.  $9\frac{3}{4}$  sk. til den kongelige kasse.
- 1 dlr. til præsten for hans forbønner og takkebønner.
- 32 sk. til lodsenekekassen.

Til rest blev en sum på 27 dlr. og  $6\frac{1}{4}$  sk., som skulle deles i fire dele. Denne brede fordeling af fortjenesten mellem næsten hele øens befolkning skabte uden tvivl en stor indre samhørighed, selv om fortjenesten ikke just virkede tillokkende. Men den hårde nødvendighed af at skulle sikre familiens eksistens drev atter og atter mændene ud på havet. Skæbnefællesskabet for disse mennesker på en lille plet jord midt i det frådende hav havde fundet den mest retfærdige vej, der overhovedet kunne tænkes, ved den absolut ligelige fordeling af chancerne for alle. Samtidens berettigede kritik af den alt for lave fordeling af andelene til den enkelte ændrer heller ikke noget herved.<sup>13</sup> Man foreslog at lade disse andele henstå til kvartalsvis udbetaling, for at de på grund af deres ringe størrelse ikke straks af modtageren skulle blive drukket op på værtshuset. Men det var i grunden kun et forslag, der tog sigte på en enkelt ting, uden dog at berøre den fortrinlige indkomstfordeling som sådan.

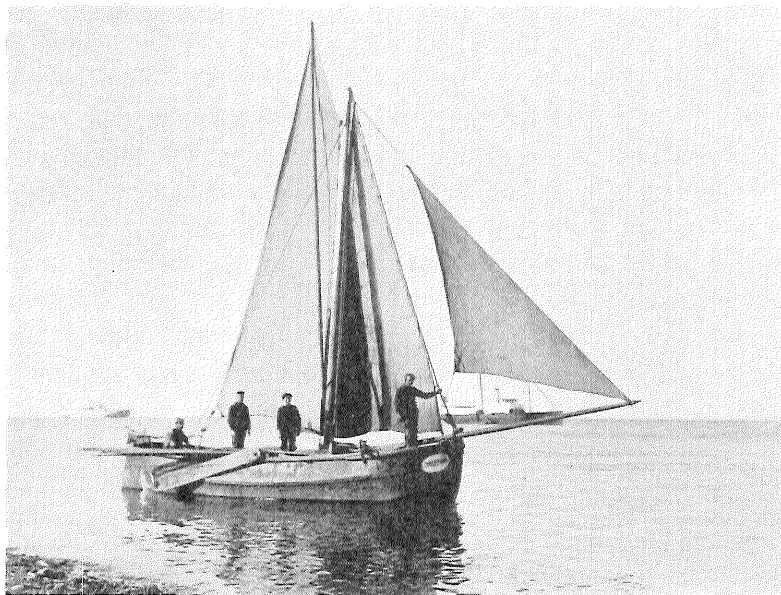
Det fremgår af ovenstående, at fortjenesten ved lodserhvervet var en væsentlig forudsætning for helgolændernes beskedne livsbetingelser. Det afbræk, som Blankenese-lodserne voldte dem, måtte derfor ramme dem mærkbart. I „Schleswig-Holsteinische Provinzialberichte“ fra årene 1787–92 kommer en stadig klage til orde over, at blankeneserne tilføjede helgolænderne svær økonomisk skade, idet de ude på åben

sø snappede de skibe, som sejlede i retning af Elben, væk fra dem og lodsede dem ind i Elbmundingen. Denne tilstand ændrede sig heller ikke væsentligt, efter at det kongelige patent af 1787<sup>14</sup> til beskyttelse af helgolænderne var blevet udstedt. Deri havde kongen givet følgende bestemmelser:

