

Staats- und socialwissenschaftliche Forschungen

herausgegeben

von

Gustav Schmoller.

Elfter Band. Drittes Heft.

(Der ganzen Reihe achtundvierzigstes Heft.)

K. Toeche-Mittler: Der Friedrich-Wilhelms-Kanal und die Berlin-Hamburger Flußschiffahrt. Zwei Beiträge zur preussischen Strompolitik des 17. und 18. Jahrhunderts.



Leipzig,

Verlag von Duncker & Humblot.

1891.

Der

Friedrich-Wilhelms-Kanal

und die

Berlin-Hamburger Flussschiffahrt.

Zwei Beiträge

zur

preussischen Strompolitik des 17. und 18. Jahrhunderts

von

Dr. Konrad Toeche-Mittler.



Leipzig,

Verlag von Duncker & Humblot.

1891.

Meinen Eltern.

V o r w o r t.

Die vorliegende Untersuchung ist aus Anregungen hervorgegangen, welche ich durch Herrn Prof. Dr. G. Schmoller bei Gelegenheit meines Referates über Magdeburgs mittelalterliche Elbschiffahrtspolitik in dessen Seminar empfangen habe. In dem ersten Teile derselben handelt es sich weniger um eine erschöpfende Wiedergabe des umfangreichen geschichtlichen Materials als um eine kurze, einheitliche Zusammenfassung der wichtigsten Thatsachen vom handelspolitischen Gesichtspunkte aus. Der zweite Teil giebt das Bild einer bisher noch wenig beachteten Verkehrseinrichtung des 18. Jahrhunderts. Meinem hochverehrten Lehrer, Herrn Professor Schmoller, welcher meine Arbeiten mit stetiger Teilnahme begleitet und gefördert hat, sage ich auch an dieser Stelle meinen aufrichtigsten und wärmsten Dank.

Die Benutzung des einschlägigen Materials im Geheimen Staatsarchive zu Berlin ist mir bereitwilligst gestattet worden. Herrn Geheimen Archivrat und Geheimen Staatsarchivar Reuter schulde ich für seine Bemühungen besondere Dankbarkeit.

Berlin, im Juni 1891.

Konrad Toeche-Mittler.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Einleitung.

- Wirtschaftliche und militärische Bedeutung der heutigen deutschen Binnenschifffahrt (S. 1 und 2); Entwicklungsgang der preussischen Strompolitik vom 15. bis 18. Jahrhundert (S. 3 bis 8) 1

I.

Der Friedrich-Wilhelms-Kanal.

1. Vorgeschichte des Kanalbaues im 16. Jahrhundert 9
Der Verfall des unteren Oderhandels seit dem ausgehenden 16. Jahrhundert (S. 9). Frankfurt a. O. als Vermittlungsstätte zwischen Breslau und den Hansastädten Lübeck und Hamburg (S. 10). Die ersten Versuche zur Öffnung der oberen Oder (S. 11). Das Kanalprojekt Ferdinands I., die Ursachen seiner Entstehung und seines Scheiterns (S. 12 bis 14). Maximilians II. Bemühungen; Brandenburgs Säumnis (S. 15). Das Kanalprojekt im Rahmen seiner Ursprungszeit (S. 16).
2. Die treibenden Gründe zur endlichen Vollendung des Werkes 17
Brandenburgs Lage nach dem dreissigjährigen Kriege und die Friedenspolitik des Großen Kurfürsten; die äußere Veranlassung Friedrich Wilhelms zur Aufnahme des alten Planes (S. 17 und 18). Die tieferen Ursachen des Handelsverfalles in der Mark: die Elböffnung 1574 (S. 19 und 20) und ihre Wirkung auf die Verlegung der Handelsstraßen (S. 21); die direkte Elbschifffahrt zwischen Dresden und Hamburg: Ausschließung aller nicht kursächsischen Schiffer von den Elbfahrten im sächsischen Gebiete (S. 22); das magdeburgische Stapelrecht (S. 23); Steigerung der sächsischen Elbschifffahrt seit 1631 (S. 24) und deren Folgen für die Mark; andere Ursachen für den Niedergang des märkischen Handels (S. 25). Der Aufschwung des oberen Oderhandels in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts: Errichtung der Kersdorfer Niederlage 1588; Frankfurts und Brandenburgs Widerstreben gegen die Oderschifffahrt (S. 26 und 27); das habsburgische Ostseeprojekt; Breslaus Drängen auf die Eröffnung der Oder; Freigebung der Oderschifffahrt für die Breslauer 1628, erneuert 1632, 1633, 1646 und 1657 (S. 28 und 29). Die schwedische Machtstellung in Deutschland nach 1648. Zusammenfassung der zum Kanalbau führenden Gesichtspunkte (S. 30).

3. Bau, Einrichtung und Eröffnung des Grabens 31
 Friedrich Wilhelms erste Pläne zur Ausführung des Kanalprojektes; die Erbauung des Grabens durch Philipp de Chiese und der Schleusen durch Michael Matthias Smidts; die Dienstleistungen der Städte (S. 31 und 32). Michael Matthias' Bemühungen um die Eröffnung der neuen Schifffahrt; die erste Befahrung des Grabens (S. 33 und 34). Die Bestrebungen Frankfurts, Leipzigs und Stettins gegen die Benutzung des Kanals: die Verhandlungen über die Einschränkung der Frankfurter Stapel- und Niederlagsgerechtigkeit (S. 35 bis 37); Sachsens Hartnäckigkeit (S. 38 und 39). Der Umladezwang zu Berlin: die Ansichten des Großen Kurfürsten und Matthias' über denselben; seine Begründung (S. 40). Die Regelung der Schifffahrt (S. 41).
4. Zollfragen 42
 Die Wasserzölle zwischen Breslau und Berlin; die Wasserzollrolle für den neuen Graben 1694 (S. 42 und 43). Die Aufhebung der Crossener Konzessionsgelder (S. 44 und 45). Die Herabsetzung des Crossener Zolles nur für die Breslauer; Breslaus frühere Kämpfe gegen den Crossener Zoll (S. 46); Zusammenhang der Zollerleichterung mit den Verträgen zwischen Stettin, Frankfurt und Breslau vom Jahre 1678 (S. 47); ihre ursprüngliche Bewilligung für den Breslau-Stettiner Oderverkehr (S. 48); Preußens Lässigkeit in der Verminderung des Zolles auch für die Einheimischen und ihre nachteiligen Wirkungen auf den märkischen Handel (S. 49); endliche Neuordnung des neu-märkischen Zollwesens 1723/24 und Gleichsetzung der In- und Ausländer im Crossener Zolle (S. 50); Breslaus Widerspruch; die moderierte crossensche Zollrolle von 1728 (S. 51); Preußens zögerndes Verhalten im Zusammenhange der damaligen Wirtschaftspolitik (S. 52 und 53).
5. Die Benutzung des Kanals und seine Bedeutung für Berlin 54
 Urteile der Zeitgenossen über denselben (S. 54). Leopolds I. Verhalten und die Vorteile des Grabens für Österreich (S. 55). Die Wichtigkeit des Kanals und des Umladezwanges für den wirtschaftlichen Aufschwung Berlins (S. 56 und 57). Die Befahrung des Grabens im 18. Jahrhundert (S. 58 und 59).

II.

Die kurmärkische Elbschiffergilde.

- Einleitung: Die Verschiedenheit in der Regelung der preussischen Elb- und Oderschifffahrt im 18. Jahrhundert 60
1. Die Berlin-Hamburger Schifffahrt 1670 bis 1710 61
 Beginnende Konkurrenz der märkischen Schiffer mit den Hamburgern (S. 61). Die Unordnung der Fahrten und das preussische Interimsreglement von 1699 (S. 62). Hamburgs Lage um 1700 (S. 63). Abschluß der Verhandlungen mit Hamburg durch das Schifffahrts-Reglement von 1700 (S. 64); Einführung der Reihefahrt, ihr Zweck, ihre Vorzüge und Nachteile (S. 65); die anderen Bestimmungen des Reglements (S. 66). Zwistigkeiten Hamburgs mit Altona infolge des § 8 (S. 67 und 68). Haltung der preussischen Regierung (S. 69). Breslaus Mißstimmung gegen den Berliner Umladezwang und gegen das neue Reglement (S. 70). Aufhebung der Reihefahrt 1712 bis 1714; Protest Breslaus gegen ihre Wiedereinführung (S. 71).

2. Die kurmärkische Elbschiffergilde und ihre Blüte 72
- Übertretungen des Reglements von 1700 (S. 72). Bewilligung der „revidirten Schiffer-Gilde-Ordnung“ 1716; Inhalt des Gilde-Reglements der Berliner Schiffer von 1716 (S. 73 und 74). Die Übergriffe der Hamburger Schiffer (S. 75). Widerlegung der Hamburger Beschwerden; Beschlagnahme einiger Hamburger Schiffe zu Berlin im Mai 1731 (S. 76). Planmäßiges Verdrängen der Berliner Schiffer durch die Hamburger; verhängnisvolle Lage der Gilde (S. 77 bis 79). Das Zollwesen zu Anfang des 18. Jahrhunderts und die vergeblichen Versuche zur Besserung (S. 80 und 81). Die finanziellen Verhältnisse der Gilde (S. 82). Bewilligung der geschlossenen Zahl von 24 Gildemitgliedern 1733 (S. 83). Fruchtlöse Verhandlungen mit Hamburg 1733 bis 1747: Lipstorps, Sürlands und Gretschs ausweichende Antworten (S. 84 bis 86). Endliche Ausschließung der Hamburger Schiffer von der Berlin-Hamburger Schifffahrt durch das Patent vom 15. April 1746 (S. 87). Das Reglement von 1748 und die Neuordnung der Fahrten; die Errichtung der Hamburger Inspektion (S. 88 und 89). Bestätigung der geschlossenen Zahl der Gildemitglieder 1748 und 1750 (S. 90). Die Glanzzeit der Gilde von 1750 bis gegen Ende der sechziger Jahre: Abweisung der Aufnahmege suchte (S. 91); Einreisen von Mißbräuchen (S. 92); kräftiger Aufschwung der Gilde infolge fehlender Konkurrenz (S. 93). Vergleich der Berlin-Hamburger Wasser-Verkehrsordnung mit der Magdeburg-Hamburger; die preussische Elbschiffahrtspolitik von 1748 bis 1775 und ihre leitenden Grundsätze, insbesondere hinsichtlich der Konkurrenzregulierung: das Reglement der Magdeburger Schifferbrüderschaft von 1726; das Decisivum von 1748; der Vergleich der Magdeburger Schiffer und Kaufleute von 1754 (S. 94); Streitigkeiten zwischen Kaufmannschaft und Schiffern (S. 95); das Kombinationsreglement von 1763 (S. 96); Begünstigung der Kahnführer durch die Kaufleute; Stellung des Handelsdepartements (S. 97); das Reglement von 1774/75 (S. 98). Friedrich des Großen Bemühungen um die Vermehrung der Schiffszahl in und nach dem siebenjährigen Kriege: Lage der Schifffahrt zum Beginne des Krieges; Gewährung von Vergütungen zum Schiffsbau (S. 99 und 100); Schlabrendorffs Pläne (S. 101); die Ergebnisse der Maßnahmen (S. 102 und 103).
3. Der Niedergang der Gilde 104
- Die Belebung des Oderhandels und der Aufschwung Stettins seit der Erwerbung dieser Stadt durch Preußen; der erste Versuch zur Oderbefreiung 1723 (S. 104); Erschwerung des Elbhandels; Bedeutung der Oder für Österreich (S. 105); Pläne zur Förderung der Oderschifffahrt (S. 106); Vollendung der Oderbefreiung und Hebung des Oderverkehrs durch Friedrich den Großen (S. 107 und 108); Anwachsen des Handels und der Schifffahrt Stettins (S. 109); Zielpunkte dieser Politik (S. 110 und 111). Die Wirtschaftspolitik Friedrich des Großen nach 1763, ihre Licht- und Schattenseiten (S. 112 und 113). Der Rückgang des Berliner Handels (S. 114 und 115). Traurige Lage der Gilde 1780 bis 1786 (S. 116). Die Anzahl der von ihr nach Berlin beförderten Lasten (S. 117). Klagen der Hamburger Kaufleute über die Gilde (S. 118). Hamburgs Lage nach dem siebenjährigen Kriege (S. 119). v. d. Horsts Antwort auf die Hamburger Eingabe bezüglich der Einführung einer allgemeinen Handelsfreiheit in Preußen; seine Ansicht über die Berliner Elbgilde (S. 120). Die Diebereien der Schiffs-

knechte (S. 121) und das Schautreglement von 1767 (S. 122). Die neue Lohntaxe von 1774 (S. 123). Die Nichtbeachtung des Schautreglements (S. 124). Die fortgesetzten Diebstähle der Schiffsknechte (S. 125 und 126). Übertretungen der Lohn-taxe (S. 127). Die Reformpläne der Berliner Kaufmannschaft; Einsetzung einer Kommission; Gründlers anonyme Schrift „über die Schädlichkeit der geschlossenen Elb-Schiffer-Gilde“ (S. 128 und 129). Die Vorschläge der Kaufleute zur Auflösung der Gilde (S. 130). Beschützung der Gilde durch Friedrich Wilhelm II. (S. 131). Milderung der Ansichten der Kaufleute; Vorgehen gegen die Schiffsdiebstähle (S. 132).

4. Auflösung der Gilde 133
 Die Stellung Friedrich Wilhelms III. zur Gilde (S. 133). Das erste Gutachten des Grafen Hoym; Prüfung der Gilde-verfassung durch die Geheimen Ober-Finanzräte v. Beyer, Geisler, v. Quast und v. Prittwitz (S. 134). Die Klagen über die Magdeburger Reihfahrten (S. 135). Das zweite Gutachten Hoym's (S. 136). Zweifel Friedrich Wilhelms III. an der Befugnis der Gildemitglieder, ihre Schifferrechte zu veräußern (S. 137). Das Gutachten Vofs'; die gegenteiligen Ansichten Goldbecks 1805 und 1806. Unterbrechung der Verhandlungen durch Eintritt des Krieges (S. 138); ihre Wiederaufnahme 1809 (S. 139). Der Widerstreit der Meinungen über das Recht und die Rätlichkeit der Beseitigung des Gilde-monopols (S. 140). Die Bestimmungen der kurmärkischen Regierung 1809 und ihre Folgen (S. 141). Endgültige Aufhebung des Gildemonopols durch das Gewerbesteuer-Edikt vom 2. November 1810 (S. 142). Die Vergütungsansprüche; Abweisung aller Gesuche um Entschädigung durch die Kabinetts-ordre von 1817 (S. 143).
5. Überblick des Wasserverkehrs Berlin — Hamburg 1820 bis 1850 144
 Die Wirkung der Auflösung der Gilde (S. 144). Gründung der Berliner Elbschiffahrts- und Assekuranz-Gesellschaft 1822 durch die Berliner Kaufmannschaft; ihre Einrichtung (S. 145). Die Aufenthaltsverzögerungen bei der Zollrevision zu Wittenberge (S. 146). Eröffnung der Berlin-Hamburger Eisenbahn 1846; die Höhe der Elbzölle (S. 147). Anwachsen des Handels auf der zollfreien Oder (S. 148). Die Konkurrenz der Schiffer mit der Eisenbahn (S. 149). Eingehen des Schifferverbandes in den 50er Jahren; Gründung der Güter-Schleppschiffahrt 1857 (S. 150). Die heutige Havelschiffahrt (S. 151).

Schlussbetrachtung.

Das Gildemonopol im Vergleiche zu den Monopolbildungen der Neuzeit 152

Einleitung.

Die deutschen Eisenbahnen sind zunächst einer noch ansehnlichen Steigerung ihrer Leistungskraft fähig. Man braucht ihre Frequenzzahlen zum Vergleiche nur denjenigen einiger grösseren englischen Bahnen, welche selbst von der höchstmöglichen Vermehrung der Personen- wie Güterbeförderung noch weit entfernt sind, gegenüberzustellen, um auf den ersten Blick den grossen Unterschied in der Verkehrsstärke zu gewahren. Auch die Frachtsätze für Massengüter haben bei uns die niedrigst zulässige Normierungsgrenze noch nicht überall erreicht, wenn auch zahlreiche partielle Frachterniedrigungen für einzelne Grossindustriellen, wie z. B. in den westfälisch-rheinischen Gebieten für Kohlen und Eisen bewilligt worden sind. Dem Entgegenkommen der Tarifkommissionen und des Landes-Eisenbahnrates ist es zu danken, daß die Anwendung von Ausnahmetarifen eine grössere Ausdehnung gewinnt und den Wünschen der Verkehrsinteressenten in umfangreicher Weise Rechnung getragen wird. Freilich wird die Eisenbahnverwaltung den Forderungen des grossen Publikums, das von seinem egoistischen Standpunkte aus seine Ansprüche den Interessen der Eisenbahnen stets entgegengesetzt und nach jeder Ermässigung seine Wünsche höher schraubt, niemals ganz gerecht werden können.

Trotz der noch möglichen Vermehrbarkeit der Leistungen, welche die Schienenwege gestatten, ist die öffentliche Aufmerksamkeit in Deutschland vor allem durch die umfassende vierundzwanzigjährige Wirksamkeit des Centralvereins für Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt von Jahr zu Jahr in zunehmendem Masse auf die Verbesserung der vorhandenen Wasserwege und auf die Ausbildung eines rationellen Kanalnetzes gerichtet, so daß selbst ein so kühnes Projekt, wie das eines Seekanals nach Berlin eifrige Befürworter finden konnte. Im Anblicke der zusehends sich steigernden Transportbedürfnisse ist die Notwendigkeit einer Entlastung der Eisen-

bahnen doch nur eine Frage der Zeit. Die Zweifel vollends, welche bei dem Bau neuer Kanäle und der Vornahme von Stromverbesserungen gegen die Möglichkeit einer angemessenen Verzinsung des Anlagekapitals und einer Verbilligung der Frachten für Massengüter laut wurden, haben Theorie und Praxis widerlegt. Das Überwiegen der durchschnittlichen kilometrischen Verkehrsmenge zu Wasser über die auf der Eisenbahn, die Erhöhung des Güterverkehrs auf den Wasserstraßen von 1880 bis 1890 um das Doppelte, auf dem Rhein, der Elbe und Oder zusammen von 1873 bis 1890 gar um das Dreifache, allein die Vermehrung des oberelbischen Warenverkehrs bei Hamburg (1889) zu Berg auf 1 600 000 t und zu Thal auf 1 300 000 t Güter, deren Beförderung mit je etwa 18 000 Schiffen bewerkstelligt wurde, die Steigerung des Wassertransportes auf etwa 25 Prozent des ganzen deutschen Güterverkehrs — sind die denkbar günstigsten Ergebnisse der letzten Jahrzehnte, welchen durch eine weitere umfassende, von der Thätigkeit des Vereins unterstützte Staatsfürsorge, zunächst vor allem durch das hoffentlich baldige Zustandekommen des wichtigen mittelländischen Rhein—Weser—Elbe-Kanals eine ungleich stärkere Zunahme der Güterspedition auf den Wasserwegen folgen wird.

Neben den wachsenden wirtschaftlichen Wert der Binnenschifffahrt tritt fast gleichbedeutend der militärische. Mit Recht ist neuerdings auch an maßgebender Stelle immer wieder hervorgehoben worden, daß eine ausreichende, billige und leichte Verproviantierung und Munitionsversorgung der im Felde stehenden Heere, wie ein besserer Transport der Verwundeten nur durch Benutzung der Wasserstraßen erfolgen kann, daß sogar die Zuhülfenahme von Schiffen zum Zwecke der Truppenbeförderung vorteilhaft und wünschenswert erscheint. Der Bau des Mittelland-Kanals ist auch in dieser Hinsicht das nächste Ziel der Wünsche.

Je mehr die Förderung und Erleichterung des binnenländischen Wasserverkehrs durch weitere Kanalbauten und Stromregulierungen zur Aufgabe der Staatsregierung wird, deren Erfüllung der Landwirtschaft, dem Gewerbe, dem Handel, der Vaterlandsverteidigung und somit dem Allgemeinwohle zu gute kommen muß, um so zeitgemäßer und auch lehrreicher ist gerade jetzt eine Würdigung der Bedeutung der deutschen Wasserstraßen in denjenigen beiden Jahrhunderten, welche unmittelbar dem Zeitalter des Dampfes vorangingen. Hierzu erscheint die Beleuchtung einiger Bestrebungen früherer preussischer Strompolitik besonders geeignet.

Bei Betrachtung der großartigen Projekte der preussischen Staatsregierung für den Bau neuer Wasserstraßen, welche die Mündungen des Rheins mit der Memel verbinden und zu einer großen Welthandelsstraße werden sollen, wendet sich der Blick

von selbst zu dem ersten Kanale zurück, der von Preußen zu Beginne seines mächtigen Aufschwunges angelegt wurde, trotz seiner scheinbaren Geringfügigkeit für den märkischen Handel von weittragendster Bedeutung sich erwies und bis auf den heutigen Tag in starker Benutzung steht. An die Erörterung der Fragen, die mit dem Friedrich-Wilhelms- oder Müllroser Kanal zusammenhängen, knüpft sich dann die Darstellung des Berlin—Hamburger Wasserverkehrs an, welcher während des 18. Jahrhunderts in den Händen einer Gilde ruhte. Gerade die neuen Kanalpläne haben zu principiellen Erörterungen über die Formen des Beförderungsdienstes, besonders über die Zulässigkeit eines ausschließlichen Transportrechtes auf den Wasserstraßen Veranlassung gegeben. Die kurländische Elbschiffergilde ist das bezeichnendste Beispiel für die preussische Staatspraxis des 18. Jahrhunderts in letzterer Frage.

Für Deutschland schien infolge seiner verhältnismäßig geringen Küstenstriche die Möglichkeit zu einem regen und ausgedehnten Handel zu fehlen. Doch durch seine Binnenlage war es zum Mittelpunkte des europäischen Verkehrs geschaffen. In seinen Grenzen trafen sich die Verbindungslinien zwischen Ost und West, Nord und Süd. Das überaus günstige System seiner großen schiffbaren Flüsse kam dieser natürlichen Bestimmung des Landes sehr zu statten; Rhein und Donau, Oder und Elbe waren von alters her die lebenskräftigen Adern des deutschen Handels gewesen. Während der Rhein, die große StraÙe von Süd nach Nord, und die Donau, diejenige von West nach Ost, vom Abend- zum Morgenlande, die belebtesten Wege des Welthandels bildeten, während ihr Verkehr durch diesen zur reifsten Blüte gelangte, aber durch dessen Einschränkung und Verlegung zugleich seinen Niedergang erlitt, verblieben Oder und Elbe ohne tiefgreifende Beziehung zum Welthandel die fast ausschließlichen Träger des deutschen Flußverkehrs. Nirgends aber bekundeten sich die Hindernisse, die einer freien Entfaltung der Binnenschifffahrt entgegenstanden, wohl in so augenscheinlicher Weise wie hier.

Zwar fiel die alte, starre, städtische Lokalpolitik mit der größeren Ausdehnung der Geldwirtschaft und dem Anfange des Kreditwesens, mit regerem Handelsverkehre und zunehmender Arbeitsteilung, mit Verbesserung der technischen Verkehrsmittel und der Handelsstraßen, mit Verselbständigung des Transportgewerbes und dem schnellen Anwachsen des Speditions- und Kommissionsbetriebes, mit Ausdehnung der Herbergen und Vermehrung der in den Hülfgewerben des Handels Beschäftigten, kurz mit dem Beginne einer Produktion

für den Absatz in die Ferne, mit der Hausindustrie und machte seit dem Ausgange des 16. Jahrhunderts mehr und mehr einer territorialen Wirtschaftspolitik Platz, welche die Beobachtung von Ein- und Ausfuhr, wie sie in den Stadtstaaten bestand, nunmehr auf das ganze Gebiet übertrug, durch stärkere Absperrung nach aussen grössere Freiheit des inneren Verkehrs erzielte, gleiches Gewicht, Mafs und Münze schuf und so das Land als einheitliches Ganzes behandelte. Zugleich aber ging der Stadtegoismus, welcher dem seiner Zeit berechtigten, später aber kurzichtigen Stadtpatriotismus entsprungen war, auf das Territorium über.

Der Kampf der Städte wandelte sich um in den Kampf der Territorien, deren stärkere Waffen auch verhängnisvoller wirken mußten. Während England, die Niederlande und auch Frankreich, trotz seiner provinziellen Binnenzolllinien und aller lokalen Zölle, die ersten einheitlichen, die Gesamtheit des Staates umfassenden Wirtschaftskörper wurden und die großen Vorteile nationalen Handels und nationaler Industrie genossen, machten Kirchturmpolitik und Handelseifersucht der deutschen Territorien jede Gemeinsamkeit wirtschaftlicher Mafsnahmen unmöglich, so dafs eine Reihe von Ländern sich kaum zu haltbaren und halbwegs gesunden Verhältnissen zu entwickeln vermochte. Je kleiner diese Gebiete aber waren, umso mehr überboten sie sich in der Schamlosigkeit der Mittel, Handel und Gewerbe der Nachbarländer zu stören und die Verkehrsstraßen in ihre Hand zu bringen.

An der Oder herrschten die drei Systeme Schlesiens, Brandenburgs und Pommerns mit ihren Mittelpunkten Breslau, Frankfurt und Stettin; die fast unentwirrbaren Verwickelungen der Elbuferstaaten Böhmen, Sachsen, Anhalt, Magdeburg, Brandenburg, Braunschweig-Lüneburg, Mecklenburg, Sachsen-Lauenburg, Hamburg und Holstein-Dänemark gewähren vom 16. bis 18. Jahrhundert ein Bild, wie es kaum trostloser gedacht werden kann. Die widerstreitende Interessenpolitik der territorialen Mächte vernichtete die Vorteile dieser natürlichen, das tiefe Innere Deutschlands mit der Ost- und Nordsee vermittelnden Handelsstraßen so gut wie ganz. Gerade die Ströme erschienen als die geeignetsten Mittel, durch drückende Lasten und Verkehrserschwerungen das Aufblühen des nachbarlichen Handels zu verhindern, oder ihm doch nach Kräften entgegenzuarbeiten; die Selbstsucht der Machthaber zeigte sich hier in ganzer Blöfse, von einem gegenseitigen Nachgeben zum Zwecke einer gemeinsamen Handelsförderung konnte nicht im geringsten die Rede sein, daher auch nicht von einer einheitlich durchgeführten Strompolitik. Die lokale Schifffahrtspolitik war einer territorialen gewichen. Nicht mehr einzelne, sich gegenseitig befehdende Städte hatten unter den jeweiligen strompolitischen Mafsnahmen zu leiden, sondern ganze Länder.

Neben den Stapel- und Niederlagsgerechtigkeiten, in deren Besitz sich jede Stadt zu setzen wußte, die ihrem anwachsenden Handel eine feste und gesicherte Grundstütze geben wollte, bildeten vor allem die Zölle die größten Hemmnisse des Stromverkehrs. Schon im 13. Jahrhundert bezeichnet eine englische Chronik jene als „*mira insania Germanorum*“. Ebenso wie bei dem Stapelrechte die Erscheinung auftrat, daß man dasselbe, ungeachtet seines für jede regere Handelsbethätigung unleidlichen Druckes, durch immer strengere Mafsnahmen verschärfte und sich weit entfernt zeigte, in irgend einer Beziehung die hochgestellten Forderungen zu Gunsten eines weittragenden Handelsverkehrs einzuschränken, so wies man auch hinsichtlich der Zölle, der Augenscheinlichkeit aller Mißstände zum Trotze, die auf der Hand liegenden Mittel zur Besserung zurück. Je weniger man es verstand, und je schwächer die Notwendigkeit darauf hindrängte, durch administrative Mafsregeln, durch Grenzzölle, das Land zu schliessen, um so natürlicher war es, die Abgaben des Handelsverkehrs an seine Hauptstraßen, an die Ströme, zu legen.