1. Indbyggerne på øen Helgoland er og bliver i princippet enerettigede lodser omkring og ved deres ø med hensyn til alle skibe, der sejler mod Weser, Elben, Ejderen og Hever.
2. Som følge heraf kan ingen blankeneser på åben sø modtage et skib, med mindre han vil bringe det til Helgoland, for dér at lade det overtage af en ordinær lods.
3. Blankeneserne må heller ikke opholde sig i nærheden af Helgoland for at afvente kommende skibe, eller komme helgolænderne i forkøbet eller trænge sig frem, når de ser en lodsbåd fra Helgoland nærme sig; ej heller må de, når de allerede befinder sig ombord på et skib, nægte at overdrage føringen af det til en helgolænder, der vil afløse dem.
4. Vest for linien Helgoland-Wangeroog har blankeneserne lov til at overtage ethvert skib til lodsning. Øst for denne linie er det dem kun tilladt at lodse, når der ikke er nogen lodsbåd fra Helgoland i nærheden. Skibe, der er bestemt til Elben, skal de dog overgive til admiralitetslodserne fra Hamborg eller bringe til Bösch ved St. Margarethen, eller bringe skibet til Glückstadt eller til Stör, hvis det er bestemt dertil.
5. Hvis imidlertid en blankeneser allerede øst for linien Helgoland-Wangeroog har aftalt med en skipper at sejle i forvejen og vente på ham vest for linien og gå ombord dér, bryder han forskrifterne.
6. Eneretten til at lodse tilkommer ikke helgolænderne med hensyn til skibe, der kommer fra åben sø og sejler langs den slesvigholstenske kyst.
7. I storm og farligt vejr har enhver fisker fra Helgoland og Blankenese lov til at lodse, selv om han ikke har noget lodspatent.
8. Den blankeneser, der bryder forskrifterne, skal til landskassen på Helgoland aflevere hele sin fortjeneste, som han har unddraget helgolænderne, og straffes desuden med fængsel. Påstår en blankeneser, at han på grund af tåge ikke har kunnet bringe et af ham lodset skib til Helgoland, og slår hans forklaring til, så har han ganske vist ikke gjort sig strafskyldig, men skal dog, efter at have trukket sit gebyr for lodsningen til Helgoland fra, aflevere resten af fortjenesten til landskassen på Helgoland.

Blankeneserne så i den kongelige forordning et truende indgreb i deres økonomiske eksistens. Thi deres andel i Elb-lodseriet var kun ringe, og fra midten af september til begyndelsen af november, når smeltfiskeriet begyndte, var de tvunget til at tære på det, de havde lagt til side af sommerens fortjeneste, idet der ikke tilbød sig andre fortjenstmuligheder. Men det betød på den anden side, at man om vinteren, når fiskeriet lå helt stille, allerede havde brugt en del af det, man havde sparet op i løbet af sommeren. På grund af deres nøje kendskab til vestkystens beskaffenhed og til farvandet til og i Elbmundingen såvel som til sandbankerne ved kysterne, som de troede at have lært at kende som ingen andre på deres hyppige togter, mente de: „Fra gammel tid har fiskerne fra Blankenese måttet drive sølodseriet til ikke ringe gavn for handelen i de stormfulde efterårs-måneder som en nødvendig virksomhed for at afhjælpe en højst uheldig mangel inden for deres erhvervsområde.“<sup>15</sup>

De grunde, som Blankenese-fiskerne fremførte, overbeviste på ingen måde helgolænderne, fordi blankeneserne ikke fra gammel tid havde stillet sølodser, „men først var begyndt dermed, da en helgolænder er draget herfra til Blankenese eller egnen deromkring og ved sit eksempel har gjort dem opmærksom på denne bifortjeneste, som de ikke tidligere har udnyttet.“ Denne påstand synes ganske vist tvivlsom, for blankeneserne fiskede ikke blot på Elben, men også i rum sø, og de er sikkert ved egen iagttagelse blevet opmærksomme på, at lodseriet kunne være indbringende for dem. Det lyder utroværdigt, at en enkelt helgolænder skal have anvist blankeneserne muligheden af at lodse skibe fra søen op ad Elben. Til slut betonede helgolænderne, at næsten hver af deres fiskere er henvist til at drive sølodseri, da øens økonomiske levedygtighed for en væsentlig del beror på de indkomster, der giver sig heraf. Det var rigtigt. Omkring 1790 levede nemlig ikke mindre end 1650–1700 personer på øen, der kun omfattede ¼ kvadratmil. Deraf var 1200 indbyggere personskattepligtige, d.v.s. over 21 år, og 114 enker. Fiskeri og lodseri var de eneste erhvervskilder. Kulleren var den eneste markedsvare, der solgtes på fastlandet. I marts og april 1791 blev f. eks. tilsammen 212.800 kuller udbudt til salg. For hvert



Fiskeslup „Hoffnung“ af Helgoland. Den har smaksejl og smalt sidesværd. Fiskeriet tilligemed lodseriet var helgolændernes vigtigste næringsvej. Senere kom hertil turismen ; på reden ses opankrede passagerdampskibe. – Ældre foto.