Hatten schon im 15. und 16. Jahrhundert neben den Städten die Fürsten die ihre Gebiete durchfließenden oder auch nur streifenden Ströme mehr und mehr als ihre ergiebigsten Einkommensquellen betrachtet, — man zählte bereits zu Anfang des 17. Jahrhunderts auf der Elbe vom Einflusse der Moldau bis Hamburg 47 Zölle, — so leistete vollends der westfälische Friede, der ihnen in ihrem Lande eine schrankenlose Machtstellung einräumte und den Reichsgesetzen dadurch ihre bindende Kraft entzog, diesem Streben der Zollerhöhung einen übermäfsigen Vorschub. Das Gebot des westfälischen Friedensvertrages, sämtliche während des Krieges gesteigerten Wasserzölle auf ihren früheren Fuß herabzusetzen und die neu eingeführten wieder aufzuheben, war nicht minder vergeblich, wie die in späteren kaiserlichen Wahlkapitulationen enthaltene Bestimmung, daß die Errichtung neuer Wasserzölle nur nach Zustimmung des Kurfürstenkollegiums und der dabei beteiligten Reichsstände erfolgen solle. Sie waren das wichtigste Mittel, den Ländern über die finanziellen Bedrängnisse, welche der verheerende Krieg heraufgeführt hatte, glücklich fortzuhelfen.

Da die Zollreform nur von den an ihr interessierten, sich als gleichberechtigt gegenüberstehenden souveränen Fürsten ausgehen konnte, welche ausschliesslich die Vorteile ihrer Territorien mit Nachdruck verfolgten, so vermochten auch die mannigfachsten Bemühungen, sobald sie nur von einem Staate einseitig geleitet wurden, eine Erleichterung der Zölle und damit eine Besserung des Flußverkehrs nicht zustande zu bringen, sondern mußten notwendig an dem Eigennutze und Starrsinne der anderen Territorialherren scheitern. Preußen als der mächtigste und am meisten am Elb- und Oder-

handel beteiligte Staat nahm stets die Verhandlungen in die Hand; doch wie vergeblich sein Ringen war, beweisen die rastlosen Bestrebungen des Großen Kurfürsten und seines Nachfolgers. Preußen selbst freilich ging den anderen Staaten nicht in allem mit gutem Beispiele voran, indem auch dieses Land die Reform möglichst ohne Verminderung der eigenen Zolleinkünfte zu erreichen suchte. Den Stein des Anstosses, den preussischen Licent von Lenzen oder Werben, welcher durch das Kommandantengeld der schwedischen Generale gesetzt worden war, die im dreissigjährigen Kriege zu Werben und bei anderen Orten Schanzen aufgeworfen hatten und nur die jenen Tribut zahlenden Schiffer durchliessen, wufste es allen Anfechtungen gegenüber bestehen zu lassen.

Es war eine glückliche Fügung für den brandenburgisch-preussischen Staat, daß zur Heilung der Wunden, welche der dreissigjährige Krieg dem preussischen Handel geschlagen hatte, ein Herrscher berufen war, der allen seinen Zeitgenossen voraus klaren Blickes die Ursachen des wirtschaftlichen Verfalls seiner Lande erkannte und hier mit eiserner Willenskraft seine Reformgedanken zu verwirklichen strebte. Was Jan de Witt für Holland, Cromwell für England, Colbert für Frankreich leisteten, suchte für Preußen der Große Kurfürst zu erringen. Doch seine großartigen, oft kühnen Pläne gingen weit über die Mittel hinaus, welche ihm zu ihrer Ausführung zu Gebote standen. Nach aufsen hin war die Gewinnung des *dominium maris Baltici*, des Ostseehandels, der mit Recht als die Mutter des Handels auch damals noch galt, weil von ihm die Versorgung mehr oder minder ganz Ost-Europas abhing, und die Absicht, ihn durch preussische Gebiete zu leiten, ein zu hochgestelltes Ziel, die Errichtung einer staatlichen Flotte und die Gründung von Kolonien mußten sich als stark verfrüht erweisen: ebenso blieb auch die Erfüllung jener Aufgaben im Innern, den Haupthandelspunkten der Nachbarländer, welche sich auf Kosten einer steigenden wirtschaftlichen Abhängigkeit Brandenburgs emporgearbeitet hatten, die Führerschaft wieder zu entwenden und dem Handel seines eigenen Territoriums vor allem durch regere Benutzung der Schifffahrt auf der Elbe und Oder, als den geeignetsten Ab- und Zuflußstraßen, zur Blüte aufzuhelfen, der Zukunft vorbehalten. Aber wenn es auch dem Großen Kurfürsten trotz seiner erstaunlichen Beharrlichkeit in der Hebung und Förderung des Flußverkehrs nicht gelang, die Binnenschifffahrt zu dem erwünschten Aufschwunge zu bringen, im Gegenteil die Ergebnisse seiner Thätigkeit weit hinter den von ihm gesteckten Zielen zurückblieben, so hatte er doch die Wege gewiesen und angebahnt, auf denen man fernerhin weiter zu wandeln hatte. Die gewaltige Macht der entgegenstehenden Interessen innerhalb eines Menschenlebens, durch die Bestrebungen eines Herr-

schers zu brechen, war eben eine Unmöglichkeit, die selbst ein Mann seiner Thatkraft nicht zu erzwingen vermochte.

Die praktisch staatlichen Wirtschaftsmafsregeln, welche den Kern des Merkantilismus ausmachten, wurden seit den letzten Jahrzehnten des 17. Jahrhunderts in steigendem Mafse vom Westen her übernommen; ihre Wirkungen, die in grofsen Nationalstaaten zweifellos günstige sein mußten, waren dagegen auf kleine Territorien eines, auf regen Handelsverkehr der einzelnen Gebiete untereinander angewiesenen Volkes angewendet, von ebenso ungünstigem Erfolge begleitet. Lange Verhandlungen und friedliche Übereinkünfte konnten unter solchen Verhältnissen trotz bester Absicht nur erfolglos sein.

Der unheilvolle Entwicklungsgang des preussischen Länderzuwachses, der Mangel an einem festgefügtten Staatsganzen, war auch in der Strompolitik die Ursache der Misserfolge. Daß Preussen sich nicht von innen, von dem Kerne seines ursprünglichen Besitzes heraus vergrößerte und die nächstgelegenen und kulturverwandten Länder in sich aufnahm, sondern bald hier, bald dort neue Gebietsteile erwarb, die räumlich weit getrennt lagen und eine mit den Kernlanden verschiedenartige Vergangenheit durchlebt hatten, erschwerte die Verwaltung und Landesverteidigung nicht minder wie die Wirtschaftsführung und Handelspolitik. Solange die preussischen Territorien durch fremde Staaten getrennt waren, mußten auch die Bemühungen um eine planvolle Ordnung der Flufsschiffahrt schlechterdings fruchtlos bleiben. Die Grundbedingung für das endgültige Gelingen der Versuche war allein die allmähliche Abrundung des Landbesitzes. Durch die wichtige Erwerbung des Herzogtums Magdeburg war der Anfang gemacht. Preussen hatte nun einen gröfseren, zusammenhängenden Länderkomplex an der Elbe und dadurch mit seiner zunehmenden Machtstellung, wenn nicht das ausschlaggebende, so doch das führende Wort in den Elbsachen gewonnen. Durch den Anfall des heifs begehrten Stettin und Vorpommerns bis zur Peene, sowie durch die Eroberung Schlesiens kam die ganze Oder in seine Macht. Dieser nach und nach sich vollziehende Länderzuwachs bot die sichere Grundlage, eine mehr oder minder durchgreifende Reform und einheitliche Regelung der Schiffahrt ins Werk zu setzen.

Die Landwege — chaussierte Strafsen in Preussen sind erst die Errungenschaft unseres Jahrhunderts — blieben auch während des 18. Jahrhunderts trotz zahlreicher Verordnungen und Bemühungen zumeist in schlechtem Zustande, weil die einzelnen Gemeindegörper ohne Staatsunterstützung die Kosten für eine gute Anlage und eine gründliche Ausbesserung derselben nicht aufzubringen vermochten. Der Landtransport war auferdem noch mit so grofsen Ausgaben verbunden, dafs er jedenfalls immer nur dann gewählt wurde, sobald die Wasserbeförderung

sich als unmöglich herausstellte. Mit der Steigerung des Handels und der Zunahme der Frachten wuchs die Notwendigkeit und Dringlichkeit einer wohlgeordneten Binnenschifffahrt und ihre Bedeutung für den Einzelnen wie für den Staat: ein billiger Massentransport und namentlich die Versorgung der Armee in Kriegszeiten waren damals nur auf den Wasserstraßen zu bewerkstelligen. So erklären sich die zahlreichen Bemühungen Preussens um die Neugestaltung und Neubelebung dieses Verkehrsweges, von denen das ganze 18. Jahrhundert erfüllt ist.

Der erste, für die Zukunft sehr bedeutungsvolle Schritt des brandenburgisch-preussischen Staates, die unter den Folgen des dreißigjährigen Krieges daniederliegende Binnenschifffahrt wieder in Aufschwung zu bringen, war der Bau des Friedrich-Wilhelms-Grabens, des Verbindungskanals zwischen Oder und Spree. Er bildet den eigentlichen Anfang einer selbständigen und eigenmächtig vorgehenden preussischen Strompolitik und daher den Ausgangspunkt für jede Darlegung der letzteren.

I.

Der Friedrich-Wilhelms-Kanal.

1.

Vorgeschichte des Kanalbaues im 16. Jahrhundert.

Der untere Oderhandel hat bis in das 16. Jahrhundert hinein in hoher Blüte gestanden: er behauptete das unbedingte Übergewicht über den brandenburgischen Verkehr auf der Spree, Havel und Elbe. Denn er umfasste ebenso den grössten Teil der märkischen, polnischen und russischen Erzeugnisse, wie die meisten Waren der südlich der Oder gelegenen Gebiete, vor allem Schlesiens, und war ausser für die nordischen Reiche auch für die Nordseeländer von grosser Bedeutung. Sein Untergang drohte hereinzubrechen, als die bestehenden Formen des Verkehrs der natürlichen Entwicklung desselben immer schroffer gegenübertraten, als trotz der Umgestaltung der Verkehrs- und Handelsbedingungen im 15. Jahrhundert die Privilegien der Städte, welche aus früheren Wirtschaftsverhältnissen herstammten und in ihnen ihre Begründung fanden, nicht nur fortbestanden, sondern die in Engherzigkeit und Selbstsucht befangene Politik der Städte kein Hemmnis mehr scheute, um ihren Interessen den Sieg zu verschaffen. Im Jahre 1467 erhielt Stettin das wichtige Privilegium, welches keinem Nichtstettiner die Durchfahrt durch den Stettiner Baum gestattete. Die sich mehrenden Feindseligkeiten mit Frankfurt führten bald zu einer ausgiebigen Anwendung und Verschärfung des erteilten Rechtes. Kein Wunder, dafs, sobald infolge eines entwickelteren Handels das Streben der Binnenländer nach bequemen und abkürzenden Transportwegen sich regte, die Warenbeförderung quer durch die Mark, sei es zu Lande oder zu Wasser, bis zu dem Zeitpunkte im Aufsteigen begriffen war, in welchem besondere Umstände sich diesem natürlichen Gange störend in den Weg legten. Die fast beispiellose Hartnäckigkeit, mit der Stettin die Sperre der Oder durchsetzte, führte schliesslich gegen Ende des 16. Jahr-

hunderts zu einem zwanzigjährigen Handelsverbote für die Märker mit Stettin und zu dem Verfalle des unteren Oderhandels, der durch den Niedergang der Hansa beschleunigt und durch den dreißigjährigen Krieg besiegelt wurde.

Seit dem Beginne des 16. Jahrhunderts war es das vereinte Ziel Breslaus und Frankfurts a. O., ihren Handel mit den an der See gelegenen Städten Lübeck und Hamburg ohne Berührung mit der Rivalin Leipzig zu betreiben und möglichst die sogenannte hohe Landstrafse zu vermeiden, welche von Polen und Schlesien durch die Oberlausitz über Liegnitz, Bunzlau, Görlitz, Bautzen, Camenz, Großenhain, Oschatz, Eilenburg oder Grimma nach Leipzig, Nürnberg und Frankfurt a. M. führte und in ihren weitest entlegenen Endpunkten die Ostseeküsten mit Italien verband. Schon 1490 hatten beide Städte den später wiederholt bestätigten Niederlagsvergleich abgeschlossen, welcher den gesamten Handel Polens, Reufsens, Preussens, Litthauens und nahe gelegener Länder nach dem Westen, wie umgekehrt denjenigen Deutschlands nach dem Osten dazu zwingen sollte, die früher allgemein befahrenen Wege auf Frankfurt oder Breslau einzuschlagen.¹ Wie man den Frankfurtern den Verkehr über Breslau nach Polen freistellte, wurde andererseits den in Breslau und Schlesien wohnhaften Kaufleuten ausdrücklich zugesichert, über Frankfurt a. O. hinaus nach Stettin, Lüneburg, Lübeck und weiter ganz ungehindert mit ihren Waren aus- und einhandeln zu dürfen. Frankfurt und Breslau hofften hierdurch zwei Nachbarn mit einem Schlage zu treffen, Polen sowohl wie Sachsen; sie hofften, der Benutzung aller sie umgehenden direkten Strafsen ein Ende zu machen durch engere Fühlungnahme untereinander. Diese Begebenheit war viel zu wichtig und sonderbar, sagt die pragmatische Handlungsgeschichte der Stadt Leipzig (1772), als daß Sachsen ohne Prüfung und Einspruch sie hätte bestehen lassen können.² Mochte Breslau auch, seine wahren Absichten verbergend, 1522 am Hofe Georgs von Sachsen vorstellen, daß es niemals daran gedacht habe, die Strafsen von Schlesien über Leipzig auf Frankfurt a. O. zu verlegen, ja daß ein viel stärkeres Anwachsen des Handels auf den sächsischen Strafsen in Aussicht stehe, als seit Menschen Gedenken geschehen sei, in Wirklichkeit bezweckte es nichts anderes, wie seinerseits nach Kräften dem aufstrebenden Leipzig entgegenzutreten. Selbst die Erlaubnis, über Prag anstatt über Leipzig nach Nürnberg zu handeln, wußte sich Breslau 1528 zu erwirken. Die hartnäckigen Gegenbemühungen Sachsens waren im großen und

¹ Grünhagen, Schlesien am Ausgange des Mittelalters, Zeitschrift des Vereins für Geschichte und Alterthum Schlesiens, 1884, Bd. XVIII, p. 43.

² p. 160.

ganzen ohne Erfolg,¹ vermochten jedenfalls nicht die Haupt-
richtung des schlesisch-hanseatischen Warenstromes über Leipzig
zu verlegen. Frankfurt blieb bis zur Eröffnung der Elbe (1574)
der Verbindungspunkt zwischen Breslau und den wichtigen
Hansastädten Lübeck und Hamburg. „Die Engländer, Holländer,
Polen, Ungarn, Österreicher und Schlesier sahen sich genöthigt,
hier als im Centro ihrer Handlung in den Messen zusammen-
zukommen und unter sich über Kauf und Verkauf Richtigkeit
zu treffen.“² Dies war für die Stadt um so bedeutungsvoller,
je folgenschwerer die Odersperrung zu Stettin auf den Frank-
furter Handel einwirkte. Mit der zunehmenden Lebhaftigkeit
des Verkehrs zwischen Breslau und den Hansastädten steigerte
sich das beiderseitige Verlangen, auch eine möglichst leichte
und schnelle Verbindung herzustellen.

Diesem natürlichen Begehren kam König Ferdinand als
Herrscher Böhmens zu Hülfe. Mit mehr Glück, wie einst
König Johann von Böhmen (1337) und Karl IV. (1349 und
1355), versuchte er den Hinterländern die Vorteile des Oder-
stromes nutzbar zu machen. Schon als die Fürsten und Stände
Schlesiens vor Ablegung ihres Huldigungseides eine längere
Botschaft an den König nach Wien sandten, in welcher sie
ihn unter anderem darum baten (Art. 9), zu ihres und des
Landes Nutz und Frommen die Oder schiffreicher zu machen
und allenthalben zu öffnen, versprach Ferdinand in seinem
Antwortschreiben vom 14. Januar 1527, darauf weitere Hand-
lung zu vernehmen.³ Bisher gingen alle nach Hamburg be-
stimmten Waren von Breslau über Frankfurt nach Fürsten-
walde auf der Achse und von dort entweder wieder zu Lande
oder zu Wasser auf der Spree, Havel und Elbe. Ebenso
wurden die aus England und Holland kommenden Waren in
Fürstenwalde ausgeladen, zu Lande nach Frankfurt und von
dort wieder zu Lande von Frankfurter Kaufleuten selbst oder
auf englische und holländische Kommission nach Breslau ge-
bracht und von eingesessenen Handelsleuten nach Ungarn,
Mähren, Österreich u. s. w. verführt.⁴ Nach alten Vergleichen
zwischen Frankfurt und Crossen mußte alles, was möglicher-
weise von oben herab zu Wasser nach Crossen gelangte, von
dort zu Lande weiter befördert werden. Nur den Frankfurtern
war die Beschiffung des Stromes mit den in den Verträgen

¹ F. H. Heller, Die Handelswege Inner-Deutschlands im 16., 17.
und 18. Jahrhundert und ihre Beziehungen zu Leipzig, nach den Stapel-
akten des Leipziger Rathsarchivs, J. D., 1884, p. 14; vergl. K. Bieder-
mann, Das Stapelrecht, seine höchste Blüthe und sein allmählicher Ver-
fall, Vierteljahrsschrift für Volkswirtschaft etc. Herausg. von Ed. Wiss,
LXXII, 1881, p. 1 ff.

² Hausen, Staatsmaterialien, 1784, II, p. 384.

³ v. Buchholtz, Geschichte der Regierung Ferdinands I., 1831,
II, p. 525 und 528.

⁴ Hausen, a. a. O. II, p. 383.

zugelassenen Waren auf- und niederwärts bis Crossen gestattet. Den Crossenern wurde seit 1534 wenigstens bei Kornmangel eine bis drei Schiffsloadungen von Frankfurt nach Crossen zu bringen erlaubt; 1546 folgten dann einige Erweiterungen dieses Vertrages.

Der erste Schritt zur Öffnung der Oder geschah 1529 durch den Vergleich Ferdinands mit Brandenburg, dem der viel wichtigere von 1555 folgte. In diesem gab Joachim II., angeregt durch Ferdinand, der, um in seinen Landen Salzsiedereien, eine in der damaligen Zeit sehr beliebte und gewinnbringende Industrie, anzulegen, einen möglichst billigen Transport von dem Stapelplatze Stettin nach Breslau erwünschte, die Oderschiffahrt bis Breslau für das Boi- oder Seesalz, und abwärts für alle zuvor nicht nach Frankfurt geführten Waren nach drei Liegetagen in der Stadt auf dreizehn Jahre frei. Die natürliche Folge war, daß die Schiffer, die das Boisalz nach Breslau brachten, verbotene Ladungen, wie ungarisches Kupfer, stromabwärts nahmen, auch andere Handelsleute mehr als zuvor die untersagte Schifffahrt mit allerhand Gütern oberhalb Frankfurts betrieben und die Öffnung des Oderstromes zwischen Frankfurt und Breslau mit Gewalt zu erzwingen sich unterfingen. Ferdinand selbst sorgte 1561 für die Verbreiterung des oberen Oderlaufes und die Öffnung der Wehren.

So blieb wenigstens für einen Teil der großen, nach Hamburg bestimmten schlesischen Warenmenge nur noch die kleine Strecke von Frankfurt bis Fürstenwalde auf dem Landwege zurückzulegen übrig. Zu einer wirklich andauernden und starken Förderung des oberen Oderlaufes mußte auch dieses letzte Hindernis beseitigt werden. Nur so wurde die Möglichkeit gegeben, daß „noch eine gröfsere erhöhung und besserung nicht allein Sr. Kaiserl. Maj. Königreich, Fürstenthümer und Landen, sondern der ganzen Christenheit zuwachsen könnte, also daß man nach allen vier orten der welt zusammenschiffen, handeln und wandeln möchte“.

Die Vorteile einer Zusammenführung der Oder und Spree für Böhmen und Schlesien erkannte Ferdinand von vornherein ganz richtig. Eine möglichst schnelle Verbindung mit den habsburgischen Niederlanden stand in der österreichischen Handelspolitik jener Tage in erster Linie. Mochte auch nach der Verlegung des Welthandels an die atlantischen Küsten der deutsch-italienische Handel eine so erhebliche Ausdehnung behaupten, daß man die ersten Jahrzehnte des 16. Jahrhunderts als Blütezeit desselben bezeichnet hat, mochten gerade auch Breslaus Handelsverbindungen mit Venedig, die schon seit dem Ausgange des 14. Jahrhunderts urkundlich bezeugt sind, das 16. Jahrhundert hindurch sehr rege sein¹: der Bezug orienta-

¹ Simonsfeld, Der Fondaco dei Tedeschi in Venedig, 1887, II, p. 72, 123, 191 f.

lischer Waren über Antwerpen wurde für Schlesien stets wichtiger. Gewürze, feinere Tuch- und Seidenstoffe wurden schon zu Anfang des 16. Jahrhunderts zum Teil aus den Niederlanden beschafft.¹ Der Transport des Boisalzes, welches an den Küsten Frankreichs und südlicherer Länder gewonnen wurde, schien über Hamburg erstrebenswerter und vorteilhafter als über Stettin, dessen Verkehrsbelastungen drückend wirkten. Der „gestrenge und ehrenfeste“ Matthias von Logau, die Seele des Kanalbaues auf schlesischer Seite und der Vermittler des Vertrages von 1555, war zugleich ein eifriger Förderer des Salzwesens. Als Rückladungen kamen vor allem Garn, Wolle, Röte und Kupfer in Betracht. Durch die besondere Aufmerksamkeit, welche der König vom Beginne seiner Regierung an dem Bergbau in seinem Kronlande gewidmet hatte, war dieser schnell in Aufnahme gekommen; Kupfer, wie Färberröte bildeten sehr ansehnliche Handlungsartikel. Für den Transport des ersteren waren die Wasserstraßen besonders bedeutungsvoll. Fast der gesamte Bergbau lag in den Händen süddeutscher, vor allem Augsburger Kapitalisten; die Fugger allein hatten die Oberkärntner, die Oberlavanthaler, die Schemnitzer Werke in Ungarn, die Schwatzer Gruben in Tirol und andere gepachtet oder in eigenem Besitze. Die Fugger und Welser aber standen zugleich mit Antwerpen in engster Beziehung.

Ferdinand nahm die Sache selbst in die Hand und scheute keine Mühe, sie zur Ausführung zu bringen, vor allem Joachim II. von Brandenburg und Moritz und August von Sachsen zur Mitwirkung zu bewegen.² Das Projekt scheint 1548 in Augsburg

¹ Grünhagen, a. a. O. p. 39 und 40.

² Die lange Geschichte des Kanalbaues von 1548 bis 1668 bietet handelspolitisch nur wenig Interessantes; ich gebe nur die wichtigsten Daten und verweise auf Joh. Christoph Bekmann, Beschreibung der alten löblichen Stadt Frankfurt a. O. 1706, p. 39 ff., woselbst ein Plan des Grabens; J. Chr. und Bern. Ludw. Bekmann, Historische Beschreibung der Chur- und Mark Brandenburg, 1751, I, p. 1015 ff., 1020 ff.; A. Berghaus, Landbuch der Mark Brandenburg, 1855, II, p. 178 ff.; v. Buchholtz, a. a. O., 1838, IX, p. 225 ff.; Droysen, Abhandlungen zur neueren Geschichte, 1876, p. 405 ff.; Joh. Falke, Geschichte des Kurfürsten August von Sachsen, 1868, p. 261 ff.; Hausen, a. a. O., II, p. 388 f.; Heller, a. a. O., p. 22 ff., 35 ff.; F. W. Hoffmann, Geschichte der Stadt Magdeburg, 1885, II, p. 197 ff.; Klöden, Beiträge zur Geschichte des Oderhandels, 1845 bis 1852, Stück IV bis V; Stieve, Sitzungsberichte der philosophischen, philologischen und historischen Klasse der Münchener Akademie der Wissenschaften, 1883, p. 460 ff. etc., ferner auf die Akten des Berliner Staats-Archivs (B. St. A.) R. 19. 70a: Wien, 25. März 1550, Schreiben Ferdinands an Joachim; Pflugsche ms. Sammlung 3. R. 94. II. A. I. 1567; von 1558 bis 1693 R. 19. 59b Vol. I und II.

Sam. de Pufendorf, de rebus gestis Friderici Wilhelmi Magni 1733, XIX, § 105 p. 1314, Zacharias Zwanzig, incrementa domus Brandenburgicae, I, Tit. XVIII, Kap. 3, und VIII, Tit. IV, Kap. 19, ebenso

zum erstenmale zur Sprache gekommen zu sein. Am 1. Juni 1548 reichten die brandenburgischen Räte ihr Gutachten über dasselbe ein, am 7. Juni berichtete Ferdinand an Moritz von Sachsen über die Augsburger Rücksprache mit Joachim, am 30. Juli beauftragte er von Wien aus seinen Sohn, taugliche und mit den Verhältnissen vertraute Personen zu Kommissaren zu erwählen. Die langwierigen Beratungen und die Zusammenkünfte der von Ferdinand und den beiden Kurfürsten ernannten Abgeordneten von 1548 bis 1556 aber scheiterten an der Unnachgiebigkeit Sachsens, welches durch das Unternehmen eine geringere Benutzung seiner Landstraßen und dadurch besonders eine Einbuße an dem Handel, wie eine Schmälerung der Privilegien Leipzigs befürchtete.

Ferdinand und Joachim wurden dadurch nicht entmutigt; noch 1556 ließen sie durch ihre Räte die Örtlichkeiten bei Frankfurt in Augenschein nehmen. Die persönliche Unterredung der beiden Fürsten zu Frankfurt a. O. im Jahre 1558 bewirkte die Einsetzung einer Kommission zur abermaligen Untersuchung und zur Ausführung des Unternehmens. Nach dem Vergleiche, den auf kaiserlicher Seite Matthias von Logau und Matthias von Lausnitz und auf kurfürstlicher Kaspar Wiederstät und Hieronymus Reiche, die Bürgermeister von Frankfurt und Berlin, am 1. Juli 1558 zu Müllrose abschlossen, sollte der Kaisergraben auf gemeinschaftliche Kosten hergestellt werden, und zwar übernahm der Kaiser den kostspieligen Bau von der Spree durch den Werchen-See bis an die Brücke von Müllrose und der Kurfürst von dem großen Müllroser See aus die Schlaube herunter bis an die Oder. Aber während der Kaiser den ihm zugefallenen Teil des Baues bis auf die Schleusen fast ganz ausführte, — nur etwa 700 Ruten fehlten im Jahre 1585 noch — kam man auf brandenburgischer Seite kaum über die Vorbereitungen hinaus. Umsonst beschwerte sich der Kaiser darüber. Nach einem vergeblichen Aufwande von 40 000 Thalern wurden seit 1563 die Arbeiten niedergelegt. Die kurfürstlichen Unterstützungsgelder flossen immer spärlicher; durch die verschwenderische Hofführung, durch den Türkenzug von 1542 und andere Ausgaben türmte sich Joachims II. Schuld dermaßen, daß sie bei seinem Tode auf 2 600 000 Thaler berechnet, aber von J. G. Droysen noch erheblich höher geschätzt wird.¹ Ein großes Hindernis war der heftige

Büsching, Erdbeschreibung, 1791, VIII, p. 221, bringen nur kurze Notizen über den Kanalbau.

Von der Benutzung des Materials, welches sich in den Breslauer Archiven über den Oderhandel und den Kanalbau befindet, habe ich Abstand genommen, da dasselbe, von berufener Hand geordnet, bereits zu gesonderter Verwertung vorlag.

¹ Geschichte der preussischen Politik, 1870, Territoriale Zeit, II, p. 317.

Einspruch Frankfurts. Es brachte den Hauptmann zu Zossen, Eustachius von Schlieben, auf seine Seite, der dann in seinen „Bedenken“ 1567 die Erbauung des Grabens gänzlich widerriert. Man zweifelte, daß die Schlaube genügend Wasser habe; der Adel, durch dessen Gebiet der Kanal geführt werden sollte, die Burgsdorffer an seiner Spitze, hoben hervor, welch großer Schaden ihnen durch den Graben entstehen würde, und widersetzten sich der Fortführung der Arbeiten.

Als Ferdinand 1564 starb, war die treibende Kraft zur Inangriffnahme des Werkes erloschen. Maximilian II. suchte zwar ebenfalls die Ausführung desselben durchzusetzen, aber mit noch weniger Glück als sein Vater. Die Zusammenkunft der beiderseitigen Räte zu Müllrose am 4. August 1567 blieb ebenso ohne Folgen, wie diejenigen Verhandlungen jener Zeit, in welchen neben den Fragen der Elböfönung auch jenes Projekt zur Sprache kam. Ein Teil des Breslauer Handels, der über Frankfurt auf dem Wasser- oder Landwege durch die Mark ging, mag schon damals sich von dieser Richtung abgewendet haben. Die Bemühungen mußten erschlaffen, als die oppositionelle Haltung der Niederlande gegen Philipp II. ein immer schärferes Gepräge annahm, vollends als 1588 durch eine verbesserte Verbindung der Spree mit dem Kersdorfer See die Landstrecke von Fürstenwalde bis Frankfurt auf drei Meilen abgekürzt wurde. Johann Georg von Brandenburg liefs 1585 durch eine Kommission den Graben in Augenschein nehmen. Sie fand, daß derselbe 2208 Ruten lang war und, wenn man weitere Unkosten nicht scheuen wollte, recht wohl zum gewünschten Ende zu bringen sei. Ihr einziges Bedenken ging dahin, daß seine Vollendung der Frankfurter Niederlage einen großen Abbruch thun würde. „Sonsten aber ist der Platz zu solchen Bawen so gelegen, als im Lande wol nicht besser wird zu finden sein“.

Brandenburgs Lässigkeit ist leicht erklärlich. Noch war die Durchführung des Planes nicht zur augenscheinlichen Notwendigkeit geworden. Es fehlte das Bedürfnis, dem märkischen Handel künstlich mit erheblichem Kostenaufwande nachzuhelfen: ist ja gerade das 16. Jahrhundert infolge der segensreichen Wirkungen eines andauernden Friedenszustandes als eines der glücklichsten für Brandenburg zu bezeichnen. Noch war die stadtwirtschaftliche Politik stark genug, um ihre Interessen siegreich zu verfechten; dazu das Sträuben des Adels und eine Kassenebbe, wie sie die vorangegangene Zeit nicht gekannt hatte. Obenein erblickte Joachim auch in dem Unternehmen für sein eigenes Land geringere Vorteile, als für den Kaiser; in dem Vertrage von 1555 forderte er Ferdinand aus diesem Grunde auf, dem früheren Anerbieten nach auch einen größeren Teil der Unkosten auf sich zu nehmen.¹ Kurz,

¹ Lünig, Teutsches Reichsarchiv, 1714, pars spec. cont. IV. II, Forts. p. 343.

der zu erhoffende Gewinn erschien nicht groß genug, um die entgegenstehenden verschiedenartigen Hemmnisse zu bewältigen.

Was für Böhmen die Öffnung der Elbe bedeutete, war für Schlesien die Schifffahrt auf der Oder und ein Kanal zur Spree. Es erwachte im 15. und 16. Jahrhundert zum erstenmale die klare Erkenntnis von den wirtschaftlichen Vorzügen der Wasserstraßen, welche auch von erheblichen Aufwendungen zu ihrer Verwirklichung nicht zurückschreckte.

Karls IV. Bemühungen standen noch ganz vereinzelt da. Gleichwie die durch ihn zur Blüte gelangte Prager Malerschule im Gegensatze zu der Nürnberger und Kölner keinen, weder urkundlich noch stilkritisch erweisbaren Einfluß auf die deutsche Malerei hinterlassen hat, sind auch die handelspolitischen Pläne Karls fast ohne Spuren im Reiche geblieben. Sie gingen von dem Gedanken aus, den Handel des böhmischen Königreiches zu beleben, vor allem Prag zum Mittelpunkt desselben zu machen. Die Verbindung der Moldau mit der Donau sollte die levantischen, ungarischen und deutschen Waren von ihren bisherigen Wegen ab durch Böhmen leiten, Oder und Elbe sollten die direkten Handelswege, dort Frankfurt, hier Tangermünde die geeigneten Stapelplätze bilden. In Lübeck trat der Kaiser mit dem hanseatischen Bunde in Verhandlungen, um ihn für seine großen Pläne geneigt zu machen. Auch mußte es ihm bereits naheliegen, sich zu Gunsten seines brandenburgischen Besitzes erstlich mit dem Gedanken einer Zusammenführung der Elbe und Oder zu befassen.

Diese Bestrebungen, welche aus dem Kopfe eines Herrschers zur Kultivierung und Bereicherung seines Stammlandes entsprungen waren, in ihren Zielen sich auf ein begrenztes Gebiet beschränkten und infolge des überwiegend kriegerischen Geistes ihrer Ursprungszeit ein durchaus fremdartiges Gepräge behielten, waren im 15., noch mehr im 16. Jahrhunderte allgemein geworden. Mochten Böhmen und Schlesien den nächsten Anlaß zu den Bestrebungen Ferdinands I. geben, diese waren der Ausdruck eines überall empfundenen Bedürfnisses. Alle wirtschaftlichen Umgestaltungen, welche diese Zeit kennzeichnen, drängten darauf hin, nun auch die Verkehrsmittel den Anforderungen des Verkehrslebens anzupassen, und geboten immer nachdrücklicher die Benutzung der natürlichen Straßen. Weitere Absatzgebiete eröffneten sich, eine leichte Verbindung der Hinterländer mit den Hansastädten wurde die Lebensfrage für den Vertrieb mancher Handelsgegenstände. Mehr aber als Ferdinand I. und Maximilian II. errangen, — und das war im Grunde kaum ein Gelingen der ersten Anstürme —, hätte zu ihrer Zeit selbst ein strafferes Regiment, selbst eine noch lebhaftere Anteilnahme nicht erreicht. Die im gegenseitigen Kampfe erstarkte Macht einer schranken-

losen Interessenpolitik blieb eine unerstürmbare Mauer. Es giebt Ideen, sagt Häusser in Bezug auf die Calmarer Union, die sehr gesund und naturgemäß sind und dennoch scheitern, weil sie entweder zu früh oder zu spät kommen. Trotzdem erscheinen Bemühungen nicht tadelnswert, deren Erfüllung vom Standpunkte späterer Jahrhunderte freilich als unmöglich angesehen werden muß.

2.

Die treibenden Gründe zur endlichen Vollendung des Werkes.

Viele entwicklungsfähige Gedanken und Pläne, welche dem sturm- und drangvollen Jahrhunderte der Reformation entsprangen, sind ganz dem Dunkel der Vergessenheit verfallen oder erst in viel späteren, ruhigeren, geklärteren Zeiten verwirklicht worden. Das Kanalprojekt trat bereits durch den Großen Kurfürsten in die letzte Phase seiner Geschichte.

Die Lage der Mark Brandenburg war infolge des dreißigjährigen Krieges die denkbar traurigste. „Von 1623 geht die jammervolle Zeit an, da Krankheit, Pest, Krieg, folglich auch Hunger, Raub, Verwüstung und alle nur mögliche Noth, nicht nur Berlin, sondern auch die ganze Mark Brandenburg zu Grunde gerichtet. Was noch Muth hatte, das suchte der neuen Noth, so der ersten auf dem Fuße folgte, durch die Flucht zu entgehen, und begab sich nach Hamburg, und in andere Nordische Gegenden.“¹ Die Kosten des Aufenthaltes Mansfelds in der Mark werden auf 16 Tonnen Goldes, d. h. auf 1 600 000 damalige Reichsthaler berechnet.² Unerhört waren die Greuelthaten der Kaiserlichen im Jahre 1627. Nicht weniger als 20 Millionen Thaler sollen Wallenstein und Montecucculi aus der Mark gesogen haben, Berlin und der Kreis Teltow erlegten allein innerhalb 16 Monate 300 000 Thaler. Die Verwüstungen und Plünderungen des schwedischen Heeres, die von ihm geforderten Geld- und Getreidelieferungen waren gleichfalls eine drückende Last. Die zügellose Soldateska scheute vor keiner noch so frevelhaften und unerhörten Unthat zurück. Die verkehrsreichsten Städte lagen verlassen, von manchen Dörfern war kaum noch etwas zu sehen, die ergiebigsten Felder blieben unbewirtschaftet. Nach einer wohl übertriebenen Angabe aus jener Zeit sollen in der Mark Brandenburg 48 Schlösser, 60 Städte, 5000 Dörfer von feind-

¹ Süßmilch, Berlins schnelles Wachsthum, 1752, p. 17.

² Gallus, Geschichte der Mark Brandenburg, 2. Aufl., 1792 bis 1805, IV, p. 22 ff.; v. Orlich, Geschichte des preussischen Staates im 17. Jahrhundert, 1838, I, p. 51.

licher Hand zerstört worden sein.¹ In Berlin und Köln starben an der Pest 1630 777 und 1631 2066 Einwohner, 1637 zählte man 168 leerstehende Häuser, die Not erreichte 1640 ihren Gipfelpunkt. Als der Kurfürst 1643 in die Stadt einzog, konnte man nicht einmal den nötigen Unterhalt für seinen Hof beschaffen.

Aus diesem Zustande tiefster Erniedrigung, fürchterlichster Verwüstung und elendester Verarmung, welchen die Schwarzenbergische Politik über die Mark gebracht hatte, hob Friedrich Wilhelm sie bald wieder empor: nicht durch die Politik überlegener Geduld, durch zurückhaltendes und bedächtiges Auftreten, sondern durch Zielbewußtheit mit Festigkeit des Willens und oft rücksichtsloser Thatkraft gepaart. Zu der klaren Einsicht dessen, was seinem Lande not that, zu dem reifen Verständnisse für die meisten gewerbe- und handelspolitischen Fragen seiner Zeit gesellte sich in diesem Fürsten eine Unermüdlichkeit, die ihn nicht ermatten ließ, den mannigfachen, unüberwindbar scheinenden Hindernissen trotzend, seine Pläne der Vollendung nahe zu bringen. Der glänzende Handel des aufstrebenden Holland, welches er in seiner Jugend kennen gelernt hatte, zeigte ihm klar, wo die Wurzeln der Kraft eines Volkes zu suchen seien, und wo er mit der Hebung seines Landes zu beginnen habe. Ein stehendes Heer war nicht denkbar, ohne zuvor die Steuerkraft der Bürger zu stärken, ohne Ansiedelungen in Stadt und Land zu befördern, ohne Ackerbau und Handel neu zu beleben. Eines der schönen Denkmäler, welches der für die Besserung des trostlosen Zustandes seiner Länder rastlos thätige Fürst seinen Unterthanen und der Nachwelt zu dauerndem Nutzen errichtete, war die glückliche Beendigung des seit einem vollen Jahrhunderte geplanten Kanalbaues. Durch Brandenburg mußte dieselbe unternommen werden, sollte sie überhaupt gelingen.

Den Elbschiffahrtssachen wandte sich Friedrich Wilhelm bereits 1645 zu. Die Vorstellung der Breslauer Kaufleute, welche kurz nach Beendigung des Krieges 1648 zur Wiederbelebung des daniederliegenden Handels die Verbindung der Oder mit der Spree bei Kaiser Ferdinand III. in Antrag brachten, bot ihm die äußere Veranlassung, sich auch diesem Unternehmen mit hingebendem Eifer zu widmen. Hatte der Kaiser guten Grund, aus Rücksicht auf Schlesien dem Kurfürsten das Projekt zu empfehlen und mit ihm Verhandlungen anzuknüpfen, um wie viel mehr der Kurfürst, zu Gunsten der Mark nicht nur dieselben aufzunehmen und weiterzuführen,

¹ „Lista der abgebrannten Sthäter, Schlösser und Dörffer, meistens durch die Schweden selbst, andere durch sie causiret, oder von andern seindt weggebrant undt ruinirt worden“, aus dem Königlichen Reichsarchive zu Stockholm, abgedruckt bei Dudik, Schweden in Böhmen und Mähren 1640 bis 1650, 1879, p. 377 f.

sondern eigenmächtig die Ausführung des Planes zu beschleunigen. Während das Interesse auf kaiserlicher Seite bald erlahmte, erstarkte es auf derjenigen Brandenburgs, je näher man dem Unternehmen trat. Es war eine Stellungnahme beider beteiligten Parteien zu dem Projekte, welche derjenigen im Jahrhunderte zuvor gerade entgegengesetzt war. Friedrich Wilhelm konnte und durfte nicht scheuen, das Werk ohne Unterstützung in Angriff zu nehmen und zunächst alle Kosten selbst zu tragen. Die Dringlichkeit der Vollendung desselben leuchtete ein, die Verhältnisse, welche für Brandenburg dereinst beim Kanalbau maßgebend gewesen waren, hatten sich wesentlich umgewandelt, und die tieferen Ursachen dieser Veränderung lagen nicht ausschließlich in den Folgen des dreißigjährigen Krieges, sondern reichten auf die Verhältnisse früherer Jahrzehnte zurück.

So günstig für Frankfurt das Scheitern aller Versuche gewesen war, welche auf den Kanalbau hinzielten — der verhängnisvolle Schlag gegen seinen Handel, der aber auch zugleich den der Mark mittraf, wurde zunächst von ganz anderer Seite geführt.

Längst hatten das auf sein altes ottonisches Privilegium pochende Magdeburg und das erst seit 1443 mit der Stapelgerechtigkeit ausgestattete Dresden den aufsteigenden Handel Frankfurts a. O. mit neidischen Blicken betrachtet und durch eine geplante Schiffbarmachung und Öffnung der Elbe an sich zu ziehen gestrebt. Ferdinand I. und Maximilian II. verfolgten denselben Gedanken im Interesse Böhmens. Der Kurfürst von Brandenburg wollte sich von den lästigen Fesseln Stettins befreien und seinen Ländern neue Exportwege erschließen, deshalb erlaubte er jetzt auch den fremden Schiffern, von Tangermünde aus abwärts sich der Schifffahrt zu bedienen. Doch die Zusammenkünfte von 1540, 1542, 1543, 1547, 1548, 1550, 1570, 1571, zu welchen sich Abgeordnete des Kaisers, Brandenburgs, Lüneburgs und Mecklenburgs einfanden, hatten keinen Erfolg. Den hartnäckigsten Widerstand gegen eine freie Elbschifffahrt leistete Lüneburg. Durch den bedeutungsvollen Handelsvertrag von 1538, den Magdeburg mit Hamburg entweder ohne vorhergegangene reifliche Überlegung seiner weittragenden Folgen schloß oder wirklich als den einzig sicheren und notwendigen Ausweg betrachtete, um nicht gänzlich durch Hamburg erdrückt zu werden und sich einen, wenn auch noch so unselbständigen Handel zu retten, gab es seinen starken Verkehr nach Flandern so gut wie ganz auf, verzichtete auf eine eigene lebhaftere Handelsverbindung mit anderen Städten und stellte sich in völlige Abhängigkeit von Hamburg, dessen Schiffer nun immer mehr direkten Weges elbaufwärts fuhren. Dies eigenmächtige Vordringen Hamburgs mit Umgehung der an der Ilmenau gelegenen Stadt Lüneburg mußte schließlic mit

einer Vernichtung ihres Handels enden. Als wirksamstes Gegenmittel ergriff Lüneburg eine erhebliche Zollerhöhung zu Bleckede und Schnackenburg und liefs zu wiederholten Malen die Schiffe auf seiner ersten Zollstation gewaltsam anhalten, die Güter ausladen und zu Lande nach Lüneburg bringen, von wo aus jedem Besitzer der Waren die Weiterbeförderung auf der Achse freistand. Magdeburg sah sich durch diese Maßnahmen in seinem Handel arg bedroht. Im Vereine mit Hamburg erwirkte es durch Kaiser Maximilian II. zweimal Pönalmandate, in welchen dieser bei Strafe die freie Schifffahrt zwischen Magdeburg und Hamburg zu hemmen verbot. Lüneburg liefs es bei diesem ungünstigen Bescheide nicht bewenden und brachte es dahin, dafs vom Kaiser eine mit der Untersuchung der gegenseitigen Beschuldigungen betraute Kommission eingesetzt wurde, bestehend aus den Herzögen von Mecklenburg und dem Fürsten von Anhalt. Es folgte am 4. Dezember 1570 die abermalige Bestätigung der Mandate und die Ernennung einer zweiten Kommission, nachdem die erstere ihr Urteil abgegeben hatte. Die vom Kaiser auf den 29. April 1571 zu Magdeburg einberufene Zusammenkunft, in welcher über die Elb- und Oderschifffahrt beraten wurde, scheiterte kläglich. Die braunschweigischen Herzöge und Lüneburg verharrten bei ihrem Proteste gegen die freie Elb- und Oderschifffahrt, ihnen schlossen sich der Kurfürst von Sachsen und Leipzig in nicht minder entschiedener Weise an. Endlich erklärte der Kaiser 1574 unter Beibehaltung der hohen Zölle zu Bleckede und Schnackenburg mit Ausnahme des Boisalzes die Elbschifffahrt für frei. Der Form nach war sie von nun ab ganz, der That nach wenigstens unterhalb Magdeburgs geöffnet.¹ Leipzig sah voraus, dafs jetzt Magdeburg selbständig seinen Handel in die Mark betreiben, ja der gesamte Warenverkehr und Getreidetransport von und nach Böhmen, der Lausitz, Mähren, Schlesien, Polen, Preussen, Pommern, der Mark direkt mit Hamburg und den Niederlanden vermittelt werden, und es selbst dabei mit leeren Händen ausgehen würde. Dafs diese Befürchtung zum Teil nicht unberechtigt war, sollten die unmittelbar folgenden Jahrzehnte zeigen. Von Finsterwalde zog sich derjenige Teil des nach der Nordsee gerichteten schlesischen Warenverkehrs, welcher zuvor über Leipzig ging, statt über Torgau auf Leipzig abzubiegen, meist sogleich nordwestlich über Jüterbogk nach Magdeburg.²

Weit tiefer und nachhaltiger als Leipzig wurden Frankfurt a. O. und die Mark durch die Eröffnung des Elbstromes von Magdeburg abwärts getroffen. Seit der Zeit, da Stettin

¹ Cellarius, Kurtze historische Nachricht von dem Stapelrechte der alten Stadt Magdeburg, 1741, p. 59.

² Heller, a. a. O. p. 20 f.

den Oderhandel zu beschweren anfang, bis in die siebziger Jahre des 16. Jahrhunderts war der Handel Schlesiens und der anliegenden Länder nach der Nordsee zum größten Theile durch die Mark gegangen. Jetzt wurde dies anders: der alte Landweg von Schlesien nach Hamburg und Lübeck durch die Mark, der über Crossen, Frankfurt a. O., Fürstenwalde, Berlin und Fehrbellin führte, wurde nur wenig benutzt; der Verkehr auf den Wasserstraßen der Spree, Havel und Elbe erfuhr ebenfalls eine sehr erhebliche Beschränkung. Die meisten schlesischen und polnischen Waren, die nach der Nordsee bestimmt waren, wandten sich über Spremberg, Finsterwalde, Jüterbogk oder nördlich von Sagan aus über Cottbus und Luckau nach Magdeburg, wo sie die Elbe erreichten. Die Nachteile, welche diese Verlegung des Handelsweges für die ganze Mark und die Zolleinkünfte zur Folge hatte, überwogen weit die Vorteile, welche Brandenburg anfangs dazu veranlaßt hatten, für eine freie Elbschiffahrt einzutreten. Der spätere Widerspruch Brandenburgs gegen dieselbe (1590) konnte an den Thatsachen nichts mehr ändern.

Auch die Verlegung der Handelswege nach dem westfälischen Frieden brachte hierin keine Besserung. Der dreißigjährige Krieg, der Niedergang des magdeburgischen Handels, die schlechte Fahrbarkeit der Elbe, die Unzuverlässigkeit der Schiffer und vor allem das anwachsende Zollunwesen hatten zwar den Elbhandel auf das empfindlichste getroffen. Die direkten Straßen von Schlesien durch die Niederlausitz bis in das Magdeburgische blieben trotzdem besucht, die alten Breslauer Wege nach dem Westen, die hohe Straße durch die Oberlausitz und die niedere Straße durch die Niederlausitz über Muskau und Spremberg nach Leipzig wurden jetzt wieder reger von dem schlesisch-hamburgischen und holländischen Handel benutzt; die Güterspedition Breslau—Amsterdam ging schon im 16. Jahrhundert über Leipzig, Halle, Aschersleben, Halberstadt, Wolfenbüttel, Lingen, Zwolle oder über Leipzig, Merseburg, Kassel. Nur wählte der schlesisch-hamburgische Warenzug statt der Elbe mit Vorliebe den schnelleren und sichereren Landweg über Lüneburg, die kostbareren Gegenstände wie Leinwand im 18. Jahrhundert wohl ausschliesslich.

Zudem hatte die direkte Schiffahrt von Dresden nach Hamburg von Jahr zu Jahr zugenommen. Das gespannte Verhältniß, welches von jeher zwischen Leipzig und Magdeburg bestehen mußte, schlug in offene Feindseligkeiten um, als Leipzig, und zwar trotz Sträubens des für seine landesherrliche Gewalt fürchtenden Friedrich des Weisen, sich vom angehenden 16. Jahrhundert durch besondere kaiserliche Privilegien sein Stapelrecht bestätigen liefs, dies dem älteren Magdeburg aufzuzwingen und dessen weiterem Aufblühen Schranken zu setzen begann. Mit wie großer Hartnäckigkeit die Stadt

und Sachsen der Durchführung einer freien Elbschiffahrt entgegengetreten, ist bereits erwähnt. Als sie dennoch zustande kam, brachte Sachsen das Verbot der Elbfahrt in seinem Gebiete für alle nicht kursächsischen Schiffer um so strenger zur Ausführung: eine Ausdehnung des Leipziger Stapelzwanges, welche nur von den unerhörten Forderungen der Stadt bezüglich des Strafsenzwanges im 18. Jahrhundert übertroffen wurde. Für die Böhmen, welchen nur der Wasserweg eine leichte Ein- und Ausfuhr ermöglichte, war dies ein ebenso schwerer Schlag als für Magdeburg, das einen möglichst regen Verkehr mit Böhmen im Interesse seines eigenen Handels nur erwünschte, zumal ihm ja oftmals von den Kaisern zu Gunsten der Elbschiffahrt das Stapelrecht bestätigt war. Man stellte nur die Bedingungen, daß die Magdeburg passierenden Schiffer für ihre Kaufmannsgüter die Niederlage bezahlten, Verwahrungsurkunden ausfertigten, und die Fremden ihre angefahrenen Güter nur an magdeburgische Stadtbürger verkaufen mußten. Die Wohlfahrt des Landes erforderte es — mit diesen Worten rechtfertigt der Verfasser der Leipziger Handlungsgeschichte (1772) das Vorgehen Sachsens gegen die fremde Schiffahrt — daß die Sachsen widersprechen mußten; das Privilegium, vermöge dessen sie die Herrschaft über die Flüsse, wie weit sie ihr Land durchströmten, behaupteten, machte ihre Verbindlichkeit noch stärker; der Verlust, welchen die Schatzkammer und die Zölle dabei erlitten, war ein wichtiger Beweggrund, und der Schaden, den die Leipziger Stapelgerechtigkeit in Zukunft hätte erfahren müssen, forderte ihre Wachsamkeit auf, um alles Unglück, welches der Handlung dadurch bevorstände, bequem abzuwenden.¹ Wenn auch 1661 unter Kaiser Leopold die Böhmen nach vielen vergeblichen Versuchen, die Einwilligung Sachsens zu erhalten, die Elbschiffahrt für frei erklärten und sie zu betreiben anfangen, so geriet sie doch 1706 durch Eingreifen Augusts des Starken wieder ins Stocken. Je mehr aber Sachsen seine Nebenbuhler vom Warentransporte auf der Elbe auszuschließen trachtete, umsomehr strebte es selbst danach, seinen Schiffsverkehr zu steigern. Für die Landstadt Leipzig freilich bedeutete die Schiffahrt auch der eigenen Unterthanen im sächsischen Gebiete eine beträchtliche Einbuße ihres Handels; noch im 18. Jahrhunderte war es ihr Ziel, dieselbe zu erschweren; für Pirna und Dresden aber war sie von größter Bedeutung. Schon vor dem dreißigjährigen Kriege erreichte sie eine nicht unerhebliche Ausdehnung.

Das größte Hindernis für sie war das magdeburgische Stapelrecht, die einzige Waffe, welche Magdeburg gegen Sachsens Maßnahmen mit Nachdruck ins Feld führen konnte. Bis zum Beginne des 17. Jahrhunderts hatte es mit unglaub-

¹ p. 174.

licher Zähigkeit die Aufrechterhaltung dieses Rechtes verteidigt. Die Belagerung der Stadt 1550/51, welche mit der Dreiteilung unter Kursachsen, Kurbrandenburg und den Erzbischof endete, die dauernden Reibungen mit dem auf des Erzbischofs Seite stehenden Hamburg, die Angriffe gegen ihr Kornverschiffungsmonopol, eine Reihe von schweren Unfällen, ihre mit den Misserfolgen der äußeren Handelspolitik Hand in Hand gehende Zerrüttung im Innern bereiteten den haltlosen Zustand vor, welchem die Stadt in den trüben Zeiten des dreißigjährigen Krieges erlag. Das Jahr 1631 brachte ihre vollständige Vernichtung, und mit dieser sank auch ihr sorgsam gehegtes Kleinod zu Boden. Nach dem westfälischen Frieden waren selbst die Bemühungen eines von patriotischem Eifer erfüllten Guericke völlig ergebnislos, die garantierten Rechte gegen die mächtigen sächsischen Interessen durchzusetzen. Der Administrator Herzog August, der am ehesten dem Handel und der Schifffahrt hätte aufhelfen können, folgte ganz der Politik seines kurfürstlichen Vaters und zeigte sich den Bestrebungen Magdeburgs gegenüber als erbittertster Feind. Er zwang die Bürger zu höheren Abgaben und sperrte die Elbschifffahrt, um die verweigerte Huldigung mit Gewalt zu ertrotzen. Seine Hauptthätigkeit richtete er auf den einen Punkt, der Stadt ihr Stapelrecht zu entreißen und es auf die Städte Barby und Burg, welches letztere im Prager Frieden an Sachsen gekommen war, zu übertragen. Der Große Kurfürst stellte sich zunächst gemeinschaftlich mit dem Kurfürsten von Sachsen und dem Administrator August der Ausführung der im westfälischen Friedensinstrumente an Magdeburg gegebenen Versprechen, namentlich der Bestätigung des ottonischen Privilegs, entgegen. Freilich waren die Interessen, welche die beiden Kurfürsten hierin verfolgten, gänzlich verschieden. Der Kurfürst von Sachsen durfte es nicht zulassen, daß Magdeburg mit großen Vorrechten ausgestattet wurde, wenn nicht Leipzigs Handel zu Grunde gehen sollte; er strebte danach, die ältere Rivalin seiner Handelsstadt für die Dauer zu vernichten. Anders dachte der Große Kurfürst. Er mußte befürchten, daß die Stadt nur an Selbständigkeit gewinnen und sich später um so schwerer seiner Herrschaft fügen würde, sobald er ihre Rechte befürwortete. Huldigte ja Magdeburg noch immer der alten Hoffnung auf Reichsfreiheit, nach der es stets getrachtet hatte, und die es auch wirklich mit Bestimmtheit durch die Gunst der Reichsstädte und Schwedens zu erlangen hoffte. Wiewohl sich deshalb Friedrich Wilhelm genötigt sah, mit Waffengewalt einzuschreiten, um die Stadt zum Gehorsam zu zwingen, so mußte es doch andererseits ihm, dem großen Förderer von Handel und Schifffahrt, vor allem am Herzen liegen, die Einwohner durch Unterstützung und Hülfe aus der elenden Lage

für sich zu gewinnen und sie die Vorteile seiner Regierung vor der sächsischen erkennen zu lassen. Hierzu bot sich auch sogleich Gelegenheit. Als der Große Kurfürst in der Konvention von Kloster Bergen (28. Mai/6. Juni 1666) für sich und den Administrator August die Huldigung verlangte und eine Besatzung in die Stadt legte, gab er zugleich die schriftliche Versicherung, daß er ihre sämtlichen Privilegien und bisher innegehabten Gerechtigkeiten, insbesondere ihre von alters her gebrauchte Niederlags- und Stapelgerechtigkeit, anerkenne. Auch gebot er bald darauf (21. Dezember 1671) auf das strengste, die unberechtigte Schifffahrt der neuen Schiffsstätten in den perchauschen und ferchlandischen Gruben einzustellen, widrigenfalls die Beschlagnahme des Schiffes wie Gutes erfolgen sollte (20. Januar 1676), und zwischen Tangermünde und Magdeburg keinerlei Waren ein- oder auszuladen (4. Januar 1684); ferner erkaufte er von dem ältesten Sohne des verstorbenen Administrators August die Stadt Burg, kurz, er that alles, was zur Sicherung der magdeburgischen Schifffahrt in seinen Kräften stand. Günstige Resultate blieben nicht aus. 1697 wurden 35 839, 1709 63 947 $\frac{1}{2}$ und 1710 sogar 72 000 Wispel Korn versandt, die trotz der Herabsetzung des Tarifs von 12 auf 8 gute Groschen für den Wispel eine Einnahme von 28 224 Thalern abwarfen.