*Helgoländer Angelschaluppe. Älteres Foto.*

hundrede fik man et udbytte, der kunne variere fra 8 til 20 mark. Hvad der ellers blev fanget af fisk, gik til eget brug.

Desværre bragte det kongelige reskript til beskyttelse af Helgolands lodser ingen afgørende forandring i de bestående forhold. Indtil 1814, da Helgoland blev afstået til England, indløb der til landdrosten i Pinneberg til stadighed klager fra helgolænderne over fiskerne fra Blankenese. Thi disse drev ikke, som de påstod, kun sølodseriet i efterårsmånederne til at slå bro over afbrydelsen i deres fortjeneste, men „fortrinsvis i de egentlige sommermåned“, når søen var rolig og på samme tid tillod dem at drive fiskeri ved kysten af Schellingens. Der opsnappede de skibene, som sejlede mod øst, førend disse havde nået Helgoland, og gik ombord som lodser. I sommermånederne vovede

de endog at ankre op med deres everter på reden ved Helgoland, for så ved daggry at stikke til søs og opsnappe de skibe, der sejlede i retning af Elbmundingen. Derimod var det på grund af en bestemmelse fra 1756 ikke længere tilladt helgolænderne at forlade øen, førend de havde fået et kommende skib i sigte, som gav signal om, at det havde brug for lods. Så tog de til sidst selv affære og satte blankeneserne fast på øen, når de havde grebet dem på fersk gerning i lovovertrædelse. På denne måde udviklede der sig efterhånden en tiltagende gensidig modvilje mellem rivalerne. Landdrosten i Pinneberg anstrengte sig af alle kræfter for at standse lovovertrædelserne. Den der blev overbevist om en forseelse imod det kongelige regulativ, måtte aflevere sin lodshyre til enkekassen på Helgoland og kunne desuden regne med en fængselsstraf. Da imidlertid heller ikke disse skærpede forholdsregler bar frugt, og der ingen ende var på helgolændernes klager, bønskrifter og forestillinger, fulgte kongen landdrostens forslag og udstedte 18. november 1801 forordningen om, at enhver lods fra Blankenese skulle føre en protokol over de skibe, han havde lodset, og forelægge denne for landdrosten hver jul. Desuden skulle præsten i Nienstedten kirke, til hvis menighed blankeneserne hørte, hvert år 2. juledag oplæse det kongelige patent, for at ingen skulle kunne undskylde sig med at have handlet i uvidenhed. Den, der alligevel anden gang forså sig mod forskrifterne, skulle straffes med tugthus. Forøvrigt lød der også klager over helgolænderne. Gentagne gange havde fiskere fra Blankenese iagttaget, at lodser fra Helgoland forholdt sig langsommelige og efterladende over for ventende skibe, og tøvede med at møde op, indtil de havde drøftet, om det lønnede sig at betjene det pågældende skib. Da en engelsk kaptajn i 1803 vægrede sig ved at betale den usædvanlige høje takst af 150 guineas for en lods, lod helgolænderne hans skib i stikken og bekymrede sig ikke videre om ham. Dette forhold medvirkede til at give dem det ry, at de satte griskhed over pligtopfyldelse. Overretten i Gottorp bestemte da også, at lodserne fra Helgoland skulle sejle så betids som muligt ud til skibene, og at de også skulle lodse dem i tilfælde af, at kaptajnen ikke erklærede sig parat til at betale en lodshyre af den forlangte størrelse.