Aber das, was Magdeburgs Elbhandel neben einem Zurückdrängen der Hamburger Schiffer mit am schnellsten in die Höhe gebracht hätte, erreichte der Kurfürst doch nicht: die Verminderung der sächsischen Schifffahrt.

Seit den dreißiger Jahren des 17. Jahrhunderts stand es den Sachsen ganz frei, ungehindert durch Magdeburg hindurchzufahren. Während sie zuerst noch dem Magistrate hatten Reverse ausstellen müssen, daß die ihnen gewährte Durchlegung durch die alte Brücke der Stadt und deren Stapel- und Niederlagsgerechtigkeit zu keinem Präjudiz gereichen und ausgedeutet werden solle, fiel 1685 auch diese Schranke. Als sie 1727 wieder hergestellt wurde, vermochte sie nichts zu erwirken. Bald wuchs die sächsische Schifffahrt so erheblich an, daß das magdeburgische Kommerzium immer empfindlicher darunter zu leiden hatte. Die Sachsen fuhren statt mit einem oder zwei Gefäßen mit vier bis sechs Masten auf- und niederwärts; sie machten jährlich zwei, drei und mehr Fahrten; in Hamburg mieteten sie fremde Schiffe und brachten nicht allein eigene Güter, sondern auch fremde (Prager, Wiener, lausitzer, Linzer etc.) als Fracht von Hamburg herauf; sie leerten unterwegs die gemieteten fremden Gefäße aus und luden die Waren in ihre entgegenkommenden eigenen Schiffe um. Die Magdeburger mußten oft, zumal bei schlechter Kornschifffahrt, ledig gehen; kein böhmisches und österreichisches

Gut gelangte mehr zur Niederlage in Magdeburg.¹ Nach langen Verhandlungen kam es endlich 1747 zu der wichtigen Bestimmung, welche allen Hamburgern wie Sachsen die Durchfahrt durch Magdeburg verbot. Diese Erneuerung der alten Magdeburger Stapelgerechtigkeit war das wirksamste Gegengewicht gegen Leipzigs Strafsenzwang, deren Folgen Büsch mit denjenigen vergleicht, welche die englische Navigationsakte bezweckte.

Was Frankfurt und die Mark durch die sächsische Schifffahrt seit der Elböfönung, besonders seit 1631, einbüßen mußten, ist ersichtlich. Die Ober- und Niederlausitz, Böhmen, Mähren, Österreich konnten besser von Meissen, Dresden und Pirna aus mit Heringen, Thran, Honigfischen, Weinen, Gewürzen und Farbwaren versorgt werden als von Frankfurt, wohin sie meist zuvor geschafft worden waren. Stromabwärts gingen in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts ansehnliche Mengen schlesischer, lausitzer und böhmischer Leinwand nach Hamburg. Zum großen Verdrusse Leipzigs zeigten Dresden und Pirna selbst einige Jahrzehnte nach der Eröffnung des neuen Grabens kaum eine merkliche Abnahme ihres Handelsverkehrs mit dem Nordwesten und Südosten.

Auch eine Reihe anderer Ursachen trug noch dazu bei, daß die Handelswege durch die Mark stets allgemeiner verlassen wurden: der hohe sächsische Zoll zu Fürstenberg, der von jedem Reichsthaler Wertes vier gute Pfennige betrug, die schlechte Behandlung der Waren, die Vergrößerung der Hamburger Schiffe zwischen Hamburg und Berlin auf hundert und mehr Lasten, so daß wegen der stark verlängerten Ladungszeit oft sechs Monate zugebracht wurden, ehe die Waren zur Stelle gelangten, während ein Monat zum Transporte von Hamburg bis Breslau ausreichte, die Übertragung der höheren Spree-, Havel- und Elbzölle auf das Land, der schwedisch-polnische Krieg und andere Gründe mehr.

Frankfurt, das vielleicht selbst durch die argen Bedrückungen der Oderschifffahrt und durch Transportverzögerungen von seiten der Faktoren nicht ganz schuldlos war, blieb außer Besitz der alten Handelsvermittlung zwischen den Hansastädten und den österreichischen Ländern. Der dreißigjährige Krieg wurde für die Stadt noch besonders verhängnisvoll. Denn durch ihn eröffnete sich auch eine neue Landverbindung Schlesiens mit Pommern und der Mark. 1631 hatte Gustav Adolf Frankfurt auf das grausamste heimgesucht, und erst 1644 räumten die Schweden die Stadt. Die Breslauer hatten während dieser Zeit die Frankfurter Niederlage ganz unbeachtet gelassen. Trotz der Verordnungen vom 28. No-

¹ B.-St.-A. CLXXXI, 4. Acta betreffend den Succes des Magdeb. Commercii, 1740 bis 1756.

vember 1643 und 19. August 1657 und der Drohung, daß sich jeder Fuhrmann bei Verlust der Güter, Wagen und Pferde hüten solle, auf verbotenen Strafsen mit Kaufmannsgütern bei Frankfurt vorbei zu fahren, liefs man die Stadt östlich oder westlich liegen und benutzte von Crossen aus die Landwege entweder über Drossen oder Zielenzig nach Küstrin und Landsberg oder über Beeskow oder Müllrose nach Fürstenwalde.¹

So vollzog sich hier eines der wunderbarsten Schauspiele der deutschen Handelsgeschichte: Stettins unbeugsamer Starrsinn und die Öffnung der Elbe legten mit den Grund zu Hamburgs Aufschwung im 17. Jahrhundert; alle Länder, deren natürliche Lage die Benutzung der Oder gebot, richteten den Schwerpunkt ihres Handelsverkehrs nach Nordwesten; Hamburg wurde der Knotenpunkt des deutschen Aus- und Einfuhrhandels, und Brandenburg, welches durch eine leichtere Verbindung mit der Nordsee Stettins Unnachgiebigkeit zu erschüttern vergeblich ersehnt hatte, ging beinahe leer aus. Die schweren Folgen der dauernden unnatürlichen Vermeidung brandenburgisch-preussischen Gebietes waren einleuchtend und fühlbar genug, ihre möglichst baldige Beseitigung als dringend notwendig erscheinen zu lassen. Dieselbe konnte man um so leichter zu erreichen hoffen, da wenigstens die Hamburger und Breslauer sich nicht aus Willkür oder politischen Veranlassungen einen anderen Weg gesucht hatten, sondern durch in die Augen springende, leicht zu Gunsten der Marken ersetzbare Vorteile dazu gezwungen wurden.

Wo der erste und geeignetste Schritt zu thun sei, um den Handel in die Mark zurückzulenken und zu beleben, darüber konnte schon zu Anfang des 17. Jahrhunderts in den Augen derer, die mit den Verhältnissen vertraut waren, kein Zweifel mehr herrschen. Als der Große Kurfürst den Thron bestieg, war nach langem Kampfe an Stelle des bisher immer noch überwiegenden Landverkehrs zwischen Breslau und Frankfurt glücklich fast ausnahmslos die Befahrung der Oder zwischen beiden Städten getreten.² Bereits 1588 war die erste Schleuse zu Fürstenwalde angelegt, und die Kersdorfer Niederlage errichtet, um demjenigen Teile des großen schlesisch-hamburgischen Durchgangshandels, welcher auch nach der Elböfnung durch die Mark ging, durch die Abkürzung des Landweges zwischen Oder und Spree eine Erleichterung zu verschaffen

¹ B.-St.-A. Neumark, Kommerzien Sachen No. I. Acta wegen der Strafsenfahrt zwischen Frankfurt und Breslau.

² Bekmann, Beschreibung der Mark, 1751, I, p. 1018 ff.; Friedenberg, Tractatus de Silesiae Juribus, 1741, II, Kap. XXVI, p. 186 f.; Hausen, a. a. O., p. 385 ff.; Klöden, Beiträge, Stück V. passim; Lünig, a. a. O., pars. spec. cont. IV, II, Forts. p. 343 ff.; Schmoller, Studien über die wirthschaftliche Politik Friedrich des Großen, in seinem Jahrbuche, VIII, 2, p. 24 ff.

und ihn dadurch womöglich etwas zu vergrößern. Der Vertrag von 1555 war 1567 und 1585 trotz des heftigen Widerspruches Frankfurts gegen die Benutzung des Stromes erneuert worden. Dieser fand seine Begründung in der naheliegenden Gefahr, durch die Freigebung der Oder der bisher emsig und erfolgreich verteidigten Stapelgerechtigkeit verlustig zu gehen. Das Widerstreben war um so energischer, weil die Schifffahrt, einmal mit einigen Waren unter der Verpflichtung der Abgaben und unter der Beobachtung der Niederlagsrechte zugestanden, bald auch mit anderen Waren ohne Erfüllung der gestellten Bedingungen zu befürchten war. Auch die Vorzüge des Landverkehrs hatte die Stadt in zu reichem Maße genossen, um sie ohne weiteres aufzugeben. Der Kurfürst schenkte den Vorstellungen Gehör, die abermalige Erneuerung des Vertrages wurde verhindert.

Aber es half doch nur wenig, daß Johann Georg 1597 und Johann Sigismund 1609 die Benutzung des Stromes In- und Ausländern zu Gunsten der Zölle und der Frankfurter Niederlagsgerechtigkeit bei Verlust der Waren untersagten und nur die alte gewöhnliche Landstrafse zu halten geboten.¹ Zwar unterstützten juristische Gutachten, welche die Berechtigung der Oderbefahrung von seiten Schlesiens erweisen sollten, die zahlreichen Klagen Breslaus, ohne gegen Frankfurt irgendwie durchzudringen. Dennoch waren die Fahrten auf der oberen Oder, namentlich die Schiffsendungen mit Boisalz, Röte, schlesischem und ungarischem Kupfer in einem solchen Steigen begriffen, daß mit dem Beginne des 17. Jahrhunderts an die Sperrung des Flusses bis Breslau nicht mehr gedacht werden konnte.

Kaiser Rudolf II. erklärte 1605: die Oder sei ein flumen publicum et navigabile, der Vorteil für die schlesischen Kommerzien schneide den kurfürstlichen Unterthanen ihre Nahrung keineswegs ab. Der kaiserliche Revers, der den Fürsten und Ständen in Schlesien zum Nachteile gereichen möchte, solle von Frankfurt vorgelegt werden; weil die Stadt hiermit säume, sei ihr Verhalten ungegründet. Daß Ferdinand II. noch stürmischer auf die Oderbefreiung drängte und nicht abließ, am brandenburgischen Hofe seine Interessen an derselben geltend zu machen, ist im Hinblick auf die kaiserliche Politik jener Jahre sehr wohl berechtigt. Nach den schweren Niederlagen Christians IV. von Dänemark und Mansfelds schien der Gedanke einer habsburgischen Universalmonarchie greifbare Gestalt gewinnen, das dominium maris Baltici in habsburgischen Händen sich verwirklichen, die Entscheidung gegen die nordischen Reiche an den Küsten der

¹ B.-St.-A. R. 19. 70 a. Oderschifffahrt. Frankfurter contra der Schlesier Schifffahrt auf dem Oderstrome 1597.

Ostsee, an denen die kaiserlichen Heere standen, fallen zu sollen. Wallenstein, der Träger dieses ebenso kühnen wie großartigen Ostseeprojektes, wollte das Herzogtum Mecklenburg in seinen Besitz bringen, die widerspenstigen Seestädte sollten fallen, eine Flotte durch Unterstützung der Hansa errichtet werden, den habsburgisch gesinnten Städten des Hansabundes wurde ein neuer Aufschwung verheißten, ein habsburgisch-hanseatischer Handelsvertrag bildete die brennende Frage.¹ Spanien und Österreich vereinten sich, in Verhandlungen zu Danzig und Lübeck 1627/28 die Hansa durch verlockende Anerbietungen in das fein gesponnene Netz ihrer Interessen zu locken. Die räumliche Trennung der österreichischen Länder von der Ostsee mußte durch eine Verkehrs erleichterung verringert werden. Ebensowenig verwunderlich ist es, daß die kaiserlichen Forderungen hinsichtlich der Oderöffnung durch George Wilhelm ohne sonderliches Widerstreben zur Ausführung kamen: aus einer Habsburg feindlichen Politik im Jahre 1624 gelangte der Kurfürst unentrinnbar in den Bann der Kaiserlichen.

„Quid prohibetis aquas, usus communis aquarum est“ ertönte es auch von seiten der Breslauer Kaufleute. Mit des allgemeinen Landes höchstem Schaden sei es bisher geschehen, daß man die Waren nicht auf dem Strome zwischen Breslau und Frankfurt auf- und abführen durfte, sondern auf der Achse mit vierfachen, ja auch höheren Unkosten befördern mußte, „da doch Gott undt die Natur dieses mittel nicht vergebens gegeben, undt eröffnet, solches aber seither durch ezliche gaar wenig eigennützigte Leute, die Ihr sonderlich vorthail durch die Fuhrleute haben können, verhindert worden.“ Der Antrag des Rates zu Breslau an den zu Frankfurt im Jahre 1628, die Eröffnung des Oderstromes zu erwirken, traf jetzt schon auf einen viel günstigeren Boden als zuvor. Wirklich schienen den Frankfurtern die Augen geöffnet zu sein; sie selbst waren nicht abgeneigt, zum Vorthail ihres Handels die Sperrung der Oder beseitigt zu sehen, wenn sie auch eine Beratung mit den Breslauern in Schlesien ausschlugen.

Am 22./12. April gab George Wilhelm schließlich mit Vorbehalt der Suspension den Breslauern die Schifffahrt auf der Oder unter der Bedingung frei, daß „von den Wahren, so den Stromb hienauff oder herab geschifft werden sollen, eben daß gegeben werde, wals gegeben werden muste, wan Sie zur Achs hienauff geführt wurden“²: eines der wenigen Zugeständnisse des Kurfürsten an den Kaiser, die für Branden-

¹ Vergl. die Darstellung bei G. Droysen, Gustaf Adolf, 1869, I, p. 283 ff.

² B.-St.-A. R. 19. 70b. Oderschifffahrt, Eröffnung des Oderstromes betreffend, 1628.

burg keine verhängnisvolle Rückwirkung übten. 1629 veröffentlichte Schönborn, der kaiserliche Fiskal in Schlesien, sein umfangreiches Gutachten, in welchem er mit allen Mitteln juristischen Scharfsinnes die liberam Viadri in Oceanum navigationem zu begründen suchte. Während der Zeiten des dreißigjährigen Krieges wurde die Oderschiffahrt 1632 und 1633 aufs neue gestattet. Wenn auch die Kaufleute Frankfurts auf dem Landtage zu Kölln an der Spree im Jahre 1643 die Eröffnung der Oder befürworteten, sie als bestes Mittel gegen die Nachteile der Eröffnung der Elbe und Warthe, ja als ihre einzige Rettung vor vollständigem Ruin betrachteten, so zeigte sich doch bald darauf, daß die Stadt von der Aufrechterhaltung ihrer Stapel- und Niederlagsgerechtigkeit unter keiner Bedingung ablassen wollte. Trotzdem siegten die Bestrebungen Breslaus, für dessen Handel die Benutzung der Oder ein stets wachsendes Erfordernis wurde. Das Fuhrwesen hatte unter dem Drucke der Verwüstungen des Krieges doch zu sehr gelitten, um schnell in vollem Maße zur Befriedigung der Transportbedürfnisse auszureichen. Die Brücken waren zerstört, die Wege fast ganz unbrauchbar geworden, der Mangel an tüchtigen Pferden trat immer fühlbarer hervor, und das vagabundierende Gesindel gefährdete die Sendungen zu Lande. So mußte in den Verträgen vom 28. Dezember 1646 und 2. Oktober 1657 die freie Stromfahrt auf je 10 Jahre wiederum bewilligt werden. Selbst nach Ablauf dieser Frist suchte Frankfurt in richtiger Befolgung seiner früheren Forderungen die Schließung der Oder durchzusetzen.

Von Bedeutung ist in diesem Zusammenhange, daß die Schiffahrt auf der oberen Oder während der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts in vollem Schwunge war, und die Waren, welche die Spree, Havel und Elbe hinauf- und herabgingen, dieselbe wählten. Es war daher ganz den Verhältnissen entsprechend, daß Breslau 1648 die Verbindung der Oder und Spree beim Kaiser als wesentlich für seinen Handel hinstellte. Hätte Frankfurt gesiegt, wäre die obere Oder wirklich bis zur Regierungszeit des Großen Kurfürsten gesperrt geblieben, dann würden zum mindesten die Schwierigkeiten des Kanalbaues erheblich größere gewesen, und der Eintritt seiner für die Mark günstigen Wirkungen verzögert worden sein. So aber war es naheliegend und leicht, der Mark die Vorteile dieser lebhaften Schiffahrt zu sichern.

Endlich ist noch eines Momentes zu gedenken, welches den Entschluß Friedrich Wilhelms, die Oder mit der Spree zu verbinden und den blühenden oberen Oderhandel nach Berlin zu leiten, näher rückte und wesentlich seine Durchführung zu beschleunigen beitrug: es war die Erbitterung gegen Stettin, der Haß gegen Schweden, dem er trotz seiner berechtigten Ansprüche die geforderten Abtretungen hatte machen müssen.

Es ist bekannt, daß der Kurfürst lieber die ihm 1648 überwiesenen bevölkerten und handelsreichen Stifter Magdeburg, Halberstadt und Minden preisgegeben, ja sogar außer diesen noch zwei Millionen Thaler an Schweden geopfert hätte, als den mächtig wohlhabenden und den Neuerwerbungen an Umfang nachstehenden Teil von Pommern mit Stettin und den Odermündungen. Durch den westfälischen Friedensschluss waren das Frische Haff, die Oder mit ihren Mündungen, Stettin, Garz, Damm, Gollnow, die Insel Wollin, ganz Vorpommern mit den Inseln Rügen und Usedom, ferner Wismar, Bremen und Verden in schwedische Hände gelangt: das bedeutete die Gründung einer fremdherrlichen Großmacht auf deutschem Boden, die Lähmung eines selbständigen deutschen Nord- und Ostseehandels. Brandenburg-Preußen insbesondere empfand die knechtende Herrschaft am schwersten. Die schwedischen Licenten und Zölle an den Odermündungen erreichten eine so exorbitante Höhe, daß sie bis zum Stockholmer Frieden neben den alten Beschwerden als die wichtigste Hemmungsursache des Oderhandels jener Zeit zu bezeichnen sind. Jeder Schritt war heiß ersehnt und deshalb erlaubt, der die Möglichkeit verhieß, freie Bewegung zu gewinnen und eigene Kraft zu entfalten zum Nachtheile der schwedischen Machtstellung.

Fassen wir noch einmal die in erster Linie Ausschlag gebenden Gründe zusammen, welche den Großen Kurfürsten zum Kanalbau bewogen, so waren es die Hineinziehung des schlesischen Landhandels von Magdeburg und Leipzig in die Mark, sowie die Verlegung des Oderhandels in dieselbe und damit ein entscheidender Schlag gegen das schwedisch gebliebene Stettin. Freilich war die handelspolitische Bedeutung des Kanals mit der Lähmung des stettinischen Oderhandels und mit der dauernden Benutzungsbeschränkung der südlich die Mark umgehenden Handelswege noch nicht erschöpft. Auch einen Teil des regen Handels Polens mit Stettin über Landsberg und Driesen wie Großpolens mit Danzig über Schlochow und Konitz jetzt über Hamburg, durch Brandenburg und den neuen Graben zu leiten, stand zu erwarten; die polnischen Fuhrleute hatten dann nur den kürzeren Weg von Frankfurt nach Driesen, Landsberg und Posen, statt von dort nach Stettin und Danzig. Nicht weniger war als sicher vorauszu sehen, daß die bisher wichtige Versorgung Schlesiens mit Heringen, Thran und anderen Waren auf dem Landwege von Danzig über Thorn große Verminderung erleiden mußte. Was Stettin, Leipzig, Frankfurt, auch Thorn, Danzig, Magdeburg und Lüneburg einbüßten, sollte Berlin gewinnen.

3.

Bau, Einrichtung und Eröffnung des Grabens.

Dafs Friedrich Wilhelm sich wirklich von 1648 an mit dem Projekte beschäftigte, zeigen einige Akten des Berliner Staats-Archivs. Am 11. Februar 1648 meinte der Oberkammerherr Konrad v. Burgsdorff, dafs Schweden schwerlich seine Zustimmung zu dem Baue geben werde. 1653 war bereits, wie der Landesrecefs dieses Jahres (Art. 65) aussagt, der Plan zu dem Werke entworfen.¹ Der nächstfolgende Bericht in den Akten datiert vom Jahre 1655. Es sollte mit erfahrenen Leuten überlegt werden, wie das Werk am füglichsten anzugreifen sei, und ihnen dann dasselbe mit Zuziehung der Kammer verdungen werden. Der Lebuser Kreis erhielt den Auftrag, Wehren aufzuwerfen und den Schlaube-fluß aufzuräumen. Wie die Untersuchung 1660 ergab, war er demselben nicht nachgekommen. Einzelne Strecken waren so mit Holz und Strauchwerk angefüllt und hatten so viele Buchtungen und Krümmungen, dafs die Kommission nicht ohne Lebensgefahr den Graben befahren konnte; eine Untiefe nötigte sie sogar, die Besichtigung am Ufer des Wassers fortzusetzen.

Nachdem im Frieden zu Oliva vom Kaiser, von Schweden und von Polen dem Kurfürsten die Souveränität in Preussen zugesichert war, folgten zwölf Jahre des Friedens. Sie waren wohl dazu geeignet, dafs man nun ernstlich an die Ausführung des alten Planes herantrat. Wiewohl Friedrich Wilhelm durch den Kampf gegen die preussischen Stände stark in Anspruch genommen wurde und 1663 (18. Oktober) selbst in Königsberg erschien, war seine Fürsorge um das Unternehmen nicht minder rege.

Bereits 1662 wurden die neuen Erdarbeiten unter der Leitung eines italienischen Kriegsingenieurs, des bewährten General-Quartiermeisters Philipp de Chiese, in Angriff genommen, desselben Mannes, der 1660 mit der Ausführung eines Teiles des Potsdamer Stadtschlusses betraut worden war.² Während ihm 32 382 Rthlr. überwiesen wurden, versprach man dem holländischen Schiffs- und Schleusenbaumeister Michael Matthias Smidts für die Herstellung von 10 Schleusen und 6 Brücken die gesonderte Summe von 30 000 Rthlr. Man begann am See zu Müllrose und leitete den im ganzen etwa drei deutsche Meilen (23 km) langen Graben nach beiden

¹ Buchholtz, Versuch einer Geschichte der Churmark Brandenburg, 1771, IV, p. 154.

² Ihm standen zur Seite der Baumeister J. F. Blesendorf und der Mühlenmeister M. F. Winter. Vgl. Nicolai, Beschreibung der Residenzstädte Berlin und Potsdam, 1779, I, p. 354.

Seiten, teils nach der Spree zum Werchensee, teils neben oder durch die Schlaube nach der Oder zum Brieskower See, ohne sächsisches Gebiet zu streifen. Seine Breite betrug 5 rheinländische Ruten, seine Tiefe 6, sein Gefälle von Müllrose nach der Spree 12, nach der Oder hin 74 Fufs.¹

Friedrich Wilhelm sorgte sogleich im ersten Jahre des Baues dafür, daß die Arbeiter genügend mit Lebensmitteln versorgt und die Arbeitspferde von den Städten gestellt wurden. Klagen über diese Lasten blieben nicht aus. Wittstock bat, seine Pferde sofort oder gegen Pfingsten zu entlassen; Brandenburg schickte zwei gute Pferde, reichte aber zugleich das Gesuch ein, die Stadt mit anderen Pferden zu übergehen; auch Frankfurt bat, man möge sich mit zwei Pferden begnügen. April 1663 mußten die Städte Frankfurt, Fürstenwalde, Beeskow, Storkow, Peitz und Cottbus ihre Pferde mit den nötigen Knechten zur Heranschaffung des Holzes an die Schleusen hergeben. Futter und Lohn wurden von den nächstgelegenen Ämtern frei geliefert. November 1663 sollten Ruppín, Nauen, Neustadt, Brandenburg, Wittstock, Kloster Lehnín, Landsberg a. d. W., Schievelbein, Züllichau, Lenzen und Perleberg ihre Pferde zur Ablösung der anderen Städte nach dem neuen Graben bei Beeskow senden. Es folgten weitere Befehle an die Städte über Stellung der Pferde und Eingaben um Erlaß.² Durch den Bau entstandene Schäden für Privatpersonen wurden ersetzt. Das Werk schritt rüstig vorwärts, schon 1668 war es vollendet. Im Mai dieses Jahres nahmen die Obristen Plettenberg und Wernicke die Besichtigung desselben vor. Als der Kurfürst der polnischen Königswahl halber 1668 nach Preußen reiste, befuhr er „den Neuen Graben vom Werchensee — einer Ausdehnung der Spree — bis Briesekow an der Oder, vom 4. August bis 11. August, was allerdings eine große Zahl der grausamsten und unbarmherzigsten Empfangsfeierlichkeiten voraussetzen läßt“.³ Die dreizehn Schleusen

¹ Borgstede, Statist.-topograph. Beschreibung der Mark Brandenburg 1788, I, p. 128 f. — Eine genaue historisch-technische Beschreibung des Kanals befindet sich bei Berghaus, Landbuch der Mark Brandenburg, 1855, II, p. 173 ff. — Der Kanal steigt heute mittelst einer Schleuse von der Spree aus zur Scheitelhaltung (Meereshöhe etwa 42 m), welche durch das Tagewasser der waldreichen Umgegend gespeist wird, und fällt von hier, zum Teil im Bette des Schlaubeflusses geführt, mittelst acht Schleusen zum Niveau der Oder herab, welches er bei Brieskow oberhalb Frankfurt erreicht (Meereshöhe 22 m). Von hier aus wird die Verbindung mit der Oder durch den Brieskower See, ein geräumiges Hafnbassin, hergestellt. Vgl. die Angaben in neueren Werken: Denkschrift betr. die im preussischen Staate vorhandenen Wasserstraßen, 1877, p. 35 bis 36; Nördling, Die Selbstkosten des Eisenbahn-Transportes und die Wasserstraßen-Frage, 1885, p. 134 etc.

² Frankfurt. Reg.-Archiv, Akta was bei Anrichtung des neuen Grabens vorgegangen betr. 1657 bis 1741, Friedr. W.-Kanal No. 38.

³ (Louis Schneider) Spenersche Zeitung, 16. November 1858.

waren so geräumig angelegt, daß sechs große Oderkähne zugleich durch eine Schleuse gelangen konnten. Sieben Leute versahen den Schleusendienst. Nun mußte auch auf eine Verbesserung der Fahrbarkeit der oberen Oder hingewirkt werden; trotz der vielen vorangegangenen Bemühungen war noch 1668 die Breite dieses Stromteiles nicht größer als diejenige eines Oderkahnes. In der Folge waren von Breslau bis zum neuen Graben noch besonders sieben Wehren der Schifffahrt hinderlich.

Der erste Berater des Großen Kurfürsten bei dem neuen Unternehmen war der Amtskammer-Rath und Hofrentmeister Michael Matthias, jener Mann, der in aufopfernder Weise von den Tagen der Errichtung der Clevischen Post bis zu seinem Tode 1684 die ganze, ihm eigene Arbeitskraft in den Dienst seines Fürsten stellte. Mit seltener Umsicht beherrschte er alle handelspolitischen Gedanken, welche damals für Brandenburg in Frage kamen. Auch bei dem Kanalbau unterstützte er den Kurfürsten mit seinem weisen Räte. In der Überzeugung, daß die Ausführung möglichst zu beschleunigen sei und weitläufige Verhandlungen mit dem Kaiser dieselbe stark verzögern würden, befürwortete er entschieden die alleinige Inangriffnahme und die vorläufige vollständige Kostendeckung des Werkes durch Preußen. Von der weittragenden Bedeutung des Unternehmens war er ganz durchdrungen. „In Summa“, bemerkte er einmal am Ende eines Berichtes, „ich kann nicht genugsamb schriftlich meine Gedanken eröffnen, was vor ein nützlich gutes Werk in meinem Sinne die Schifffahrt durch den Neuen Graben ist.“ Wenn er auch bei seinem Eifer für die Sache mitunter sich wohl zu viel in nächster Zeit vom neuen Graben versprach, so traf er doch überall das Richtige. Die umfangreiche Korrespondenz des Rates mit dem Kurfürsten aus den Jahren 1668 und 1669, welche im Frankfurter Regierungs- und Berliner Staats-Archiv vorliegt, giebt das beste Zeugnis von den Schwierigkeiten, mit denen er zu kämpfen hatte, und von der Sorgfalt und Betriebsamkeit, mit der er die Schifffahrt durch den neuen Graben einzuleiten und zu befördern bemüht war.¹

Auf die Empfehlung des Oberhofmarschalls von Canstein hin erhielt Matthias am 13. August 1668 von Friedrich Wilhelm die Weisung, er solle sich mit den Kaufleuten ins Vernehmen setzen und alles dabei beobachten, „was zur Erhaltung Unsers Intensus dienet“. Einige Hamburger und Breslauer Kaufleute waren auf der ersten durch ihn ins Werk gesetzten Beratung zu Frankfurt a. O. (August 1668) nach einer Besichtigung des Grabens den neuen Plänen nicht abgeneigt; sie hielten es für das

¹ F.-R.-A. Friedrich-Wilhelms-Kanal No. 37. Akta und Nachrichten von dem bei Neuhaus angelegten Neuen Graben 1657 bis 1710.

Beste, wenn die Breslauer Oderkähne und die Hamburger Schiffe nur bis Berlin gingen, die Güter dort in andere Gefäße umgeladen und so nach Hamburg bezw. Breslau gebracht, und zu diesem Zwecke Lagerräumlichkeiten zu Berlin am Friedrichswerder geschaffen würden. Sie hofften hierdurch eine solche Steigerung des Hamburg—Breslauer Wasserverkehrs zu erreichen, daß wöchentlich je ein Schiff von Hamburg und von Berlin abgehen könnte. Auf einer zweiten Zusammenkunft (November 1668) versprachen sie, im kommenden Frühlinge einige Güter mit sechs küstrinischen Schiffern durch den Kanal zu senden, indem ihnen als Entgelt für diese Probefahrt der dritte Teil des Zolles geschenkt werden sollte. Am 27. Februar/9. März 1669 fuhren wirklich fünf große Oderkähne von Breslau ab, passierten am 8./18. März als erste Schiffe glücklich den neuen Graben und gelangten am 12./22. mittags in Berlin an; sie waren von dem Breslauer Hause Schmettau, welches den größten Handel von Breslau auf Hamburg führte, mit 28 Garnfässern, 4 Rötelfässern und 1½ Tonnen Wachs beladen. Durch Matthias' Sorge gingen die Güter nach der Umladung bereits am 14./24. frühmorgens nach Hamburg ab, wo sie innerhalb zehn Tagen eintreffen sollten. Die Zollbeamten wurden aufgefordert, die Schiffer nirgends über zwei Stunden aufzuhalten, um eine Probe für die Fahrzeit zu gewinnen. Noch in demselben Monat unternahmen vier andere Schiffe mit breslauischen Waren die Reise durch den Kanal; auch ihre Spedition fiel, dank der Umsicht Matthias', zu aller Befriedigung aus. Von Hamburg her gelangte der Schiffer Hans Frederichs mit 30 Last Lüneburger Salz durch den neuen Graben zur Frankfurter Niederlage; die Leute kamen zuhauf nach der Oder gelaufen, um das Hamburger Schiff zu sehen. Der Kurfürst war mit dem Fortgange der Sache sehr zufrieden. Es war ein Fest recht nach seinem Sinne, äußert sich J. G. Droysen, die ersten hamburgischen Schiffe nach Breslau, die ersten breslauischen nach Hamburg durch Berlin fahren zu sehen.¹

So sehr die Vorteile einleuchteten, welche sich durch den neuen Graben für Breslau und Hamburg ergaben, so waren doch verschiedene Aufforderungen an die Kaufleute beider Städte zur Benutzung desselben recht wohl angebracht. In Breslau herrschte während des Baues eine ausgesprochene Abneigung gegen den Kanal. Man fürchtete den Fürstenberger, Crossener und glogauischen Zoll. In Berlin und Müllrose, meinte man, würden keine Schiffsfrachten zu erhalten sein, und keiner die Unkosten vorschiesen wollen. Auf Grund der Privilegien Breslaus und Frankfurts,² nach denen beiden Städten allein die Niederlagsgerechtigkeit und die Beschiffung der Oder zu-

¹ Staat des Großen Kurfürsten 1865, III, p. 280.

² B.-St.-A. R. 19. 31.

stand, werde Frankfurt nicht zulassen, daß die Breslauer Kähne direkt durch den neuen Graben in die Spree gingen. Die Türkengefahr lähme den Handel nach Mähren, Österreich und Ungarn. Immerhin hätte schon in den ersten Jahren nach der Eröffnung eine ausgiebigere Benutzung des Grabens außer Zweifel gestanden, wenn Hamburg und Breslau sich durch nichts hätten beirren lassen. Aber Frankfurt, Leipzig und Stettin, die größten Feinde dieser neuen Schifffahrt, versuchten dieselbe mit allen möglichen Mitteln zu hintertreiben.

Die Frankfurter waren beflissen, die bei ihnen befindlichen Breslauer Kähne an sich zu ziehen, sie bestachen die Schiffer, daß sie die Frachten steigerten und ihre Gefäße zur Fortschaffung der von Hamburg ankommenden Sendungen nicht hergaben. Einige Frankfurter Kaufleute gingen nach Breslau, um die Fahrten durch den Kanal zu verhindern. Bald suchten die Frankfurter Schiffer und Handelsleute durch den Hinweis auf Wassermangel die Breslauer abzuschrecken und flehten sie an, nicht den Anfang mit den neuen Fahrten zu machen, bald drohten sie mit ihrer Stapel- und Niederlagsgerechtigkeit.

Die Frage nach Erhaltung oder Beseitigung dieses Rechtes in Bezug auf die durchgehenden hamburgisch—schlesischen Waren stand zu Frankfurt im Brennpunkte der Erörterungen. Wie schon erwähnt, unternahm die Stadt, als die Kanalarbeiten fast beendet waren, in der Verzweiflung einen neuen Ansturm, die Freiheit der Oderschifffahrt aufzuheben und sich dadurch ihre Rechte in vollem Umfange zu wahren. Doch der Große Kurfürst hatte andere Pläne für das Gedeihen seines Staates gefaßt, als die hartnäckigen Köpfe der Frankfurter Bürger für ihre Stadt; er mußte die besonderen Interessen Frankfurts, welches außerhalb des neuen Weges liegen blieb, zu Gunsten des Gesamtwohles vernichten. Schon als er 1664 versuchte, die Kaufleute Breslaus zur Benutzung des Kanals anzuregen, erklärte er die Anwendung des Frankfurter Niederlagsrechtes auf die den Graben passierenden Schiffe für unstatthaft, weil die nördlich gelegene Stadt von diesen gar nicht berührt, also ihr Niederlagsrecht auch nicht geschmälert würde. Am 14./24. September 1668 schrieb er, es stände ihm frei, „alle aus Schlesien nach Hamburg und wieder dahin durchgehende güter von der Frankfurter Niederlage zu befreyen, in Betrachtung es gleichmäsig zu auffnehmung Unserer Lande angesehen ist. Die Niederlagsgerechtigkeit aber der Stettinischen und Polnischen Güter mag ihnen woll gelassen werden.“ Am 12./22. Oktober sprach er sich dahin aus, daß die durchgehenden Waren von jenem Rechte befreit sein müßten, „zumaln Wir nicht gestatten können, daß umb der Frankfurter particuliren Nutzens willen und dessen sie sich bisshero zum praejuditz der Commerciën gemißbrauchet hätten, des gantzen Landes Nutzen und Wohlfahrt hintangesetzt werden

sollte. Soviel aber die Niederlagsgerechtigkeit von denen Gütern betrifft, so nach Stettin gehen, verbleibt es dabey und wollen Wir Sie dabey schützen“. Jenes Erstere aber, meinte Matthias, müfste sicherlich geschehen, sonst würde der Landverkehr mit der Meidung Brandenburgs nicht nachlassen, und „das ganze Landt den Nutzen umb der Frankfurter willen fahren lassen“. Am 22. Oktober/1. November bereits erweiterte der Kurfürst seine Ansicht dahin, daß auch alle Waren, welche von der Warthe die Oder herauf in den neuen Graben gehen würden, ebenfalls jenes Zwanges enthoben sein sollten.

Am 25. November und 7. Dezember 1668 erschienen Abgesandte Frankfurts in Berlin. Die fünfzig in ihrem Memoriale aufgesetzten Begründungspunkte widerlegte Matthias mit treffenden Bemerkungen. Die Argumente, welche die Stadt wie die Deputierten bei dieser Gelegenheit zur Verteidigung ihres Rechtes in ihren umfangreichen Eingaben vorbrachten, litten an denselben Übertreibungen und Einseitigkeiten, wie die in früheren Zeiten zur Sprache gebrachten. Man stützte sich auf die große Reihe von Privilegien über die Niederlags- und Stapelgerechtigkeit; einige Historici, so führten sie an, bezeugten gar, daß die letztere schon aus dem Jahre 146 herrühre. Sie sei nicht allein auf Stettin, sondern auch auf Breslau gerichtet; alles solle beim alten bleiben; der neue Graben werde ohnedem genugsam Nutzen schaffen. Wenn die Niederlags- und Stapelgerechtigkeit blofs auf die Stettiner ausgedehnt und im übrigen durch den neuen Graben bei der Stadt vorbeigeschifft, und freie Handlung der Fremden zugelassen werden solle, dann werde die Stadt alle herrlichen et ob bene merita erworbenen Privilegia und Gerechtigkeiten, die durch viele Secula erlangten iura quaesita, das edelste Kleinod, verlieren, die ganze Kaufmannschaft davongehen und andere Gegenden aufsuchen; weil von ihr aber viele andere Bürger und Handwerksleute Nahrung hätten, auch das hohe Kontributionskontingent ohne Zuthun der Kaufleute unmöglich zu erhalten sei, müsse die ganze Ortschaft zu Boden fallen. Als Oder, Warthe und Elbe geschlossen waren, hätten die Commerciën durch die Mark und auch Frankfurt in Blüte gestanden; bei Eröffnung der Warthe sei den Stettinern, bei Eröffnung der Elbe den Magdeburgern und Meißnern die Nahrung zugewandt, die Beiwege durch die Lausitz auf Magdeburg und Hamburg seien wegen Unsicherheit und wegen der zerstörten Brücken erfolgt und nicht wegen der Frankfurter Niederlage; bei freier Oderbeschiffung würden die Hamburger den Frankfurtern jedwede Nahrung fortnehmen, zumal sie alles aus erster Hand kauften und viel wohlfeiler als die Frankfurter abgeben könnten. Matthias dagegen meinte, daß die Frankfurter Niederlage zum großen Theile daran schuld sei, daß der Handel sich von der Mark fortgewandt habe; zögere man, sie und das ius

prohibendi zu cassiren, so müßten auch fernerhin die meisten Güter bei der Mark vorbeigehen. Als die Waren mehr und mehr durch die Lausitz transportiert wurden, habe die Stadt nicht geklagt; daher dürfe sie auch jetzt nicht ungehalten sein, wenn die Güter durch den neuen Graben mit Umgehung Frankfurts befördert würden.

Aus dem Beginne des Jahres 1669 ist das Schreiben des Kurfürsten vom 4./14. Februar von Wichtigkeit. Es zeigt, wie fest derselbe bei seinen Entschlüssen beharrte, und läßt seine schroffe Haltung gegenüber Frankfurt etwas gemildert erscheinen. Er habe wohl Ursache, in dieser, die allgemeine Wohlfahrt des Landes betreffenden Sache ohne einige Reflexion auf die Stadt Frankfurt fortzufahren; indessen mögen die Frankfurter nochmals vorbeschieden und ihnen vorgestellt werden, daß alles, was jene zur Behauptung ihres Rechtes vorbrächten, nicht im geringsten imstande sein könne, ihn von seinem Vorhaben zurückzuhalten; man müsse der Stadt die Meinung nehmen, als wenn die Commercias in und außerhalb Landes bloß nach ihrer Bequemlichkeit sich richteten; alles, was ohne Hemmung und Beschwerung der Commercias sich thun lasse, wolle er ihr zu teil werden lassen; sobald nur das Werk erst in Schwung gebracht sei, werde sie selbst empfinden, daß alles dasjenige, was ihr etwa dadurch abginge, daß die Breslauer und Hamburger Schiffer in Zukunft nicht bei ihr anlegten, durch diejenigen Commercias, so in Zukunft wegen des neuen Grabens durch die Warthe und Netze erfolgen würden, reichlich ersetzt werde; wenn die Stadt das Werk fördere, statt es zu hemmen, so wolle er ihr von den Hamburger und Breslauer Schiffern etwas zufließen lassen und auch durch Retablierung der Landfuhren wieder aufhelfen. Bezüglich der Kontribution wurde ihr monatlich vom März bis Dezember 1669 eine Sublevation von 250 Rthlr. gewährt.

Die Verhandlungen nahmen 1669 ihren Fortgang und fanden auch in den nächsten Jahren noch keinen Abschluß. Auf die Einzelheiten derselben, auf die Enckefortsche Relation über die Frankfurter Niederlage am Kersdorfer See 1653, auf den Streit über die Höhe des Centnergeldes, auf Frankfurts Fehde mit Guben wegen der freien Schifffahrt auf dem Oderstromen kann hier nicht eingegangen werden.¹ Es genügt die Thatsache, daß der durchgehende schlesisch—hamburgische Wasserverkehr von Anfang an von dem Niederlagszwange zu Frankfurt befreit war und blieb, und daß das Ungestüm der Frankfurter mit den Jahren sich legte. Freilich entriß der neue Kanal, wie Hausen hervorhebt, der Stadt einen großen Teil ihrer bisherigen Handelsverbindungen mit England, Hol-

¹ Die Geschichte der Verhandlungen enthält B.-St.-A. R. 19, 32 c, Frankfurt 1668 bis 1669 und R. 19, 32 a.

land, Hamburg und Polen, Schlesien, Mähren, Österreich, Ungarn; doch der große Aufschwung ihrer Messen, besonders im 18. Jahrhundert, ersetzte ihr den Abgang des Handels, welcher durch die Eröffnung der Warthe 1618 und die des Friedrich-Wilhelms-Grabens 1669 erfolgte.¹ Was Friedrich Wilhelm erzielen wollte, erreichte er. Mit seinem Grundsatz, Handel und Wandel möglichst zu erleichtern, war die Aufrechterhaltung des Privilegs für jene Schiffe unvereinbar; sie hätte ein ganz wesentliches Hindernis für die Benutzung des Grabens bedeutet. Es war ein bescheidener Sieg der territorialen Politik über die städtische, dem die glorreichen Siege Friedrich Wilhelms I. und Friedrichs II. folgten, ein erster Schritt auf jenem Wege, der durch die Vernichtung individualistischer Bestrebungen lokaler Interessengemeinschaften hinüberführt zu derjenigen Leitung des Staates, die, ihn als einheitliches Ganzes betrachtend, das Gesamtwohl der Staatsbürger als ihr oberstes Princip hinstellt. Mit Recht hat man in dem heilsamen Einflusse, welchen die Einschränkungen der Sonderansprüche durch den Kurfürsten gerade auf das Staatsganze ausübten, einen wesentlichen Unterscheidungspunkt desselben vom Versailler Musterbilde erblickt.²

Fast ebensoviele Gegenbemühungen wie Frankfurt gegen den „märkischen Durchstich“ setzte Sachsen ins Werk. Durch Zollerleichterungen hoffte es, eine unverminderte Benutzung der alten Wege, vor allem der hohen Landstrasse, zu erreichen. Der Kurfürst von Sachsen erkundigte sich 1670 durch seine Beamten bei der Breslauer Kaufmannschaft nach den Verhältnissen ihrer Schifffahrt; diese drohten gar, daß, wenn die alte Landstrasse verlassen würde, der Zoll und Aufschlag in der Lausitz um so mehr erhöht würde. Dies aber hätte gleichfalls nur die Breslauer Kaufmannschaft darin bestärken müssen, sächsische Strassen zu vermeiden. Man gab ihnen zur Antwort, daß die Beschaffenheit des neuen Grabens weltkundig genug sei, und man sich eifrig bemühe, die unbillig hohen Zölle zu vermindern oder sie durch kaiserliche Autorität in einen erträglicheren Zustand bringen zu lassen. Einen kräftigen Rückhalt in Breslau hatte Brandenburg wenigstens am Hause Schmettau; wo es konnte, unterstützte es die Bestrebungen des Kurfürsten. Im Juli 1671 fanden sich stettinische und Dresdener Abgeordnete in Breslau ein, um die dortigen Kaufleute vom Gebrauche des neuen Grabens abzubringen und zur Innehaltung der Wege auf der Oder über Stettin und zu Lande über Leipzig und Dresden zu bestimmen. Da sie hierbei so günstige Bedingungen stellten, daß viele Kaufleute zur Be-

¹ Sachse, Geschichte Frankfurts a. O., 1830, p. 104.

² Hanser, Deutschland nach dem dreißigjährigen Kriege, 1862, p. 262.

folgung der Vorschläge hinneigten, vermochte nur die rührige Thätigkeit des preussischen Oberhofmarschalls zu Breslau, Freiherrn von Canitz, wie die der Schmettauer, welche die Vorteile des Kanals für Breslaus Handel in klares Licht setzten, es zu erreichen, daß die Abgeordneten beider Städte mit ungünstigem Bescheide abgefertigt wurden. Immer wieder kam Sachsen in Zukunft darauf zurück, den neuen Graben unschädlich machen zu wollen. In den ersten Jahren des 18. Jahrhunderts sehen wir es mit dem Wiener Hofe darüber verhandeln.¹ Dasselbe ließ von seiner Hoffnung nicht ab, daß es durch neue Verkehrsbegünstigungen den schlesischen, polnischen und österreichischen Handel vollständig sich zuwenden und die Befahrung der hohen Strafe nach Leipzig wieder in Schwung bringen könne. Nachdem alle Maßnahmen gegen den brandenburgischen Graben fehlgeschlagen oder nur vorübergehend kleine Erfolge erzielt waren, als selbst Leipzig auf den Kampf verzichtet hatte, glaubte der Kurfürst von Sachsen noch 1727 an die Möglichkeit eines endlichen Gelingens.²

Eine Handelspolitik, die an kraftvoller Unterstützung durch den Landesherrn, an Rücksichtslosigkeit, Zähigkeit und Gewandtheit in den deutschen Territorien ihresgleichen suchte, hatte es in heißem Kampfe durch zwei Jahrhunderte hindurch verstanden, die wichtigsten Verkehrsstraßen des gesamten deutschen Handels durch die Mauern der Handelscentrale eines mittelgroßen Territoriums zu legen. In Leipzig hatte Deutschlands Wegenetz seinen Mittelpunkt, von dem aus die einzelnen Straßen nach allen Richtungen sich verzweigten; in Leipzig trafen die Wege aus Polen und Schlesien, aus Böhmen, Österreich, Ungarn und Italien, aus Thüringen, Hessen und vom Rheinstrom, von Hamburg und den Hansastädten, von Nürnberg, Regensburg und Bayern zusammen.³ Eine kühn vorwärts eilende Politik, wie sie Leipzig verfolgte, wies von selbst auf das Streben hin, nicht nur die alten Errungenschaften ungeschmälert festzuhalten und zu verteidigen, sondern auch die neu sich bildenden Handelswege, welche kursächsisches Gebiet vermieden, in das eigene Land hineinzuziehen. In dem Grade, wie das anwachsende Preußen seiner wirtschaftlichen Aufgaben sich bewußt wurde und sich losriß von dem Handelsjoch der Nachbarstaaten, wie es seine bisher fast schutzlosen Handelsstädte gegen feindliche Interessen beschirmte und zu kampfbereiten Gegnern in dem Wettbewerbe um den Handelsvorrang kräftigte, wurde die Wucht der nachbarlichen Angriffe geschwächt. Die Ohnmacht auch der sächsischen Bemühungen hat hierin ihren Grund. Die Schiffbarmachung der Saale

¹ Heller, a. a. O. p. 52.

² Heller, a. a. O. p. 53.

³ Cellarius, a. a. O. p. 76.

(1694 ff.) und die Inkraftsetzung des alten Magdeburger Stapelrechtes (1747) allein genügten, den Handelsaufschwung Halles und Magdeburgs zu sichern und Leipzigs unbedingte Handels suprematie zu erschüttern.

Bezüglich Stettins sei noch kurz erwähnt, daß seine Kaufleute mit dem Frankfurter Rate in Briefwechsel traten, um gemeinsam gegen das Werk vorzugehen. Sein Handel hatte sehr empfindlich durch dasselbe zu leiden; so war die Opposition Schwedens gegen seine Vollendung seit 1648 in hohem Grade berechtigt.

In Verbindung mit den Verhandlungen über die Eröffnung des Kanals kam die Frage über den Umladezwang zu Berlin, welches den natürlichen Mittelpunkt des 150 Meilen langen Verkehrsweges bildete, in Fluß. Friedrich Wilhelm trat von Anfang an auf das entschiedenste für diese wichtige Forderung ein. Wie berührt wurde, hatten sich auch einzelne Hamburger und Breslauer Kaufleute für denselben erklärt. Doch dies war keineswegs die Meinung der Mehrzahl. Von seiten Breslaus nahmen die Proteste kein Ende. Seine Kaufmannschaft erklärte in einer Denkschrift über ihre Forderungen, daß sie keine Verbindlichkeit sich aufbürde, daß sie sich offen halte, nach ihrem Belieben der Landfuhren wie des Oderstromes nach Frankfurt sich zu bedienen. Matthias selbst sprach sich anfangs dahin aus, den Kaufleuten und Schiffern freizustellen, ob sie mit ihren Schiffen ganz durch von Hamburg bis Breslau gehen oder in Berlin abwechseln wollten, damit nur erst die Schifffahrt einmal in Gang gebracht würde.

Der Große Kurfürst dagegen wollte selbst davon nichts wissen; er forderte mit Nachdruck die Ausladung der Güter zu Berlin, „dan Wir Unseren Landen nicht zuträglich erachten, daß die Breslauer und Hamburger mit Ihren Schiffen durch Unsere Lande passiren, und gar bis Hamburg und Breslau gehen sollen, dan auf solche weise Unseren Unterthanen die Nahrung entzogen und auch etwas zu verdienen verwehret würde“ (5./15. November 1668). Matthias zog auch bald seinen für die erste Zeit bestimmten Plan zurück: wegen der märkischen, in Sonderheit der berlinischen Schiffer seien seine Gedanken darauf gerichtet, daß jene einen merklichen Vorzug vor den Breslauern und Hamburgern erlangen möchten. Denn weil dieselben recht in der Mitte zwischen Hamburg und Breslau wohnten, würden sie, wenn sie nur selbst Fleiß anwendeten und sich ihre Sache angelegen sein ließen, am allerbesten mit solcher Schifffahrt ihren Nutzen suchen können, indem es ihnen ja ganz gleichgültig sei, ob sie nach Hamburg oder nach Breslau schifften, weil ein Ort so weit als der andere von Berlin gelegen sei. Wenn sie von Breslau Güter herunterführen, liege es in ihrer Hand, ob sie dieselben auch weiter bis Hamburg bringen wollten. Der Kurfürst stimmte

dem völlig bei; es sei ihm lieb, wenn die Berliner Schiffer den Vorzug vor den Breslauern und Hamburgern genießen würden, von Berlin nach Breslau und von dort wieder durch Berlin nach Hamburg mit ihren Schiffen und Waren zu fahren — daferne, so fügte er gleich hinzu, nur die Hamburger Schiffer solches nicht mit Fug würden zu behindern vermögen. Das konnte dem Scharfblicke beider Männer nicht entgehen: der Zwang, alle auf- und niederwärts zu schiffenden Güter in Berlin umzuladen, war ebenso ein Erfordernis, welches die infolge der Breite und Tiefe beider Ströme, Elbe und Oder, verursachte Gröfsenverschiedenheit der auf ihnen fahrenden Schiffe und die Entfernung des Hamburger und Breslauer Schiffsvolkes von ihrer Heimat gebot, wie eine Grundbedingung zur vollen Ausnutzung der sich mit einem Male darbietenden Möglichkeit, dem Berliner Handel zu gröfserer Selbständigkeit und zu schnellerem Aufschwunge zu verhelfen.

Für die Regelung des Wasserverkehrs brachte Matthias eine gute Ordnung in Vorschlag. Jeder zuerst ankommende Schiffer solle auch zuerst die Rückladung erhalten; sobald dieser mit den vorhandenen Gütern nicht abfahren wolle, müsse der nach ihm angelangte zur Ladung und zum Transport derselben zugelassen werden. Hierdurch werde die Beschleunigung der Fahrten am meisten gesichert. Bemerkenswert sind die Mitteilungen Marpergers über den Schiffahrtsbetrieb.¹ Auf den Kähnen, welche 5 Lasten oder 6 bis 7 grofse Leinwand- und Garnfässer (à 20 bis 30 Ctr.) trugen, befanden sich ein Steuermann und zwei Schiffsknechte. Es bestanden zwei ansehnliche Schifferkompagnieen in Breslau, die sich Tag und Nacht willig der Kaufmannschaft zur Verfügung stellten. Die erstere zählte 8 Mitglieder mit 32 Schiffen, die zweite 7 Mitglieder mit 27 Schiffen. Im Notfalle wurden auch Mietschiffe benutzt. Der Steuermann eines Kahnens erhielt für die vollständige Reise 20 Rthlr., ebenso der vorderste Knecht. Unter beiden Kompagnieen bestand eine gewisse Reihefahrt, „also dafs einer auf den andern in der Ladung wartet“. Den Berlin—Hamburger Flußverkehr betrieben Hamburger und märkische Schiffer. Die Bestrebungen um eine einheitliche Regelung der stark vermehrten Fahrten zwischen Berlin und Hamburg fanden ihren ersten Abschluß in dem Reglement von 1700, welches bereits 1716 der Einführung einer Gilde weichen mußte.