Således var der i striden mellem lodserne fra Helgoland og Blankenese berettigede bebrejdelser fra begge sider. Alligevel har man ud fra et historisk tilbageblik lov til at sige, at man ikke kunne fortænke helgolænderne i, at de ved ethvert nok så ringe indgreb i deres privilegium vendte sig til landdrosten i Pinneberg for at få hjælp, og også ved selvhjælp med magt søgte at sætte en stopper for de indtrængende blankenesere. Til syvende og sidst afhang jo øboernes liv i betydelig grad af lodsernes fortjeneste, og en blankeneser kunne som fastlandsbeboer til nød søge sit brød på anden måde end ved at lodse på søen. Men helgolænderne holdt stand på deres ø, ikke mindst fordi denne var et ovenud vigtigt orienteringspunkt for den internationale skibsfart og undertiden i barsk vejr tjente som et sidste tilflugtssted, hvorfra man kunne gøre regning på den nødvendige menneskelige hjælp. Denne erkendelse var man også nået til fra statens side og havde i overensstemmelse hermed bestræbt sig på at gribe udjævnende ind, ligesom jo også lodseriet på Elben var blevet nyordnet efter fornuftige synspunkter. Således er det samlede slesvig-holstenske lodsvæsen under den danske helstat et fornyet bevis blandt flere andre på den oplyste stats vel planlagte og vel gennemtænkte organisationsarbejde. Dens bestræbelser lå ikke blot deri, at den regulerede myndighedsapparatet, som trods datidens nødtørftige samfærdselsmidler fungerede så forbausende nøjagtigt, så meget som muligt efter fornuftens postulerede principper, men også deri, at den mest muligt undgik hårdheder over for undersåtterne gennem en retfærdig udjævning. Det viser de saglige kongelige reskripter for Elb-lodserne, men også forsøgene på mægling i striden mellem helgolænderne og blankeneserne. Bestræbelserne for folkets almindelige velfærd – ganske vist stadigvæk ud fra det gudbenådede overherredømmes standpunkt – fremmede også hos den intellektuelle del af befolkningen en voksende interesse for livet i de lavere lag. „Schleswig-Holsteinische Provinzialberichte“ og „Staatsbürgerliches Magazin“ bragte foruden litterære og dagspolitiske begivenheder meget detaljerede skildringer af landet og dets befolkning, som for os idag er ovenud vigtige kilder i den historiske og etnologiske forskning.

Inden for rammerne af tidens ideer og den oplyste enevældes bestræbelser vinder studiet af det slesvig-holstenske lodseri under den danske helstat en betydning, der rækker ud over, hvad der har med lokale forhold at gøre. Det kan stå som et bidrag til denne epokes økonomiske og samfærdsmæssige historie.

#### NOTER

<sup>1</sup> Som grundlag for fremstillingen af Elb-lodseriet er brugt følgende aktstykker fra Schleswig-Holsteinisches Landesarchiv, Gottorp slot, Slesvig: Afd. 11, bd. II, Elbstrohm, nr. 45, 49, 50 og 70.

<sup>2</sup> St. Margarethen er endnu idag en større landsby ved Elb-diget i Wilstermarsken. På en bakke ved det yderste dige lå et værtshus med en lodsstation og et fyr (en stor lampe i vinduet, som lyste langt ud på Elben) på den såkaldte Bösch (se note 6). I 3. hefte af „Schleswig-Holsteinische Provinzialberichte“ fra 1792 berettes der på s. 343 om denne lodsstation, at der hele året igennem opholdt sig lodser fra den danske og hannoveranske side af Elben, som ventede på skibe, der bragtes hertil fra søen. Lodserne skrev deres navne under hinanden på en tavle og ventede, indtil de efter rækkefølgen kunne varetage deres tjeneste. Det skal efter sigende sjældent være kommet til strid mellem dem. Som bierhverv besøgede de også overfarten til den hannoveranske bred af Elben. Det foregik ved lodtrækning. I godt vejr kostede en sådan overfart til Freiburg eller Krummendeich 3 mark. På den såkaldte Bösch tilbragte lodserne det meste af deres tid; her lavede de selv deres mad og sov på bænke. — Om St. Margarethen s. *Joh. v. Schröder & Herm. Biernatzki*: Topographie der Herzogthümer Holstein und Lauenburg, des Fürstenthums Lübeck und des Gebiets der freien und Hanse-Städte Hamburg und Lübeck, 2. bd. (Oldenburg/Holstein 1856).

<sup>3</sup> Efter *Emil Waschinski*: Währung, Preisentwicklung und Kaufkraft des Geldes in Schleswig-Holstein von 1226–1864, 1: Quellen und Forschungen zur Geschichte Schleswig-Holsteins, bd. 26 (1956), s. 197 havde 1 lybsk mark en værdi af 16 sk. eller efter den tyske møntfod før 1948 6 rigsmark. 1 rdl. svarede til værdien af 18 rigsmark.

<sup>4</sup> Afd. 11, bd. II, nr. 45.

<sup>5</sup> Hamborg var indtil Gottorp-traktaten af 27. maj 1768 de jure endnu stadig forblevet en holstensk by. De holstenske landsherrer havde aldrig anerkendt dens stilling umiddelbart under det tyske rige, skønt Hamborg i lang tid havde drevet en fuldkommen selvstændig politik. Først ved Gottorp-traktaten lykkedes det hansestaden mod at give afkald på pengesummer, som den havde til gode hos den kongelige og hertugelige linie, som fri rigsstad at opnå alle de rettigheder, der tilkom en umiddelbar rigsstand, s. *Otto Brandt*: Geschichte Schleswig-Holsteins, 5. opl. (Kiel 1957), s. 169.

<sup>6</sup> Den såkaldte Bösch kan måske etymologisk føres tilbage til ordet Böschung, som efter *Friedrich Kluge: Etymologisches Wörterbuch*, 17. opl. (Berlin 1957), siden det 16. årh. har været kendt som udtryk for en græsklædt skrånning på en vold. Herefter skulle Bösch på dette sted betyde skrånningen af det „værft“ (opkastet, flad bakke til bebyggelse), som lå ved udmundingen af Büttelerkanalen (se også note 2).

<sup>7</sup> Afd. 11, bd. II, nr. 45, citat af en skrivelse fra det Kongelige Tyske Kancelli i København til Kancelliet i Glückstadt af 11. okt. 1796.

<sup>8</sup> Beskrivelsen af striden mellem lodserne fra Helgoland og Blankenese er taget fra „Schleswig-Holsteinische Provinzialberichte“ fra årene 1787–1792. Denne publikation er idag blevet en uundværlig kilde til udforskning af den folkelige kultur i hertugdømmerne på den tid. Den blev grundlagt 1787 af *August Christian Heinrich Niemann* (1761–1832), professor i Kiel for kameral- og forstvidenskaber, og udgivet af ham indtil 1798; derefter udkom tidsskriftet under navnet „Blätter für Polizei und Cultur“.

<sup>9</sup> Helgoland blev tidligere også skrevet Helligeland, Hildigland, Hilligland, Hilgeland, Helinglandt, Helgenlandt, Helgerland, Hilgerlandt, Helgarlandt, Halegland, Heiligenlund o. l. *Benno Eide Siebs* går i det af ham sammen med andre forfattede værk: *Helgoland und die Helgoländer* (Kiel 1953) på s. 112 tilbage til den oprindelige betydning af ordet „heilig“ = stærk, fast.

<sup>10</sup> Schl.-Holst. Provinzialber. 1790, 3. hefte, s. 204.

<sup>11</sup> „Bört“ betyder efter *Fr. Kluge: Seemannssprache* (Halle 1911), s. 131, en ordning, der anviser en bestemt rækkefølge af udøverne ved varetagelsen af et eller andet foretagende. Börtfarer (*Kluge*, s. 132) er, som det fremgår heraf, f. eks. en skipper, der tilhører et lav, og som er forpligtet til at laste og sejle efter en bestemt rækkefølge.

<sup>12</sup> Schl.-Holst. Provinzialber. 1792, 1. hefte, s. 18.

<sup>13</sup> Schl.-Holst. Provinzialber. 1792, 1. hefte, s. 30.

<sup>14</sup> Patentet indeholdes i afd. 11, bd. II, nr. 49 og 50.

<sup>15</sup> Schl.-Holst. Provinzialber. 1788, 1. bd., s. 543.

Oversættelsen efter forfatterens tyske manuskript er foretaget af museumsassistent Svend Jørgensen.