In Berlin wurde alles auf das beste geregelt, schon 1671 ein Packhaus für die Breslauer Güter errichtet. Der Buchhalter bei der neuen Niederlage auf dem Friedrichs-Werder mußte alle zu Wasser und zu Lande ankommenden Güter in Empfang

¹ Schlesischer Kaufmann 1714, p. 590 ff.

und in Augenschein nehmen, alle Packen und Fässer mit ihren Marken und Zeichen in ein besonderes Buch eintragen, ebenso den Ankunfts- und Abgangstag. Die Frachtbriefe wurden sämtlich vorgezeigt, damit man die Absender der Güter erfuhr.¹ 1699 wurde endlich der Packhof auf dem Friedrichs-Werder angelegt und, ebenfalls um die Wende des Jahrhunderts, die alten hölzernen Schleusen durch steinerne ersetzt. Die weiteren Reparaturkosten waren nicht unerhebliche; sie betragen 1713 bis 1740 an 65 000 Rthlr. Als sich die Schiffer oft aus Muthwillen verspäteten, mit einem einzigen Kahn durch die Schleusen gelassen werden wollten, sich auch ohne Vorwissen und Beisein der Schleusenmeister selbst durch die Schleusen arbeiteten und die Beamten beim Weigerungsfalle mit ungestümen Worten behandelten, auch Fischerei innerhalb des Grabens getrieben wurde, sollten die Verordnungen von 1684, 1708 und 1740 diese Mißbräuche abstellen. Der Zollverwalter mußte darauf achten, „dafs sich niemand, er sey wer er wolle, auf zwey rheinische Ruthen lang von beyden seiten des neuen Grabens einige Bohtmäfsigkeit anmäfse“.

4.

Zollfragen.

Es war klar, dafs, wenn man die feindselige Stimmung gegen den neuen Graben siegreich und schnell bekämpfen und Stettin und Leipzig schwer und nachhaltig treffen wollte, man auch die Schifffahrt und den Handel durch denselben erleichtern und ihnen möglichste Freiheit gewähren mußte.

Die Einschränkung der Frankfurter Stapelgerechtigkeit reichte dazu nicht aus. Die geschwinde Reise wie die Erleichterung der Unkosten könnten dem Werke am besten helfen und es in Flor bringen, schrieb das Haus Schmettau am 14. Mai 1670. Wenn die Crossener Konzession nicht abgeschafft und der Fürstenberger Zoll gemildert würden, müßten die Fremden fortfahren, sich der alten Strafsen zu bedienen. Nach einer von Schiffsleuten angefertigten Zusammenstellung aus dem Jahre 1670 waren die Spesen auf dem Wasserwege ohne diejenigen zu Breslau, Glogau und Fürstenberg allein von Crossen nach Berlin:

	Rthlr.	Gr.	Pf.
zu Crossen, Schiffsfreiheit vom Schiff . . .	2	6	„
dem Thorwächter	„	„	6
im neuen Graben, beim Neuhaus			
von jedem Fafs	1	„	„
von einem Schiffe auf und ab	„	6	„

¹ B.-St.-A. R. 19, 86, I.

	Rthlr.	Gr.	Pf.
zu Fürstenwalde, vom Fafs ziehen und Leimbtzoll	"	16	"
von einem Fafs Garn	"	12	"
von einem Centner Wax	"	2	8
von einem Fafs Röthe	"	8	"
dem Zöllner vom Schiffe auf und ab	"	6	"
dem Amtsschreiber auf und ab	"	2	6
dem Schleusenmeister auf und ab	"	4	"
zu Köpenick dem Zöllner von einem Schiffe	"	3	"
zu Berlin dem Zöllner auf und ab	"	6	"
von einem Schiffe von der Schleuse zu Berlin auf und ab	"	18	"

Von Berlin bis einschliesslich Hamburg ferner hatten die Schiffe 16mal Zoll zu erlegen; er betrug in jenen Jahren zum Beispiel für ein Fafs Wachs = 14 Ctr.: 16 Rthlr. 11 Gr. 6 Pf. Das war eine Reihe von Abgaben, über deren Höhe Schiffer und Kaufleute berechnigte Klagen führten.

Aufser den alten Zöllen zu Berlin, Fürstenwalde und Müllrose verlangte der Grosse Kurfürst nur noch die zur Unterhaltung des Grabens bestimmten Schleusengelder; dieselben sollten gar nur den dritten Teil derjenigen Summe betragen, die an Fuhrlohn von Frankfurt bis zur neuen Niederlage entrichtet wurde. Das neue Graben- und Schleusengeld aber wurde der Zollrolle gemäß von jedem gefordert, welchen Standes er war; ohne kurfürstlichen Spezialbefehl sollte nichts frei passieren. 1670 bereits war ein genaues Verzeichnis der Graben- und Schleusengelder für die meisten Waren ausgearbeitet, das bald darauf vervollständigt wurde. Die höchsten Sätze betrug bei beiden je 12 Gr. pro Ballen oder Fafs. Seine baldige Fertigstellung war sehr notwendig, denn man erklärte zu wiederholten Malen, daß die Breslauer und Hamburger noch zurückhielten, weil sie zuvor wissen wollten, ob die Unkosten der neuen Fahrt geringer sein würden als zu Lande durch die Lausitz nach Hamburg oder über Leipzig und Erfurt nach Amsterdam. 1694 (4. Januar) wurde auf „unterthänigstes Ansuchen der Trafiquirenden durch den neuen Graben zwischen der Oder und Spree“ die bis zur völligen Einrichtung des Elbcommerci gültige Wasserzollrolle veröffentlicht. Ich führe aus ihr einzelne Zollsätze an und stelle diese zum Vergleiche denjenigen der revidierten Wasserzollrolle auf der Havel und Spree von 1713 (erneuert 1746), welche sich auf Wittenberge, Havelberg, Rathenow, Plauen, Brandenburg, Potsdam etc. bezog, wie der revidierten Landzollrolle von 1721 (erneuert 1734) gegenüber.¹ Man ersieht aus den herausgegriffenen Zahlen, daß die Zollsätze für den neuen Graben in den meisten Artikeln nicht sehr von denjenigen der späteren Zollrolle für Havel und Spree abwichen, aber erheblich niedriger waren, als die der Landrolle.

¹ Siehe die Tabelle in der Anmerkung der beiden folgenden Seiten.

Die erste wichtigere Ermäßigung der Abgaben war die Beseitigung der Crossener Konzessionsgelder. Der Eröffnung der Oder 1628 hatte Crossen sich auf das heftigste widersetzt. Um den Ausfall des Landzolles zu decken, erhob es von nun ab für das Zugeständnis der Durchfahrt auf der Oder von jedem Schiffe 2 Rthlr. 6 Gr. In dem Vergleiche von 1657 versprachen sich Breslau und Frankfurt die Abstellung dieser Erhöhung, wie der ebenfalls zu Crossen von der verwitweten Kurfürstin von Brandenburg angelegten neuen Zölle, der Aufschläge zu Fürstenberg und Groß-Glogau, welche den Handelsverkehr beider Städte stark belästigten, gemeinsam zu erstreben (Art. 5). Nach Vollendung des neuen Grabens brach

	Zollrolle des Friedrich-Wil- helms-Grabens				Revidirte Wasser- zollrolle für Havel und Spree de 1713		Revidirte Land- zollrolle de 1721	
	Zollgeld		Schleusen- gold		Gr.	Pf.	Gr.	Pf.
	Gr.	Pf.	Gr.	Pf.				
Pottasche } à 1 Oxhaupt {	1	6	1	6	1	4	2	"
Weidasche }	1	6	1	6	1	"	1	4
Baumwolle } gesponnene { à 1 Tonne	1	6	1	6	1	6	2	"
} ungesponnene {	1	6	1	6	"	6	1	6
Bernstein, roher, à Centner	2	"	2	"	1	"	1	"
Betten, à Tonne	"	6	"	6	"	6	"	6
Bier (fremdes) } 1 Fafs à 3 Tonnen	1	"	1	"	"	"	"	"
} 1 " à 4 "	"	"	"	"	2	"	2	"
Blech } verzinnt { à Schiffspfund = 280 Pfd. }	2	"	2	"	2	"	1	6
} unverzinnt {	1	6	1	6	1	6	1	"
Blei:								
englisches, Goslarisches oder anderes								
à Schiffspfund	1	"	1	"	"	6	"	"
englisches " " "	"	"	"	"	"	"	2	"
Goslarisches " " "	"	"	"	"	"	"	1	6
Bleiweißfarbe, à Tonne nach Heringsband	1	"	1	"	1	"	3	"
Boy, ein Pack englisches, à 24 Stück . . .	4	"	4	"	8	"	6	"
Branntwein, rheinischer, frantz- und andere								
fremde } à Piepe	2	9	2	9	6	"	12	"
} à Oxhaupt	1	"	1	"	3	"	6	"
Büchlinge, 1 Pack à 12 Stroh	2	"	2	"	2	6	3	"
Butter, à Tonne	1	"	1	"	1	6	2	"
Corinthen, ein Both à 4 Tonnen	6	"	6	"	4	"	6	"
Decken, ein Fafs, 3½ Fufs hoch, 5 Fufs lang,								
Muscowitische oder Persianische	24	"	24	"	12	"	Kramgut	
Eisen, ein Schiffspfund Harzeisen	1	6	1	6	"	6	2	"
Erde, à Tonne	"	2	"	2	"	2	"	2
Feigen, à Tonne	1	6	1	6	1	"	2	"
Felle, ein Decher gegerbte Kalbfelle . . .	"	4	"	4	"	4	"	6

* Der ungelöschte nach Salzband, der gelöschte nach Heringsband.

der Unwille über die Erhebung der Konzessionsgelder noch stärker aus, als es zuvor besonders durch Frankfurt geschehen war. 1670 und 1671 verbot der Kurfürst endlich dem Rathe zu Crossen bei Vermeidung von 1000 Thlr. Strafe die Einforderung jener hohen Gelder.¹

Die für die Zukunft ausschlaggebende Maßnahme war in dessen ausschließlicly die für Breslau bewilligte Verminderung des Zolles zu Crossen.² Der Große Kurfürst gab

¹ B.-St.-A. R. 19, 29c.

² Alle Akten des Crossener Stadt-Archivs aus älterer Zeit, auch die über den Oderhandel, sind bei den großen Stadtbränden 1459, 1482, 1581, 1631 und 1708 untergegangen. Folgende Angaben nach den Akten des B.-St.-A., besonders Rep. 19, 21 Crossener Zollsachen.

	Zollrolle des Friedrich-Wilhelms-Grabens				Revidirte Wasserzollrolle für Havel und Spree de 1713		Revidirte Landzollrolle de 1721	
	Zollgeld		Schleusengeld					
	Gr.	Pf.	Gr.	Pf.	Gr.	Pf.	Gr.	Pf.
Fische { frische nach dem Werth vom Thaler	"	4	"	4	"	4	"	4
{ 1 Tonne Klippfische	1	"	1	"	"	6	1	6
Gewürz, 1 Tonne einzeln, nach Salzband	1	6	1	6	1	"	2	"
Glas, 1 Kiste Scheibenglas	"	8	"	8	"	8	"	8
Haver, 1 Wispel	1	6	1	6	2	"	2	"
Heringe, 1 Last à 12 Tonnen	6	"	6	"	6	"	12	"
Hirse, à Wispel	6	"	6	"	6	"	8	"
Holz, eichene Dielen, 4 Zoll dick, 2 Fuß breit, 40—48 Fuß lang, 60 Stück	24	"	24	"	40	"	20	"
Kalk { gelöschter { à Tonne }	"	6*	"	6	"	3	"	4
{ ungelöschter { " }	2*	"	2	"	"	8	"	6
Kohlen, 1 Tonne Steinkohlen nach Salzband	"	2	"	2	"	3	"	3
Leder, zubereitetes, ein Decher rohes Ochsen- oder Pferdeleder	**	6	"	6	1	3	2	"
Leinwand, 1 Fafs, 4½ Fuß hoch, 5½ Fuß lang	12	"	12	"	6	"	5	"
Mehl, à Wispel { Weizenmehl	8	"	8	"	4	"	6	"
{ Roggenmehl	4	"	4	"	3	"	4	"
Obst, 1 Scheffel trockenes	"	9	"	9	"	4	"	4
Oel, 1 Piepe	6	"	6	"	6	"	6	"
Salz:								
1 Tonne Lüneburgisch. od. ausländ. Salz	1	"	1	"	"	6	96	"
1 Last Boisalz à 18 Tonnen nach Heringsband	36	"	36	"	9	"	"	"
1 Tonne Boisalz	2	"	2	"	"	6	"	6
Tabak, 1 Tonne nach Heringsband	1	6	1	6	1	"	1	6
Tuch, 1 Pack à 40 Stück engl., holl. und Spanische	12	"	12	"	12	"	20	"
Wein, 1 Piepe Ungar., Span. etc.	3	"	3	"	6	"	4	"
Zucker, 1 Oxhaupt	3	"	3	"	1	6	6	"

** Vom Pferde à 8 Ctr. schwere Ladung.

zwar noch 1670 den leitenden Grundsatz mit den Worten kund: „Wir wollen auch sowohl den Auswärtigen, als Unserer Lande Eingesessenen undt also Jedermännlichen nicht allein jedesmahl frey stellen, sich dieser Schiffahrt durch den neuen Graben nach Ihrer Bequemlichkeit zu gebrauchen, Sondern seynd auch erböttig einen Jedweden, der sich dieser Schiffahrt durch den neuen Graben gebrauchen möchte, alle Beforderung undt guten willen zur schleunigen fortkommung undt sonsten erweisen zulassen.“ Wenn er trotzdem in der Folge den Breslauern einen solchen Vorsprung gewährte, daß die Märker gegen sie nicht aufkommen konnten, so erscheint dies kaum durch die Notwendigkeit der Umstände gerechtfertigt. Es erklärt sich nur durch die historische Thatsache, daß die erste Herabsetzung für die nach Stettin fahrenden Breslauer geschah, wobei man an eine Berliner oder märkische Konkurrenz gar nicht dachte.

Albrecht Achilles' und seines Sohnes Johann Waffen hatten bewirkt, daß samt Züllichau, Bobersberg und Sommerfeld das schlesische Herzogtum Crossen 1482 an Brandenburg gegen Einlösungsrecht gelangte, und Joachim II. hatte es endlich 1538 als erbliches Lehn ins Eigentum übernommen. Wiewohl dasselbe in Lehnsabhängigkeit von Böhmen verblieb, suchten die Kurfürsten die Beschränkungen und Lasten eines schlesischen Herzogs sich abzuschütteln. Wegen seines Zolles wurde dieser Erwerb für Brandenburg von steigender Bedeutung. Seit den Tagen Ferdinands I. und Rudolfs II. häuften sich die Klagen gegen die dortige Zollerhebung. Als ein neuer Grenzzoll zu Crossen gefordert wurde, verlangte Rudolf (1605), daß so lange auf seine Abstellung zu dringen sei, bis derselbe „genugsam fundirt zu sein erwiesen wirdt;“ die Fürsten und Stände seien von alters her privilegiert, daß ohne ihre Zustimmung keiner für sich selbst in Schlesien einen Zoll zu errichten die Macht habe; das Fürstentum Crossen aber sei ein Glied des Landes Schlesien und stehe daher unter Jurisdiktion und Botmäßigkeit des böhmischen Königs und des obersten Herzogs von Schlesien; er hoffe, daß der Kurfürst sich als gehorsamer Lehnsfürst verhalte, als ein Mitglied der Fürsten und Stände Schlesiens lebe und zu guter Nachbarschaft statt zu Streit und Beschwerden Veranlassung gebe. Gegen die Berechtigung einer Zollerhebung kämpfte man mehr an, als gegen die Zölle selbst, die nicht gar zu hoch waren. Die Zollgefälle von 1616 bis 1624 betragen nur 3339 Rthlr. 23 Gr., das heißt jährlich noch nicht 400 Rthlr., doch wurde der Zoll im Laufe des Jahrhunderts von Breslau stets schwerer empfunden, und nachdem der neue Graben dem Verkehre übergeben war, richtete sich der ganze Ansturm auf seine Erniedrigung. In den siebziger Jahren des 17. Jahrhunderts wurde jene Zolleinnahme aus neun Jahren zur durchschnittlichen eines jeden Jahres.

Man durfte es mit den Breslauern nicht verscherzen. Selbst die Zollabfertigung zu Crossen suchte man milde zu handhaben; wiewohl oft Garn als der Inhalt mancher Kramfässer angegeben wurde, sich in ihnen aber laut der Breslauer Zollzettel kostbarere Waren befanden, wurde die Öffnung der Fässer nur dann erlaubt, wenn der Unterschleif ganz zweifellos erschien. Es kam alles darauf an, den Handel Breslaus außerhalb der Mark zu ersticken und ihn auf den Wasserweg durch die Mark zu legen. Man mußte irgend eine Art finden, den Breslauern diese Strafe angenehm zu machen; wurde dieselbe einmal rege besucht, so war es die erste Aufgabe, die Vergünstigungen fallen zu lassen und es ohne diese zu versuchen. Aber auch hierzu zeigte sich die preussische Handelspolitik später nicht stark genug.

Die erste Ermäßigung des Crossener Zolles hängt mit den Bestrebungen des Großen Kurfürsten zusammen, welche die Belebung des Oderhandels bezweckten. Am 12. Dezember 1677 hatte Stettin nach hartnäckigem Widerstande kapituliert, Friedrich Wilhelm sah in diesem Augenblicke seinen heißesten Wunsch erfüllt. Eine neue Ordnung, ein ungeahnter Aufschwung für Handel und Industrie schien 1678 bevorzustehen. In Berlin wurde die Errichtung eines General-Kommerzkollegiums geplant, welchem in Preußen und Pommern andere Kommerzkollegia unterstellt werden sollten.¹ Mit kühnem Griffe ging der Kurfürst sogleich im Frühjahr 1678 daran, die drückendsten Verkehrsbelastungen auf der Oder von Breslau bis Stettin aufzuheben oder doch zu mildern. Auf sein Betreiben versammelten sich die Abgeordneten Stettins, Frankfurts und Breslaus zu Kölln an der Spree und schlossen gegenseitig die auf vier Jahre gültigen Verträge vom 11. Juni.² Frankfurt öffnete den Breslauer Bürgern und Kaufleuten mit Beseitigung jedes Umladezwanges für ihre sämtlichen, Oder auf- und abwärts gehenden Waren seinen Baum mit alleiniger Ausnahme der Fisch- und Fettwaren, während Breslau als Anerkennung des Stapelrechtes, des Centnergeldes, des Stadtzolles, der Ein- und Ausladungsgebühren von jedem großen Stück Gute einen Thaler zu entrichten versprach. Stettin seinerseits bewilligte den Breslauern für Leinenwaren, Garnfässer, Stückgüter, Seidenwaren, Materialwaren, Spezereien, Röte, Wolle, Honig, Tücher, englisches Vitriol, schlesisches Eisen und sonst allerhand Kaufmannswaren freien Handel durch seinen Stadtbaum nach und aus der See. Im Vergleiche

¹ Vergleiche über die Kommerzkollegien die Mitteilungen des Archivars Dr. Meinardus in den Februar- und März-Sitzungen des Vereins für Geschichte der Mark Brandenburg 1891.

² Nicht 1676, wie Klöden a. a. O., V, p. 41 irrtümlich berichtet. — Die Interimstraktate erhielten die kaiserliche Genehmigung am 31. Dezember 1678.

mit allen früheren Erfolgen der preussischen Strompolitik gegenüber den Forderungen der Städte sind diese wichtigen Zugeständnisse Stettins und Frankfurts an Breslau ein Meisterwerk zu nennen, dem, von gleicher Hand fortgeführt, bald als krönende Spitze die vollständige Befreiung der Oder hätte folgen müssen. Doch die Treulosigkeit der Bundesgenossen, welche Friedrich Wilhelm zu der Herausgabe seiner Eroberungen in dem Frieden von St. Germain zwangen, vernichtete jene glücklichen Anfänge, und der Rückfall Stettins in schwedische Hände schob den entscheidenden Sieg über die Engherzigkeit städtischen Lokalgeistes um ein halbes Jahrhundert hinaus.

Bei den Juniverhandlungen 1678 brachten die Abgesandten Breslaus auch ihre Klagen über den Crossener Zoll vor. Sie erwirkten das Dekret vom 14. Juni, welches für alle zu Wasser bei Crossen durchgehenden breslauischen Waren den dortigen Zoll pro Fafs, Ballen oder Packen (16 bis 17 Centner) auf 14 Gr., bezw. bei geringeren Waren auf 7 Gr. für zwei Jahre herabsetzte.¹

Im Rahmen der gleichzeitigen Bestrebungen betrachtet, war diese Zollverminderung hauptsächlich zu Gunsten des Breslau—Stettiner Oderhandels zugestanden worden. Da aber 1679 Stettin wieder an Schweden gelangte, und der untere Oderhandel zu seiner früheren Bedeutungslosigkeit verurteilt wurde, so kam jene Ermäßigung vorzüglich den Breslauer Waren zu Gute, die ihren Weg durch den neuen Graben nahmen. Gerade dafs die neumärkischen Zollsätze zu Crossen ausschliesslich für Breslau erheblich erniedrigt wurden, aber für die inländischen Kaufleute, auch für die Berliner, in der alten Höhe bestehen blieben, war hier der erste unheilvolle Schritt, aus welchem sich die nun folgenden Wirkungen von selbst ergeben mußten. Jede Zollherabsetzung für die Schlesier hätte von vornherein in eben dem Umfange auch für die Märker bewilligt werden müssen.

Am 8. Mai 1680 wurde der Vertrag auf weitere sechs Jahre verlängert. Auch allen Kaufleuten des Herzogtums Grotz-Glogau, die sich des neuen Grabens bedienen, wurde dieselbe Verminderung beim Crossener Zolle erteilt, wie den Breslauern (1682). Nach dem Ablaufe des Vergleiches versuchte Kurfürst Friedrich III. Wandlung zu schaffen. Er befahl der neumärkischen Amtskammer (15. März 1689), ohne ferneren Verzug den Zollverwalter zu Crossen dahin anzuweisen, dafs von allen und jeden durchgehenden Breslauer Waren die Zölle nach der früheren, vor Aufrichtung der Vergleiche gebrauchten Zollrolle zu erheben seien. August 1690

¹ Lünig, a. a. O. IV, II, 2, p. 354 f.

wurde dies Gebot erneuert¹ und hinzugefügt, daß, im Falle die Kaufleute oder Schiffer dasselbe nicht befolgen wollten, sowohl Güter wie Schiffer in Beschlag genommen werden sollten. Doch es fehlte diesen Bestimmungen in ihrer Ausführung die Nachhaltigkeit; die Zollvergünstigung währte in der That noch fort; ja, 1694 wurde eine besondere crossensche Zollrolle² gebildet, in welcher der Zoll für die Breslauer noch mehr herabgesetzt wurde, als im Vergleiche geschehen war. Auch nachdem 1700 die neumärkische Kammer nochmals aufgefordert wurde, alle Waren zu Crossen gleich behandeln zu lassen, blieb wiederum alles beim alten; die Inländer mußten sich nach den hohen neumärkischen Sätzen richten, während „die glückseeligen Schlesier ihren Handel mit Succes fortgetrieben und über die inländischen Zuschauer sich moquirt haben“. 1720 versuchte man wenigstens den Stückzoll von 12 auf 14 gute Groschen zu erhöhen; die Vorstellungen des Kaiserlichen Residenten bewirkten jedoch, daß diese Änderung sogleich wieder abgeschafft wurde.

Durch diese andauernde Lässigkeit in der Verwirklichung der zollpolitischen Maßnahmen kam es dahin, daß der Handel durch den neuen Graben in die Hände der Ausländer gelangte, und die Berliner es mit ansehen mußten, wie der Vorteil der Lage, den ihre Stadt genoß, wenigstens zum Teil für sie verloren ging. Derselbe Fürst, der das faktische Monopol der Hamburger Schiffer zu stürzen versuchte, schuf selbst ein solches für die schlesischen. Die Entwicklung war ganz verschieden von derjenigen, welche man 1668 geplant hatte. So lange die Schlesier bei dem geringen Satze verblieben, und die kurfürstlichen Unterthanen den bedeutend höheren erlegen mußten, so lange z. B. die Breslauer zu Crossen für eine Last Heringe 18 Gr., für ein Faß Zucker von 38 Centnern nur 12 Gr., die inländischen Kaufleute aber 1 Thlr. 21 Gr. 6 Pf., bezw. 21 Thlr. 18 Gr. 6 Pf. bezahlten, konnten letztere gegen den an sich überlegenen Handel des alten Breslau nicht aufkommen, geschweige den unmittelbaren Verkehr Schlesiens mit Hamburg und Holland an sich reifen. Ängstlich allein auf den Gewinn des Transitohandels hinzielend, versäumte man ganz, ihn auch den Einheimischen in die Hände zu spielen. Für die Ausbreitung eines selbständigen märkischen Handels nach Schlesien war dies Hemmnis von entscheidender Wirkung. Man legte sich selbst Fesseln an, um andere sich um so ungehinderter bewegen zu lassen.

¹ B.-St.-A. Neumark, Commerciens-Sachen No. 1.

² Mylius, Corp. Constit. March. VI, 1, p. 154 ff.; einige Sonderabdrücke: B.-St.-A. CCXXIX Kurmark, Land- und Wasserzollrollen 1632 bis 1727, Zoll- und Schleusesachen generalia No. 2.

Gerade weil die Gefahr bestand, von den beiden Konkurrenten, Hamburg und Breslau, allmählich erdrückt zu werden, mußte das Bemühen um so stärker sich geltend machen, bei einer günstigen Gelegenheit sich von diesem Joche zu befreien. Keine war von so in die Augen springender Trefflichkeit, als die Eröffnung des Friedrich-Wilhelms-Kanals, und diese liefs man unbenutzt vorübergehen. Den entgegengesetzten Weg hätte man einschlagen müssen, wenn man die Vorteile des neuen Grabens sich ganz hätte zu Nutzen machen wollen: Schlesiens und Hamburgs direkter Handel mußte erschwert und der eigene erleichtert werden; nur auf diese Weise hätten Schlesien, Polen, die Lausitz, Böhmen und Mähren die Seewaren durch Vermittelung märkischer Kaufleute erhalten können. Mochten auch Handelsmächte wie Hamburg und Breslau ein solches Vorgehen unrätlich machen, mochten gerade Österreich gegenüber von Anfang an wegen des von ihm zu erhoffenden Beitrages zur Deckung der Baukosten Konzessionen besonders geboten erscheinen, niemals hätte Preußen seine Unterthanen so weit gegen Fremde benachteiligen dürfen, daß sie nicht einmal mit Glück versuchen konnten, es mit jenen aufzunehmen; das hiefs, wenn auch nicht jede Regung eines selbständigen Handels im Keime ersticken, so doch mit gestreckten Waffen zwei mächtigen Gegnern gegenübertreten.

Die zwanziger Jahre des 18. Jahrhunderts schufen endlich Wandel in den Mißständen des Crossener Zolles. Seit 1720 beschritt die preussische Strompolitik andere Bahnen. Stettin war preussisch geworden, die Förderung des Elbhandels wie der Benutzung des neuen Grabens hatte nunmehr an ihrer Begründung verloren. 1721 beriet man mit dem Kaiserlichen Residenten Vofs über die Angelegenheit des Crossener Zolles. Derselbe fand es nicht unbillig, daß die Interimzollrolle von 1694 aufgehoben und der crossensche Zoll auf den Fuß von 1678 gesetzt werde; doch das hätte noch nicht viel besagt. Bei der Neuregelung des neumärkischen Zollwesens 1723/24 kam man glücklich einen Schritt weiter. Der Bericht der neumärkischen Kammer vom 24. September 1723 legte die Mißstände klar an den Tag, so daß über die einzuschlagenden Mafsnahmen kein Zweifel mehr obwalten konnte. Das Generaldirektorium trug kein Bedenken, die von der neumärkischen Kammer projektierte Zollrolle auch auf die der Neumark inkorporierte Stadt Crossen mit auszudehnen und die Interimzollrolle von 1694 aufzuheben. Kaum aber war die neue Zollrolle, in welcher die Gleichsetzung der In- und Ausländer ausgesprochen war, 1724 in Wirksamkeit getreten, kaum hatte man 1724 zu Crossen damit begonnen, statt des Stückzolles von $\frac{1}{2}$ Rthlr. vom Transitogute den Satz von 2 Pfennigen vom Reichsthaler zu erheben, als das bestürzte

Breslau sogleich mit seinen Protesten anhub. Kaiser Karl VI. hoffte, daß man diese Neuerung, durch welche dem schlesischen Commercio ein empfindlicher Stoß wider das alte Herkommen und gute Nachbarschaft verursacht werden müsse, nicht zugeben, sondern durch Belassung der alten Wasserzollrolle den gemeinschaftlichen Handel und Wandel beider Länder aufrecht zu erhalten von selbst geneigt sein werde. Von Berlin aus stellte man dagegen vor, daß die Breslauer Kaufmannschaft sich nicht mit dem geringsten Grunde über eine Neuerung beschweren könne; nur Interimsverfassungen seien aufgehoben und alte Zollsätze merklich gemindert. Diese Vorstellungen verhinderten nicht, daß 1725 zwei Breslauer Abgeordnete in Berlin erschienen; das königlich preussische Cameralinteresse müsse durch jene intendierte Erhöhung leiden und das vorgestellte Plus notdringlich verlieren. Die schlesische Kaufmannschaft werde wieder die Landfahrt, wie es vor Erbauung des neuen Grabens üblich gewesen, bevorzugen und die Wasserfahrt, wenn nicht gänzlich vermeiden, so doch wenigstens nur in den groben und nicht hoch in das Geld laufenden Waren beibehalten. Der Landtransport eines Stückgutes bis Hamburg koste zwar 12 Rthlr. mehr als der zu Wasser; aber dafür gelangten die Waren auf ersterem Wege bereits innerhalb drei Wochen nach Hamburg, auf letzterem erst in zehn bis zwölf; dies wiege alle Vorteile der Wasserfahrt auf; schon 1724 seien viele Waren aus Schlesien, die ehemals zu Wasser fortgeschafft seien, auf der Achse nach Hamburg gesandt; dadurch müsse vielen Hunderten königlicher Unterthanen die Nahrung entzogen werden. Zum Teil trafen diese Voraussetzungen in der Zukunft wirklich ein, doch ohne daß der Crossener Zoll die Veranlassung zu den Veränderungen bot.

Wir brechen die Verhandlungen hier ab; Schmoller hat sie in seinen Studien¹ bis 1727 weiter verfolgt, wo der Generalfeldzeugmeister Graf Seckendorf die moderierte crossensche Zollrolle erwirkte (gültig vom 1. September 1728 bis 1738). In ihr zahlten nur Fischbein, Garn, Leinwand, Juchten, Wachs und Zucker pro Faß und fremde Tücher pro Pack à 40 Stück über einen Reichsthaler Zoll zu Crossen. Wenigstens der 1724 zur Durchführung gelangte Grundsatz wurde aufrecht erhalten: neben sämtlichen schlesischen Kaufleuten sollte jene Zoll-erleichterung gleichfalls den handeltreibenden Unterthanen Preussens zu gute kommen. Für die Ermäßigung versprach man österreichischerseits, daß die preussischen Unterthanen von denen über Breslau durch die kaiserlichen Erblände, und zwar eben ad Exteros exempli gratia Venedig etc. gehenden Waren keinen höheren Transito zu Breslau zu erlegen schuldig sein sollten, „als wie solcher in gleichgedachter Tariffa aus-

¹ Jahrbuch für Gesetzgebung etc. VIII, 2, p. 31 ff.

gemessen ist, mithin beyderseits Unterthanen in hoc genere Telonii des Transito, welcher immer ad Exteros zu verstehen, gleichgehalten, Sie auch beyderseits befugt seyn sollen, in jenen Ohrten, wodurch die Waren gehen und passiren, ihre Spediteurs anzustellen, jedoch dafs diese respectu loci keine Fremde, sondern daselbst angesehene Einheimische Kauf- oder andere Leute seyn sollen.“ Das waren wenigstens annehmbare Bedingungen; jedenfalls konnte der Vertrag für Preussen keine üblen Wirkungen haben.

Es kam hier nur darauf an, zu zeigen, wie sehr die preussische Handelspolitik sich aus einzelnen Gelegenheitsmafsregeln zusammensetzte, wie wenig ein innerer Zusammenhang, eine Kontinuität der handelspolitischen Bestimmungen vorhanden war, wenn die an die Schlesier zunächst nur für die Oderschiffahrt gemachten Zugeständnisse nicht sogleich hinsichtlich des Breslau-Berliner Wasserverkehrs als viel zu weitgehend erkannt und abgeändert wurden, und wie bitter, als man zwar den Irrtum eingesehen hatte, aber die politische Abhängigkeit von Österreich alle auf die Beseitigung der Ermäfsigungen hinzielenden Versuche vereitelte, sich eine derartige Begünstigung einer fremden Handelsmacht vor dem Inlande rächte. Hätte bis zum Ende des 17. Jahrhunderts wenigstens eine gleich milde Behandlung der Breslauer wie der Märker an den preussischen Zöllen eine Berechtigung gehabt, um den schlesischen Handel von seiner Richtung nach Leipzig durch die Mark zu lenken, so verlor sie dieselbe in den beiden ersten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts zu einem guten Teile: der Wasserweg durch die Mark war der billigste; der Landweg über Leipzig hatte längst an seiner alten Bedeutung eingebüfst. Der Verlegung eines Teiles des schlesischen und hamburgischen Durchgangshandels in die Mark wäre man sicher gewesen auch ohne fortgesetzte Zugeständnisse; durch diese vermochte man nur eine natürliche Entwicklung in ihrem Gange zu bestärken und zu beschleunigen, sich selbst aber mußte man dabei jeder Aktivität berauben.

Es kann nicht wunder nehmen, dafs man den Zeitpunkt, da eine solche Bevorzugung der Schlesier vor den Märkern eintrat, und zwar gerade bei einer Gelegenheit, wo eigentlich zum erstenmale der Mark die Möglichkeit erschlossen wurde, ihren Handel auf eigene Füße zu stellen, als den Anfang des Handelsverfalls in der Mark zu betrachten geneigt war. Bezeichnend ist, dafs Brandenburg hinsichtlich der Elbzölle,¹ über welche im Zusammenhange mit der Eröffnung des Kanals 1669 die Verhandlungen in Fluß kamen, zwar zu nicht uner-

¹ Theatrum Europaeum X, II, p. 18 ff.; Lünig, deutsches Reichs-Archiv VII, II, p. 351 ff.; Falke, Geschichte des deutschen Zollwesens 1869, p. 237 ff.; Schmoller a. a. O. VIII, 4, p. 56 ff.

heblichen Herabsetzungen bereit war, aber doch von einer einseitigen Zollermäßigung nichts wissen wollte. Die Unkosten, welche der Friedrich-Wilhelms-Graben verursacht hatte, sollten die Forterhebung des Lenzer Licenten rechtfertigen.

Trotzdem anfangs ein offenes Versehen vorlag, trotzdem später Friedrich III., um die Anerkennung seiner Standeserhöhung zu königlicher Würde zu erhalten, in das Schlepptau der österreichischen Politik geriet, kann der preussischen Regierung hier der Vorwurf eines Mangels an Mut und Kraft, den überlegenen Konkurrenten die Stirn zu bieten, nicht ganz erspart bleiben. Überall seit den Tagen des Großen Kurfürsten ein Ringen nach wirtschaftlicher Unabhängigkeit, aber nicht stets in unentwegtem Vorwärtsschreiten zum Ziele, sondern hier und dort im Ausweichen und Nachgeben, wo im Kampfe gegen das Übergewicht nachbarlicher Handelsmächte das Gefühl der Sicherheit des Gelingens noch fehlte.

Auch in Zukunft blieben die Zölle, deren Zahl zwischen Breslau und Hamburg 28 betrug, eine äußerst drückende Last. Für ein Fafs zahlte man nach Marpergers Angabe 1714 aufser den hohen Krahn-, Wehr- und Schleusengeldern nur an Zoll zwischen Breslau und Berlin:

In Grofs-Glogau vom Werte des Gutes pro Rthlr.	2	Heller.
„ Crossen vom Fafs	1/2	Rthlr.
„ Fürstenberg	2 1/2	„
Im neuen Graben zu Neuhaus	1	„
In Fürstenwalde	8	Gr.
„ Berlin	6	„

Die Fracht für ein Garnfaf bis Berlin belief sich auf 9 Rthlr., von dort bis Hamburg auf 10 Rthlr.; 3 Fässer rohen Münsterberger Garnes (3900 Stück enthaltend) kamen über Berlin in Hamburg auf 1250 Rthlr. zu stehen und wurden dort zu 1031 Rthlr. Hamburger Bankogeld = 1335 Thlr. in Breslauer Valuta verkauft.¹

Die Beschwerden der Breslauer über die unmäßige Gröfse der Berlin-Hamburger Schiffsgefäße, über lange Verzögerungen zu Berlin und über die seit 1700 nach Hamburg übliche Reihfahrt waren tagtäglich. Die Behinderung an einer direkten Spedition durch Hamburg nach Altona, die angeblich zu teuren Frachten der Hamburger und die hohen Zölle zu Hamburg begründeten den Unwillen Breslaus gegen diese Stadt.

¹ Marperger, a. a. O. p. 241 ff.

5.

Die Benutzung des Kanals und seine Bedeutung für Berlin.

Die künstliche Zurücksetzung der märkischen Schiffer und die Eindämmung des märkischen Handels konnten selbstverständlich nicht hindern, daß der Kanal diejenigen segensreichen Folgen zeitigte, welche man bei seiner Anlage von ihm in erster Linie erwartete. Mochte zunächst noch immer ein Teil der Waren, vor allem die kostbaren, andere Wege nehmen, der größte wählte doch den bequemeren und billigeren über Berlin. Schon 1671 schlug mehr als der vierte Teil derjenigen polnisch-schlesischen Waren, welche zuvor zu Lande über Leipzig befördert wurden, diese Richtung ein.¹ Leipzigs anhaltende Klagen aus jener Zeit über die merkliche Abnahme seines Handels gingen — soweit sie überhaupt berechtigt waren — zumeist auf die starke Benutzung des Friedrich-Wilhelms-Grabens zurück. Die 1680 in Leipzig und an der mittleren Elbe ausgebrochene Pest konnte auf die Vermehrung der polnischen und schlesischen Sendungen durch den Kanal nur günstig einwirken.

Der märkische Chronist Loccelius bemerkt: „Wo ferne nun dieses Werk seinen Bestand hat, so ist es Seiner Kurfürstlichen Durchlaucht ein ewiges Hoch-Rühmliches Gedächtniß.“ Bekmann berichtet (1706), daß von 1669 an die Durchfahrt zu großem Nutzen der Handlungen auf der Oder und Elbe und unsterblichem Ruhme des Großen Kurfürsten beständig fortgesetzt wurde. Eine andere Stimme der Zeit (1710) redet von jenem Unternehmen des märkischen Augustus, welches man unter die größten in Deutschland rechnen müsse. Die Erfahrung hat gelehrt, sagt Gundling in seinem Manuskripte von 1712 über die Kommerzien und Manufakturen, daß der neue Graben großen Vorteil gebracht hat, indem er den Handel mit Schlesien, Polen, der Neumark und Pommern emporgehoben hat. Marpergers Mitteilungen über Schlesiens Handelswege in jener Zeit geben davon das beste Zeugnis. Er redet von dem unaussprechlichen Nutzen des weltberufenen Grabens für die Breslauer Kaufmannschaft und hebt hervor (1714), daß Schlesiens größter Handel durch den Kanal über Berlin nach Hamburg, Holland, England, Spanien und Portugal gehe. Aus Hamburg empfing Schlesien vor allem Spezereien, Zucker, Hering, Stockfisch, brasilischen und virginischen Tabak, Seiden-, Wollen- und Baumwollen-, Farb- und Drogueriewaren, Fischbein, Thran, spanische Früchte und Weine etc. Es

¹ Heller, a. a. O. p. 36. — Statistische Angaben über die Befahrung des Kanals scheinen nicht vorhanden zu sein.

exportierte auf diesem Wege besonders Garn, rohe und gebleichte Leinwand. Das erstere ging meist nach Holland, wo es weiter verarbeitet wurde.

Der Kanal wurde gerade in jenen Jahren eröffnet, in welchen Leopold I. Handel und Industrie seiner Länder zu neuem Leben anzufachen versuchte. In das Jahr 1669 fiel das Patent, die Gründung der Seidenmanufaktur betreffend, welches Bechers Bemühungen erwirkten; fünfzehn Jahre später veröffentlichte Hörnigk (Horneck) sein schnell bekannt gewordenes Hauptwerk „Oesterreich über alles, wenn es nur will“. Bechers und Hörnigks Thätigkeit charakterisieren die wirtschaftlichen Bestrebungen, welche die kaiserliche Regierung zum erstenmale nach dem dreißigjährigen Kriege zur Förderung des inländischen Gewerbetriebs und zur Besserung des Handwerkerstandes in den Erblanden verfolgte. Aber es blieb doch nur bei lebensunfähigen Anfängen; über die ersten Versuche kam man nicht hinaus.¹

Der Kaiser wurde von dem Baue und allen Vorgängen unterrichtet und gebeten, einige vornehme Räte aus der Breslauer Kammer zu entsenden, um den Graben zu besichtigen und mit einigen brandenburgischen Räten zu überlegen, wie die Schiffahrt aufs beste einzurichten sei. Man betonte, daß durch den Kanal den kaiserlichen Erblanden und namentlich der geplanten ungarischen Handlung nach der Türkei ein merklicher Nutzen erwachsen müsse. Die beiden Aufforderungen (1669 und 1685), einen Teil der Unkosten zu übernehmen, scheinen unbeantwortet geblieben zu sein; jedenfalls war die Teilnahme an dem Unternehmen, verglichen mit derjenigen Ferdinands III., erheblich abgeschwächt. Die politische Weltlage, die Kriege gegen Frankreich und der Türkenkrieg nahmen Leopold I. ganz in Anspruch.

Über seine Pläne zu einer weitergehenden Nutzbarmachung des Kanals für die österreichischen Länder liegt mir leider kein Material vor. Es scheint, daß man dem Graben schon wenige Jahre nach seiner Eröffnung durchaus nicht eine nur lokale Bedeutung für Breslaus und Schlesiens Handel beilegte, die man bei seinem Baue vorzugsweise im Auge gehabt hatte. Bereits aus dem Jahre 1671 finde ich die Nachricht, daß die Breslauer Kaufmannschaft, sobald mit den Zöllen ein richtiger Schluß gemacht sei, sich nicht auf das Versprechen beschränkte, dem Kurfürsten alles zuzuwenden, was sicher gehe; sie habe bereits die ungarische, österreichische, böhmische und mährische Handlung an sich, deren Kaufleute dahin einstimmig seien, daß sie, wenn sie über die Höhe der Abgaben Gewißheit hätten, alle ihre Waren gleich den Breslauern durch den

¹ Vergl. F. M. Mayer, Die Anfänge des Handels und der Industrie in Oesterreich und die orientalische Kompagnie 1882.

neuen Graben gehen lassen würden, welches jährlich ein Großes betragen müsse. Die Zukunft bestätigte die Vermehrung der anfangs geringen Versuche. Matthias dit de Berchem machte sich in der Folge besonders verdient, die Verschiffung polnischer, böhmischer, österreichischer, ja selbst türkischer Waren durch den neuen Graben zu befördern. Über die Versendung der roten Ofener Weine wie polnischen rohen Ochsenleders durch Berlin berichtet Marperger ausführlich.¹ Ein sächsischer Geleitsmann giebt 1710 als Hauptgrund für die Abnahme des Leipziger Handels an, daß nicht nur aus Polen und Schlesien, sondern auch aus Österreich und Böhmen vor allem Garne, Leinwand und Schleier, Röte, Wolle, Wachs und Häute, österreichische und ungarische Weine etc. auf der Achse nach Breslau und von dort auf der Oder, Spree und Elbe nach Hamburg, stromaufwärts von Hamburg dagegen Fastenspeisen, Öl, Zucker, Gewürze, Spezereien, Tabake, süße Weine, Farbehölzer etc. nach jenen Ländern befördert wurden.² Josef I. brachte den Fragen der Strompolitik wieder rege Teilnahme entgegen. Die „Capitalrenommirte Handelsstadt“ Breslau vermittelte den Absatz der von Hamburg, Amsterdam und weiterher bezogenen Artikel nach dem Osten ebenso wie denjenigen polnischer, ungarischer und anderer Waren nach dem Westen.

Je weiter in den ersten Jahrzehnten die Konkurrenz der Breslauer und Hamburger Schiffer vordrang, je stärker sich der Handelsverkehr entwickelte, um so heilbringenderen Einfluß mußte der Umladezwang auf Berlin ausüben, jene Waffe in der preussischen Strompolitik des ausgehenden 17. Jahrhunderts, in deren Aufrechterhaltung man trotz aller Anfeindungen auch nicht einen einzigen Augenblick schwankte. Durch die Eröffnung der großen Wasserstraße von Breslau bis Hamburg wurde Berlin, dessen Niederlagsgerechtigkeit seit 1448 aufgehoben war, zum großen Stapelplatze sämtlicher durchgehenden Waren. Es hatte nunmehr die Befähigung erhalten, sich zur Handelscentrale des inneren Norddeutschlands emporzuarbeiten und neben den älteren Handelsplätzen eine gleichbedeutende Stellung zu gewinnen: streckte es ja bald seine Hand danach aus, einen Teil des reichsstädtischen Handels Süddeutschlands sich zuzuwenden, indem es „mit einer ungemainen Vorsichtigkeit“ eine neue Straße von Nürnberg nach Berlin in Schwung zu bringen strebte; war es ihm ja ferner schon gegen Ende des 17. Jahrhunderts zur großen Betrübnis Leipzigs gelungen, den gesamten Warenverkehr der lausitzer Kaufleute und Leinwandhändler mit Hamburg durch seine Mauern zu lenken. Mit Leipzig, Dresden, Erfurt, Nürn-

¹ A. a. O. p. 626 ff.

² Heller, a. a. O. p. 52 f.

berg, Augsburg, Straßburg, Frankfurt a. M., Mainz, Trier, Coblenz, Köln, Wesel, Holland, Bielefeld, Herford, Braunschweig, Clausthal etc. stand Brandenburg nach Gundlings Angabe zu Anfang des 18. Jahrhunderts in Landverbindung.

J. P. Süßmilch hat 1749 die Zahl der Häuser Berlins und Cöllns vor dem dreißigjährigen Kriege auf 1236, 1645 auf 999 und im Jahre 1747 auf 5513 angegeben und ausgeführt, daß sich die Einwohnerzahl der Stadt in den letzten sechzig bis siebenzig Jahren auf das Siebenfache vermehrt habe. Sie betrug 1661 nur 6500, stieg bis 1721 aber auf 65 000, bis 1761 auf 119 219 und bis 1777 auf 140 719 einschließlich der Garnison. Dieses großartige Anwachsen ist gewiß nur durch eine stattliche Reihe von Ursachen erzielt worden, vor allem durch die französische Kolonie, die Förderung des städtischen Handwerks und Handelsbetriebes, die Gründung von Manufakturen, den Bau der Friedrichsstadt; die Ansiedelung der böhmischen Kolonie, die Handelsbeziehungen zu Stettin seit dessen Erwerbung, die Vermehrung der Garnison und Beamten, die Konzentration des geistigen Lebens und anderes mehr: der Anfang aber zu derjenigen Handelsstellung, zu welcher die Stadt in den folgenden Jahrzehnten emporstieg, ist zweifellos die Eröffnung des Friedrich-Wilhelms-Grabens gewesen. Und wie die reiche Litteratur des 18. Jahrhunderts zeigt, täuschte man sich auch niemals darüber, welchem Umstände man den Beginn des glänzenden Aufschwunges zu verdanken habe.

Es darf nicht unerwähnt bleiben, daß sich im Laufe des 18. Jahrhunderts die Verhältnisse, welche auf die Benutzung des Grabens von Einfluß waren, mannigfach verschoben. 1680 bis 1720 sind wohl diejenigen Jahre gewesen, in denen Schlesien sich fast ausschließlich der Fahrten über Berlin bediente. Ganz unbelebt waren die Landstraßen südlich der Mark wie durch die Mark selbstverständlich auch in dieser Zeit nicht.¹ Der stark anwachsende Handel Schlesiens er-

¹ Der Einwand des Leipziger Rates gegen eine freie Elbschiffahrt in einem Berichte an Kurfürst Friedrich August vom Jahre 1733, daß durch dieselbe „der ganze Garn- und Leinwandhandel Schlesiens, der Lausitz und selbst des Erzgebirges, der bisher in der Hauptsache über Leipzig gegangen, von da abgelenkt und direkt auf Hamburg geleitet werde“ (Heller, a. a. O. p. 66), beruht auf offenbarer Übertreibung und steht im Widerspruche mit den gleichzeitigen Bemühungen Sachsens gegen die schädlichen Wirkungen des Grabens, wie gegen die Benutzung der von der hohen Landstraße nach Norden und Nordwesten abweichenden Nebenwege des schlesisch-hamburgischen Warenzuges von Bunzlau oder Görlitz nach Muskau, Spremberg, resp. von Bautzen oder Camenz nach Senftenberg, Finsterwalde, wo er die Straße nach Jüterbogk erreichte.

Vergl. P. J. Bruns, Geographisches Handbuch in Hinsicht auf Industrie und Handlung, 1788, p. 194.

Der Görlitzer Stadtrat hielt 1753 (Heller, a. a. O. p. 57) die Wege durch die Oberlausitz für die von schlesischen Fuhrleuten besuchtesten und begründete die Abneigung gegen die Befahrung der mittleren Oder

heischte stets mehr auch das Einschlagen anderer Verkehrswege. Das Interesse an rechtzeitigen Lieferungen trat mehr in den Vordergrund. Die Sicherheit der Spedition gab oft den Ausschlag für die Wahl der Strafsen. So nahm eine erhebliche Menge Leinenwaren wieder mehr die Landwege durch Sachsen und Lüneburg nach Hamburg und zwar in den ersten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts meist, ohne Magdeburg zu berühren. Östlich von Magdeburg ging ein Teil der Waren von Jüterbogk, Niemegek sogleich nordwestlich nach Burg, Rogatz und Gardelegen, ein anderer Weg mündete von Leipzig über Zerbst, Loburg in Burg ein. Viel wichtiger war die Landverbindung Leipzigs westlich von Magdeburg über Groß-Wanzleben oder Halberstadt, Braunschweig nach Ülzen und Lüneburg. Durch das Einschlagen der Duderstädter Strafsen, die in großem Winkel westlich des Harzes von Leipzig nach Braunschweig führte, ohne preussische Gebiete zu streifen, und der Harzstrafsens über Stolberg seit der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts wollte Sachsen der Erhöhung der preussischen Durchgangszölle und dem Stapel Magdeburgs aus dem Wege gehen. Magdeburg liefs nicht nach, über den Verfall seines Handels Klage zu führen. In der richtigen Erkenntnis, dafs sein Wohlstand allein durch Erleichterung der Elbfahrten sich heben könne, gipfelten alle seine Bemühungen darin, die Preise der Wasserfrachten denjenigen der Landfrachten gleichzusetzen und deshalb Zollmoderationen für eine Reihe von Erzeugnissen, besonders auch für Leinwand zu erhalten. Doch selbst die Versuche des emsig für Magdeburgs Wohl thätigen Steuerrates Plefsmann um die Milderung des Lenzer Zolles verliefen im Sande. In Braunschweig-Lüneburg standen Rückladungen nach der Lausitz, Schlesien und Böhmen zu erwarten. Die Holländer pflegten meist die Leinen gegen Kolonialwaren umzutauschen. Auch die Landzollpächter bemühten sich, die Güter nicht nach den Spezial-Zollsätzen, sondern unter dem Generalnamen von Stückgut mit leid-

mit dem Hinweise auf die Unberechenbarkeit ihres Wasserstandes und gegen die Benutzung der Wege durch die Mittelmark mit dem Hinweise auf den tiefen Sandboden derselben.

Zimmermann, Blüte und Verfall des Leinengewerbes in Schlesien, 1885, p. 64 — den Zeitabschnitt 1600 bis 1740 betreffend — scheint die Wichtigkeit des Friedrich-Wilhelms-Grabens für die schlesische Leinenindustrie von 1670 an ganz zu übersehen, wenn er sagt: „Für Schlesien hat der Oderstrom in jenen Jahrhunderten nicht die geringste Bedeutung gehabt. . . Fuhr doch fast kein Lastkahn auf dem Strom, da eine Menge Zölle und vor allem das Frankfurter Stapelrecht jeden Handel lahmlegten. So ging denn der ganze Leinwandhandel zu Lande über Leipzig nach Hamburg und von dort nach den holländischen Hafenplätzen und weiter.“ — Übrigens bezieht sich die aus Marperger citierte Stelle nicht auf die Land-, sondern auf die Wasserzölle.

licheren Abgaben auf die ihnen verpachteten Landstraßen zu ziehen. Ein anderer Teil der schlesischen Waren endlich bevorzugte die direkte Wasserfahrt von Breslau nach Stettin, seitdem 1723 und 1752 die drückendsten Beschwerden der Oderschiffahrt glücklich gefallen waren.

Dies alles aber vermochte die Bedeutung des Grabens für Hamburg, Berlin und Breslau nicht im geringsten zu vermindern. Seinen ursprünglichen Zweck hatte er vollauf erfüllt. Er bildete den sicheren Grundstein eines Werkes, dem durch eine systematische Kanalbaupolitik kommender Geschlechter die Krone aufgesetzt wurde. Die großen Vorteile eines durch künstliche Wasserstraßen durchzogenen Landes, welchen Holland, Frankreich und Italien nicht zum geringen Teile das Aufblühen ihres Handels zu verdanken hatten, wurden erst von der Mitte des 18. Jahrhunderts ab in umfassender Weise für England und durch Friedrich den Großen für Preußen eröffnet.

II.

Die kurmärkische Elbschiffergilde.

Die Maßnahmen, welche Preußen auf den beiden Strömen Oder und Elbe im Laufe des 18. Jahrhunderts zur Anwendung brachte, mußten den Verhältnissen gemäß ganz verschiedene zum Teil sogar entgegengesetzte sein.

Bevor Preußen Stettin erhielt, geschah, auch vor dem Baue des Friedrich-Wilhelms-Kanals, der Haupt-Wassertransport nach und von der Mark und Schlesien über Hamburg; eine besondere Begünstigung der Oderschiffer schien trotz der Befürchtung, von seiten Schwedens beeinträchtigt zu werden, nicht geboten. Nachdem ein Teil Pommerns und Stettin an Preußen gefallen und durch Gewinnung Schlesiens der ganze Oderlauf in preussischen Besitz gelangt war, blieb wiederum die allen Unterthanen freigegebene Schifffahrt das Zweckmäßigste.