## DAS ELBLOTSENWESEN IN DER ZEIT DES DÄNISCHEN GESAMTSTAATES

### *Zusammenfassung*

Der dänische Gesamtstaat des ausgehenden 18. Jahrhunderts brachte den unter seiner Krone stehenden Ländern nicht nur aussenpolitisch eine Zeit der Ruhe und des Friedens, sondern war auch im Inneren nach Kräften um stabile Verhältnisse bemüht. Dazu sollte auch die Handels- und Wirtschaftspolitik

beitragen, die noch weitgehend vom merkantilistischen Gedankengut geprägt war. Die ökonomischen Massnahmen waren aber auch vom Grundsatz des „Gemeinen Besten“ bestimmt und zeigten, wie sehr der Staat seine Fürsorgepflicht gegenüber den Untertanen ernst nahm.

### 1. *Das Lotsen auf dem Elbstrom.*

Auf der Elbe stiessen die Interessen der angrenzenden Staaten Hamburg, Hannover und Dänemark aufeinander. Das erwies sich nicht zuletzt im Bereich des Lotsens. Seit 1762 bestand für dieses Gewerbe auf dänischer Seite eine genaue Ordnung, die den Kreis der Berechtigten einschränkte, so dass nun nicht mehr jeder Fischer, der die Gewässer der Elbe kannte, Fahrzeuge stromaufwärts oder stromabwärts lotsen durfte, sondern eine Prüfung ablegen musste. Die Zahl der patentierten Elblotsen verringerte sich damit auf 30 ordentliche und 30 ausserordentliche. Ausserdem verfügte König Friedrich V., dass nur Blankeneser, Övelgönner und Neumühlener Lotsen zugelassen sein sollten und diese auch nur dann, wenn sie nicht jünger als 25 und nicht älter als 60 Jahre waren. Die Taxen für das Lotsen waren genau festgelegt und ausserdem war bestimmt, dass jeder Lotse seinen Verdienst sofort nach Rückkehr zur Lotsenstation abgeben musste. Nach einem Vierteljahr erhielt er den ihm zustehenden Anteil. Diese wohldurchdachte Ordnung hob der König indessen schon nach fünf Jahren wieder auf, aber nicht, weil sie sich nicht bewährt hatte, sondern weil Hamburg darauf drängte. Die kurhannoversche Regierung sah nun den Zeitpunkt gekommen, eine gemeinsame Neuregelung durchzuführen und verfolgte dabei das Ziel, endlich eine Parität zwischen den hannoverschen und dänischen Lotsen herzustellen. Denn bislang hatten die dänischen Lotsen zahlenmässig bei weitem überwogen, obgleich beide Staaten gleiche Rechte an der Elbe besaßen. Eine Einigung kam jedoch nicht zustande, und 1785 erliess der König ein neues Reskript, das im wesentlichen die Wiederherstellung der Zustände von 1762 bedeutete. Die privilegierten Lotsen wachten von nun an wieder eifersüchtig über ihre Gerechtsame, konnten es allerdings nicht immer verhindern, dass auch nichtberechtigte Fischer Schiffe ins Meer oder in die Elbe lotsen. Die zuständigen örtlichen Verwaltungsbehörden, der Pinneberger Landdrost und die Glückstädter Regierung, bemühten sich so gut es ging, solche Gesetzesübertretungen zu bestrafen. Andererseits wirkten sie aber auch ausgleichend und enthielten sich jeder einseitigen Entscheidung. Zudem war ja ein gewisser Schutz gegenüber Willkürmassnahmen dadurch gewährleistet, dass alle Entscheidungen dieser unteren Instanzen der Zustimmung der Deutschen Kanzlei in Kopenhagen bedurften.

Gerechtes Verhalten gegenüber den eigenen Untertanen und im Sinne merkantilistischer Denkweise stehende wirtschaftspolitische Bemühungen um die Erhaltung eines status quo anstelle der von Kurhannover – gewiss zu Recht – verlangten Parität kennzeichnen die Haltung der gesamtstaatlichen Verwaltung in den Angelegenheiten des Elblotsenwesens.

## 2. *Der Streit zwischen den Helgoländer und Blankeneser Lotsen.*

Die Bedeutung der Insel Helgoland hat niemals auf wirtschaftlichem oder politischem oder gar militärischem Gebiet gelegen, sondern immer auf dem der Schifffahrt und des Fischfangs. Die Helgoländer waren kühne Seefahrer, gewohnt, fast täglich ihr Leben auf dem Meer zu wagen, um als Fischer oder Lotsen den notwendigen Unterhalt zu erwerben. Vor allem das Lotsen von Schiffen, die aus der Elbe kamen oder elbwärts segelten, galt als willkommene Verdienstmöglichkeit. Bis 1685 war das Lotsengewerbe auf Helgoland frei gewesen. Aber als der Schiffsverkehr allmählich zunahm, führte man ein Lotsenexamen ein und forderte von jedem Lotsen als höchste Tugenden Nüchternheit, Bescheidenheit und Billigkeit bei der Ausbedingung der Heuer. Da es jedoch mehr Lotsen als Schiffe gab, musste eine Auswahl getroffen werden, die seit 1756 in Form einer Auslosung stattfand. Danach erhielt jeder staatlich anerkannte Lotse einen bestimmten Anteil von der Heuer der anderen, wie er auch seinerseits eine genau festgelegte Summe seines Verdienstes an die Gemeinschaft der Lotsen abzuführen hatte. Dieses Auswahlssystem war in seinen Einzelbestimmungen äusserst schwerfällig, aber auch überaus gerecht, so dass eine möglichst breite Streuung des Einkommens erreicht wurde. Das schuf zweifellos eine noch stärkere innere Verbundenheit unter den Inselbewohnern. Verständlicherweise wachten die Helgoländer mit grösster Aufmerksamkeit über die Unverletzlichkeit ihrer Gerechtsame. Seit 1787 bestand ein königliches Patent, das ihnen das alleinige Recht zusicherte, alle aus der See nach Weser, Elbe, Eider und Hever gehenden Schiffe zu lotsen. Trotzdem versuchten Blankeneser Fischer immer wieder, am Lotsengeschäft teilzunehmen. Bis zum Jahre 1814, als Helgoland an England abgetreten wurde, kam es so zu Übertretungen des Schutzpatents. Übrigens liessen sich auch Klagen über die Helgoländer vernehmen. Wiederholt hatten Blankeneser beobachtet, dass sich die Inselflotsen allzu bequem und nachlässig gegenüber wartenden Schiffen verhalten hatten und so lange zögerten, bis sie eine oftmals aussergewöhnlich hohe Taxe erhandelt hatten. So gab es also von beiden Seiten berechnete Vorwürfe. Dennoch darf aus der historischen Rückschau gesagt werden, dass das Recht eher auf Seiten der Helgoländer stand. Denn jeder noch so geringe Eingriff in ihre Privilegien stellte eine bedrohliche Beeinträchtigung ihrer Lebensgrundlagen dar. Die Besiedlung der Insel aber war lebensnotwendig, weil diese einen überaus wichtigen Orientierungspunkt für die internationale Schifffahrt bedeutete, der bei Wetterunbilden letzte Zufluchtsstätte sein konnte und menschliche Hilfe versprach. Diese Erkenntnis hat man auch staatlicherseits gehabt und sich bemüht, ausgleichend einzugreifen. Deshalb ist die Organisation des schleswig-holsteinischen Lotsenwesens im ausgehenden 18. Jahrhundert neben vielen anderen Zeugnissen ein erneuter Beweis für die planvolle und wohl-durchdachte Verwaltungsführung des aufgeklärten dänischen Staates. Dieser war bestrebt, Härten gegenüber den Untertanen zu vermeiden und einen gerechten Ausgleich herbeizuführen, freilich stets vom Standpunkt der zu jener

Zeit herrschenden Vorstellung des gottbegnadeten Königtums aus. Die Bemühungen um das allgemeine Wohlergehen des Volkes fanden bei der Intelligenzschicht zunehmendes Interesse. Die „Schleswig-Holsteinischen Provinzialberichte“ brachten neben topographischen Berichten und tagespolitischen Erörterungen detaillierte Schilderungen von Land und Leuten – so auch vom Lotsenwesen –, die für uns heute überaus wichtige Quellen für die landeshistorische und volkskundliche Forschung sind.

In den Rahmen der zeitgeschichtlichen Ideen und Bemühungen des aufgeklärten Absolutismus gestellt, gewinnt die Beschäftigung mit dem schleswig-holsteinischen Lotsenwesen im dänischen Gesamtstaat eine über den lokalen Bereich hinausgehende Bedeutung und darf als Beitrag für die Wirtschafts- und Verkehrsgeschichte jener Zeit gelten.