Ganz anders waren die Verhältnisse auf der Elbe; hier war ein Schutz der preussischen Schiffer gegen die Hamburger unerläßlich; eine ganz freie Konkurrenz mußte hier die nachteiligsten Folgen haben. Die schon seit dem 16. Jahrhundert bestehende und 1635 mit neuen Statuten versehene Schifferbrüderschaft in Magdeburg erhielt von Preußen zu wiederholten Malen die Bestätigung ihrer Privilegien, die zwar infolge der andauernden Streitigkeiten der Schiffer und Kaufleute mannigfache Umgestaltungen erfuhren, und blieb bis zum Beginne des 19. Jahrhunderts im Besitze ihrer Vorrechte. In weit größerer Abhängigkeit von Hamburg als Magdeburg hinsichtlich seiner Wasserfrachten stand Berlin. Da die Berliner Kaufmannsgüter von den Elbschiffern nur als Rückladungen eingenommen wurden, die Hamburger Güter dagegen den Hauptgegenstand der Elbschifffahrt zwischen Hamburg und Berlin bildeten, die Hamburger und Mecklenburger Schiffer daher wegen ihrer näheren Verbindungen weit mehr als die märkischen Gelegenheit hatten, sich von den dortigen Handelshäusern und Speditoren Ladungen nach Berlin wie Rück-

ladungen nach Hamburg zu verschaffen, so mußte eine feste Organisation einzelner preussischer Schiffer ins Leben gerufen werden, die, mit besonderen Privilegien ausgestattet, die Macht besaßen, den Kampf gegen die Hamburger siegreich durchzuführen.

Der Zeitpunkt für die Errichtung einer Gilde konnte aber erst gekommen sein, nachdem zwischen Hamburg und Berlin der Warentransport infolge der Eröffnung des Friedrich-Wilhelms-Kanals eine stärkere Ausdehnung gewonnen und sich ein regerer Handelsverkehr entwickelt hatte.

1.

Die Berlin-Hamburger Schifffahrt 1670 bis 1710.

Hamburg beherrschte bis über die Mitte des 17. Jahrhunderts hinaus den ganzen märkischen Handel. Seine günstige Lage, die Größe seines Kapitals und die Ausdehnung seiner Handelsverbindungen ermöglichten ihm überall den sichersten Absatz. Auch die Berlin-Hamburger Schifffahrt lag bis zu dieser Zeit wohl gänzlich in den Händen Hamburger Schiffer. Noch 1657 wagten sie beim Neubau der Berliner Gertraudenbrücke die Forderung, dieselbe so anzulegen, daß sie wider alles Herkommen mit Mast und Segel durchfahren könnten.¹ Erst seitdem der Große Kurfürst seine Lande von der wirtschaftlichen Abhängigkeit, welche Hamburgs kluge und zähe Stadtpolitik geschaffen hatte, immer stärker und energischer zu befreien anstrebte, begannen die Märker auch hier als Konkurrenten aufzutreten.² Die Vollendung des Müllroser Kanals 1669 steigerte mit einem Male die Bedeutung des Flußverkehrs zwischen Berlin und Hamburg in ungeahnter Weise. Während die Märker auf die Fahrten nach Schlesien infolge der Ausschließung von der Crossener Zollmoderation zunächst fast vollständigen Verzicht leisten mußten, war ihnen bei der Berlin-Hamburger Schifffahrt freies Feld zur Entfaltung ihrer Thätigkeit gelassen.

Freilich konnte das Vordringen der Märker gegen die Hamburger 1670 bis 1700 nur ein allmähliches und mühsames sein. Nicht allein die Hamburger Schiffer erschwerten das-

¹ Koenig, Historische Schilderung von Berlin, 1793, II, p. 457; v. Orlich, Geschichte des preussischen Staates im 17. Jahrhundert, 1839, II, p. 421.

² Rödenbeck, Beiträge zur Bereicherung und Erläuterung der Lebensbeschreibungen Friedrich Wilhelms I. und Friedrichs des Großen, 1838, II, p. 247, bemerkt ohne Quellenangabe, daß die kurmärkischen Schiffer schon zur Zeit des Großen Kurfürsten zu einer Gilde vereinigt gewesen seien.

selbe bereits in dieser Zeit durch allerhand Ränke: auch die Breslauer Kaufleute weigerten sich beständig, den Berlinern ihre Waren in Hamburg anzuvertrauen, so daß diese sich mit dem Wenigen begnügen mußten, was die Hamburger und Breslauer ihnen übrig ließen.

Die Vermehrung der Fahrten nötigte vor allem dazu, durch neue Bestimmungen für die Beschleunigung des Transportes wie für die Sicherheit der Schiffsloadungen Sorge zu tragen, um so mehr, als vor der Hand auf der Elbe und Havel so gut wie keine Ordnung herrschte, und die Nachwirkungen des dreißigjährigen Krieges sich hier sehr merklich fühlbar machten. Aus Mangel an einer einheitlichen obrigkeitlichen Aufsicht bediente sich jeder Schiffer nach eigenem Belieben und Gutdünken der Schifffahrt. Bald fuhren hamburgische, bald kurfürstliche Unterthanen mit mehr Gefäßen ab, als dem Herkommen gemäß war, wodurch andere Schiffer benachteiligt wurden, und der Handel Hemmungen erlitt. In Hamburg lag zu gleicher Zeit eine Reihe von Schiffen mit angehängten Fahrzeugen in Ladung, während ihre Eigentümer bei den Kaufleuten in der Stadt umherliefen, um Fracht zu suchen. Trotz ihres Versprechens, innerhalb fünf bis sieben Tagen abzufahren, hielten sie sich vier und mehr Wochen auf, ehe sie die Stadt verließen.

Vergebens trugen die Hamburger Schiffer 1692 auf eine Regelung der Schifffahrt beim Hamburger Rate an. Ihr Vorschlag von 1698, fortan nur mit einem Maste und zwei Anhängen, im Herbst mit zwei Masten und zwei Anhängen fahren zu dürfen, sollte, wie die kurmärkische Amtskammer erklärte, auch in Berlin angenommen werden und maßgebend sein, sobald sich jene verpflichteten, sich damit zufrieden zu geben und die brandenburgischen Schiffer nicht an der Ladung zu hindern. Als jedoch die Unregelmäßigkeiten und die Unsicherheiten des Transportes, sowie die Streitigkeiten zwischen den Kaufleuten, Faktoren und Schiffern nicht nachließen, entschloß sich die Amtskammer zur Einführung einer gewissen Ordnung. Sie entwarf 1699 ein Interimsreglement¹ (ratifiziert 22. April), nach welchem sämtliche die Oder, Spree, Havel und Elbe befahrenden Schiffer sich halten sollten. Es bezweckte die Abstellung der wesentlichsten Mißbräuche.

Hamburg befand sich gerade um die Wende des 18. Jahrhunderts in ungünstigem Zustande seiner städtischen Verhältnisse. Nach außen verteidigte es zwar sein von 1482 herrührendes Stapelrecht mit Zähigkeit und Glück gegen den Großen Kurfürsten, der seine Unterthanen von diesem befreien wollte, ebenso gegen Friedrich I., der 1707 zu dessen Beseitigung Anstalten traf, diese aber fallen ließ, weil er sich wegen des

¹ Mylius, Corp. Constit. March. V, II, I, No. XVIII, p. 31 ff.

Elb-Kommerzes am kurbraunschweigischen Hofe in Verhandlungen eingelassen hatte, und deshalb die Befürchtung nahe lag, daß „man leicht dem Hauptwerke präjudizieren und bei den anderen hohen Zollinteressenten Ombrage erwecken könne“.¹ Im Innern aber machten demokratische Strömungen sich fühlbar. Seit 1692 trat zudem eine Reihe von schweren Hungersjahren ein. Preußen zürnte der Stadt, weil sie mit der Abzahlung der ihr vom Kaiser angewiesenen Römermonate säumte. Erst 1698 hob es sein Kornausfuhrverbot wieder auf. Die üble Stimmung wurde noch gesteigert durch die strengen Mafsregeln gegen preußische Schiffer und Kaufleute. 1696 schloß Hamburg mit einer Anzahl derselben einen geheimen Vertrag ab, nur in Hamburg auszuladen.² Im Frühjahr 1699 wurde einigen Magdeburger Kaufleuten, denen vom Kurfürsten der Transport von 700 Lasten Weizen nach Holland gestattet war, selbst das nicht verkaufte Korn festgehalten. Auf Gesuch der Bürgerschaft wurde 1699 eine Korndeputation zur Wahrung des Stapelrechtes und zur Verhinderung der freien Durchfahrt eingesetzt, die bis 1710 fungierte.³ Am 15. Januar 1700 erließ die Stadt ein Patent über die Elbeinfuhr, daß jedes Getreideschiff drei Tage zum Besten der Bürger liegen bleiben, und der Ort, wo es hielt, genau angegeben werden müsse. Die beiden Baumknechte erhielten die strenge Weisung, alles zu Lande und Wasser einkommende Getreide genau zu buchen und wöchentlich eine Spezifikation des einlaufenden Getreides dem Rate und den zum Kornverkaufe deputierten Herren und Bürgern einzureichen. Von jeder Last sollte ein Schilling Lübisch entrichtet werden.⁴ Das mit Strenge geübte Stapelrecht mußte das gewaltsame Anhalten weiter bestimmter Schiffs-ladungen und den Zwang, zu niedrigen Preisen zu verkaufen, entschuldigen. Die ausreichende Versorgung der Stadt mit Getreide stand in erster Linie. Als 1707 über einen unerhörten Arretierungsfall einer Getreideladung Klage geführt wurde, meinte Hamburg, daß ein derartiger Schritt in tali casu necessitatis recht wohl gestattet sei.⁵ Man sieht, daß der Stadt in diesen Jahren eine möglichst schnelle und nachhaltige Besserung des Flußverkehrs erwünschter sein mußte als je.

Da Hamburg im Jahre 1700 bei dem androhenden Kriege, welcher ein freies Befahren der Ostsee verhinderte, eine günstige Gelegenheit für einen Aufschwung der Binnenschiffahrt erwarten zu können glaubte, so brachte es seinerseits zur Förderung des Handels auf der Elbe und Havel über

¹ B.-St.-A. Kurmark CCLXI, Schiffersachen No. 2.

² Schmoller, Studien über die wirtschaftliche Politik Friedrich des Grossen, in seinem Jahrbuche, VIII, 4, p. 83.

³ J. G. Gallois, Gesch. der Stadt Hamburg II, p. 501.

⁴ B.-St.-A. a. a. O. No. I.

⁵ Schmoller a. a. O. VIII, 4, p. 85.

Berlin und Frankfurt bis nach Schlesien, Großpolen und Pommern eine „Schiff- und Riegefahrt“ in Vorschlag und zeigte sich willens, mit Berlin in direkte Verhandlungen zu treten, um auf Grund der beiderseitigen Reglements eine gemeinsame, für beide Teile bindende Schifferordnung herzustellen. Das Hamburger Kommerzkollegium überreichte dem preussischen Residenten zu Hamburg, v. Busch, eine in grellen Farben gehaltene Darlegung über die ungünstige Lage der Schifffahrt und über die Vorteile, welche deren Wiederherstellung für Preußen nach sich ziehen müsse. Behinderung Einheimischer wie Ausländischer an ihrem Handlungskonzepte, Langsamkeit der Fahrten und unrechtzeitige Einlieferung der Waren am Bestimmungsorte, oft sogar mit arger Beschädigung, seien die Folgen der bestehenden Unordnung. Die Jahrmärkte, bei denen gerade ein pünktliches Eintreffen der Waren von Wichtigkeit sei, müßten viel darunter leiden. Der Rückgang Frankfurts a. O. sei vornehmlich aus diesen Ursachen abzuleiten. Viele Stückgüter, die nach Polen und Preußen geführt werden sollten, gingen von Holland durch den Sund, die besten und wertvollsten Güter würden trotz bedeutender Kosten von Hamburg über Land nach Brandenburg, Schlesien und Polen, auch nach Danzig und Stettin sowie umgekehrt befördert; so müsse die Spedition nach Berlin in vielen Waren sehr krebsgänglich werden.¹ Die Kammer ließ sich bestimmen, dem Vorschlage Buschs beizutreten, daß Hamburger Deputierte sich an den Berliner Beratungen beteiligen sollten. Der Kaufmann Lorenz Classen und der Schiffer Hans Frederichs (Frercks), die als Bevollmächtigte Hamburgs zu den Verhandlungen in Berlin erschienen, wurden in Gemeinschaft mit den Berliner Schiffern und Faktoren vernommen, und man einigte sich zu dem zwölf Artikel umfassenden Reglement² vom 31. Juli 1700, das am 12. August vom Könige und am 15. August von Hamburg bestätigt wurde. Es hatte die meisten Bestimmungen der Ordnung von 1699 zur Grundlage, enthielt aber eine Reihe sehr wesentlicher Erweiterungen.

Der Kernpunkt des Reglements war die Einführung des ausschließlichen Gebrauchs der Reihe- oder Börtfahrt (naboretale) zwischen Berlin und Hamburg. Diese war zwar schon im Interimsreglement von 1699 anerkannt worden, aber kaum zur Ausführung gelangt. Der Große Kurfürst hatte noch daran

¹ Einige Auszüge und Abdrücke aus den Protokollen und Akten der hamburgischen Kommerzdeputierten von 1692 bis 1748 giebt Dr. E. Baasch unter dem Titel „Zur Geschichte der Berlin—Hamburger Reihefahrt“ 1890; vergl. für dieselbe Zeit: C. G. von Thile, Nachricht von der Churmärk. Commerzien Beschaffenheit wie auch von dem Manufactur-Fabriken- und Handwerker-Zustand, Berlin 1751, Handschrift der Königlichen Bibliothek ms. Boruss., Fol. 643, § XIX—§ XXI.

² Mylius, a. a. O. No. XIX, p. 33 ff.; Klefeker, Sammlung der Hamburgischen Gesetze und Verfassungen, VI, p. 327 bis 337.

gezweifelt, ob den Kaufleuten wohl wird vorgeschrieben werden können, „wehm Sie hierunter gebrauchen oder Ihre Güter anvertrauen können“. Jetzt scheute man aber vor dem Schritte nicht zurück. Die Einrichtung war so alt wie die Schiffergilden selbst. Hamburg hatte sie nachweislich zuerst nach Stade 1442 in Anwendung gebracht und später zu allgemeiner Regel erhoben.¹ Eine der bedeutendsten Reihsfahrten war wohl die 1649 zwischen Amsterdam und Hamburg gegründet.²

Die freie Konkurrenz bei Einladung und Bewerbung um Frachten hatte zur Folge, daß sich gleichzeitig sehr viele Schiffer zur Ladung legten, wodurch die zu verschiffenden Güter unter alle Mitbewerber verteilt, die Vervollständigung der einzelnen Ladungen und der Abgang ungebührlich verzögert wurden, indem der Schiffer nicht eher die Fahrt antrat, als bis er volle Ladung erhalten hatte. Die freie Konkurrenz brachte aber auch die Frachtlöhne auf äußerst geringe Sätze herunter; der längere kostbare Aufenthalt am Stapelplatze bis zum Empfange voller Ladung verminderte noch überdies den Verdienst der Schiffer, welche, um sich einigermaßen zu entschädigen, ihre Gefäße überluden, wodurch Unfälle verschiedener Art verursacht wurden. Damit sie so bald und so viel Frachten als möglich sich verschafften, blieb ihnen nichts anderes übrig, als den Spediteuren und Comptoirbedienten ansehnliche Remunerationen zu entrichten. Der Satz, daß, wer am meisten gab, auch das meiste Gut bekam, hatte allgemeine Geltung. Dies schmälerte ihren Verdienst, wandte einen Teil desselben den Bedienten und Kommis der Kaufleute zu und gab zu großen Mißbräuchen, namentlich zu verringerten Lohnsätzen für die Schiffsmannschaft und zu deren Diebereien an den geladenen Gütern, Veranlassung.

Die Reihsfahrt bezweckte nun, daß jeder an der betreffenden Fahrt und an dem Vertrage beteiligte Schiffer nur dann eine Ladung aufnehmen durfte, sobald die Reihe ihn traf. Der Vorteil dieser Verfügung kam einmal den Schiffern selbst zu statten: denn jedem war ein gleicher Anteil an der Schifffahrt zugesichert; Geldzahlungen der Schiffer wie Bevorzugungen einzelner von Seiten der Kaufleute hörten auf. Andererseits hatten die Kaufleute die Gewißheit, daß ihre Güter nicht Wochen oder Monate lang in Ladung liegen blieben, sondern daß sie innerhalb einer bestimmten Frist vom Stapelplatze abgehen mußten. Diese Lichtseite der Reihsfahrt schien ihre Schattenseite vollständig aufzuwiegen. Da jeder

¹ Vergl. Lappenberg, Ueber die älteste Reihsfahrt zwischen Hamburg und Stade, Zeitschrift des Hamburger Geschichtsvereins, I, p. 299 ff.

² Klefeker, a. a. O. II, p. 421.

Schiffer in festgesetzter Zeit ohne eigene Bemühungen Fracht bekam, hatte der wirklich emsige und umsichtige vor dem nachlässigen und sorglosen durchaus keinen Vorteil. Im sicheren Bewußtsein, Ladung zu erhalten, brauchte er die pflichtgetreue Erfüllung seiner Obliegenheiten nicht zu sehr zu beherzigen und den Klagen der Kaufleute, die gezwungen waren, dem gerade in Reihe liegenden ihre Waren anzuvertrauen, gleichviel, ob er als unzuverlässig und unrechtschaffen bekannt war, kein Gehör zu schenken. Diese Bedenklichkeiten der Reihefahrt wurden dann auch nur allzu oft von ihren Gegnern gegen ihre Befürworter und Verteidiger ins Feld geführt.

Die Beteiligung an derselben wurde im Reglement an einzelne Bedingungen geknüpft. Da es oft vorgekommen war, daß unbemittelte Schiffer, wenn sie volle Ladung hatten, um Zollvorschufs herumbettelten oder auf der Reise wiederholentlich wegen mangelnder Zollgelder vor den Zollstätten liegen blieben, ja sogar einige Güter versetzten oder sich auch schlechter und gemieteter Fahrzeuge bedienten, welche die Sicherheit der Waren gefährdeten, mußte jeder, der auf der Spree, Havel und Elbe Schifffahrt treiben wollte, entweder zu Berlin bezw. in einer märkischen Stadt oder zu Hamburg ein eigenes Haus, ebenso ein eigenes, brauchbares Schiff besitzen und an seinem Wohnorte zu den bürgerlichen Lasten beitragen. Den kurfürstlichen Gütern wurde vor allen ungeladenen der Vorzug gegeben; den kurfürstlichen Beamten stand es frei, unter den in Reihe liegenden Schiffen zu wählen, wem sie die Güter anvertrauen wollten; verlangten sie ausdrücklich ein besonderes kleines Gefäß von 10 bis 12 Lasten, so war dies ungesäumt zu beschaffen; andere Kaufmannsgüter in diesem mitzunehmen aber war untersagt. Zur Beförderung der Fahrschnelligkeit wurden nur ein Mast und zwei Anhänge bei der Auf- und Niederfahrt gestattet, und nur wenn der niedrige Wasserstand das Leichten, d. h. das Ausladen der Waren aus dem großen Gefäße in kleinere, es bedingte, noch das Mitführen eines dazu geeigneten leeren Kahnes. Niemand durfte sich zugleich eines Schiffes zu Berlin und eines anderen zu Hamburg in der Reihe zur Ladung bedienen. Während der Zeit des Hamburger Heringstransportes dagegen konnte, aber nur speziell für diesen, der Schiffer von Johanni bis Jakobi eine besondere Jacht von 10 bis 12 Lasten gebrauchen. In Hamburg sollte zu gleicher Zeit ein Berliner und ein Hamburger in Ladung liegen; ehe diese nicht ihre Fahrt angetreten hatten, war kein anderer zur Ladung gestattet. In Berlin, wo infolge der geringeren Güterzahl nicht immer zwei Schiffe zugleich beladen werden konnten, blieb es bei der schon zuvor eingeführten Reihefahrt. Die Wahl der Schiffer unter den zu befördernden Gütern wurde streng verboten; sie mußten dieselben übernehmen, wie diese fielen,

klein und groß untereinander. Auf jede Schmälerung oder Entziehung der Frachten, sei es von seiten eines Hamburgers oder eines Märkers, war die Strafe von 20 Rthln. gesetzt. Eine genaue Frist für die Zeit der Ladung wurde nicht bestimmt. 24 bis 30 Stück Güter sollten zu Berlin als kleinste Ladung genügen. Sobald die Schiffer in Berlin ihre Ladung eingenommen und richtig verzollt hatten, waren sie schuldig, von der Lagerstätte, d. h. vom Packhofe, abzulegen; doch stand es den von Berlin abgehenden frei, zu Potsdam, Brandenburg, Havelberg und in weiter gelegenen Orten Hirse oder andere Kaufmannsgüter einzunehmen und nach Hamburg hinunterzufahren. Die Schiffer in Hamburg dagegen mußten nach Befrachtung und richtiger Verzollung aus dem Baume legen und die Fahrt befördern, ohne daß ihnen erlaubt war, außerhalb Baumes wieder abzulegen oder einige Güter einzunehmen. Übertretungen waren mit dem Verluste einer Reifefahrt und einer Strafe von 50 bis 100 Thln. belegt. Über die Befrachtung mußte ein beglaubigter Certifikationschein von den Behörden ausgestellt und eingesandt, ebenso von den unterwegs aus- oder eingeladenen Gütern ein Attest durch die Zoll- oder Amtsbedienten erteilt werden. Die brandenburgische Zollrolle von 1694 blieb maßgebend, die Größe der Fässer, Packen und Kisten sollte durch ein öffentliches Patent bekannt gegeben werden, nach welchem sich die Schiffer wie auch alle Küper und Böttcher bei Strafe zu richten hatten.

Alle diese Bestimmungen waren mit großer Zweckmäßigkeit getroffen und mußten, richtig befolgt, die günstigsten Wirkungen haben. Schon zuvor aber hatten die Hamburger Schiffer den Entwurf zum Reglement den Bestrebungen der Kommerzdeputierten zuwider nur mit großem Unwillen eingereicht; so fügten sie sich jetzt um so schwerer.

Hamburg selbst zeigte nur zu bald, wie es sich der neuen Ordnung als Deckmantel zur Förderung eigener Interessen zu bedienen verstand, indem es vor allem dem § 8, welchen es als das „Hauptwerk“ bezeichnete, eine Deutung zu Grunde legte, welche zwar vorher seinerseits unverhohlen ausgesprochen, doch sicherlich von Preußen nicht beabsichtigt war. In diesen Paragraphen hatte es nämlich die Klausel aufnehmen lassen, daß „ein Schiffer in der Ausfahrt außerhalb Baums einige Güter in sein Schiffsgefäß weder ein- noch ausladen dürfe, weiln allein zu Berlin und Hamburg, und sonst nirgends die Lagerstellen sein sollen“. Obwohl diese Aus- und Einladung am *ordinario loco* nach der Ansicht der Berliner Hofkammer nur von denjenigen Waren zu verstehen war, die von Hamburg nach Berlin bzw. von Berlin nach Hamburg gesandt wurden, folgerte Hamburg aus jenen Worten das Verbot, daß kein auswärtiger, kein Breslauer oder Altonaer

Kaufmann seine Güter weder in der Auf- noch Abfahrt bei der sogenannten „Sevée“ gegenüber vom bunten Hause, wo die Elbe in Norder- und Süderelbe sich scheidet, aussetzen dürfe, sondern direkten Weges in den Baum von Hamburg fahren müsse und von hier aus erst die Waren weiterspeditieren könne. Es bezweckte hiermit, endgültig sämtliche Schiffer an der Ausladung bei der Seewemündung zu hindern, deren sich jene mit Vorliebe zur Umgehung Hamburgs und zur direkten Warenverschiffung nach Altona zu bedienen pflegten. Wie stets war die Stadt auch jetzt mit Entschuldigungen, die den Kernpunkt der Sache ganz unberührt ließen, bei der Hand; da sie auf der Elbe bis zur Nordsee mit großen Kosten zu Diensten der auf- und abfahrenden Schiffe Tonnen und Baaken zur Beförderung des Handels halte, ohne welche dieser in und außer dem Reiche nicht geführt werden könne, und da obenein die Schiffe unter ihrer Convoje nach Spanien und weiter gingen, so müßten alle Waren zur Abstellung des Unterschleifes an die ihr von Rechts wegen zustehende ordentliche Lagerstätte gebracht werden.

Insbesondere war jener Paragraph unter dem Einflusse des Gedankens an eine direkte Schiffsverbindung Altonas und Breslaus gegen die alte Rivalin Altona gerichtet. Der Handel Altonas elbawärts sei so gut wie gesperrt, weil kein Schiffer nach Berlin gehend oder von dort kommend das Geringste ein- oder ausladen dürfe, mit alleiniger Ausnahme dessen, was nach richtiger Verzollung in den Bäumen zu Hamburg und Berlin eingenommen sei: so stellten die Hamburger den Handelsleuten in Holland vor, welchen das Reglement sogleich übermittelt wurde. Um aber auch den Handel Altonas elbawärts zu vernichten, legten sie ihnen ferner dar: derselbe sei durch die im vergangenen Jahre erfolgten feindlichen Einfälle, durch Zahlung von 28 000 Rthln., durch Brandschatzung und Vernichtung vieler Häuser so geschwächt, daß die besten Altonaer Kaufleute nach Hamburg hineinzögen, und kein Kaufmann den in Altona verbliebenen Schiffen seine Waren mit Sicherheit anvertrauen könne. Auf diese Verleumdungen hin verpflichteten sich wirklich 200 Amsterdamer Kaufleute auf Begehren Hamburgs schriftlich, keine Waren nach Altona zu versenden und ihren Schiffen zu gebieten, an keinem anderen Orte, als in dem Hamburger Baume ein- oder auszuladen. Nur einige von diesen zum Nachtheile Altonas sich Verschriebenen gelang es dem Direktionsrath und Verwalter der Stadt Altona von der Verpflichtung zu lösen. Selbst als Harlem eine besondere Reihofahrt mit Altona einging, grund deren alle von dort kommenden Waren in Altona niedergelegt wurden, suchte Hamburg mit aller Kraft diese Fahrt an sich zu ziehen. Altona wandte sich in einer umfangreichen Klageschrift über die „handgreifliche

calliditas et astutia singularis commercii Hamburgensis“ nach Berlin. Es könne nicht in der Absicht Preußens liegen, ein Monopol für Hamburg einzurichten, welches alle Welt, die den Elbstrom befahre, zu dessen „tributaires“ erniedrige. „Warum wollte man die sämtlichen Einwohner Europas graviren, nur daß Hamburg dabei lucrare und gewinnen möge; oder wer bezahlt die bouteille Wein zu 12 Gr., wenn er sie anders wo eben so gut für 10 Gr. haben kann, oder hat die Praedestination die ganze Welt dazu verdammt, daß sie ihre Waren nach Hamburg allein bringe und daselbst von den Hamburgern sich den Preis setzen lassen muß, was sie diesen dafür bezahlen und entrichten solle? Oder muß die ganze Welt dazu cooperiren, nur daß ein bei aller Welt verhafstes Monopolium bei den Hamburgern zu aller Welt Schaden errichtet werde?“¹ Diesen auswärtigen Angelegenheiten konnte indessen Preußen nur wenig Interesse entgegenbringen.

Das unerlaubte Vorgehen gegen Altona war nur eine aus der großen Reihe jener zu Klagen berechtigenden Maßnahmen, welche das immer mehr dem Monopolgeiste Raum gebende Hamburg in jener Zeit ergriff. Es mag hier nur noch daran erinnert werden, wie die Stadt das *ius praeternavigandi*, welches den preussischen Unterthanen auf Grund eines von Kaiser Maximilian I. erteilten Privilegs zustand, antastete und das *ius constringendi* übte. Sie forderte von sämtlichen Schiffern bei Strafe die Ausstellung von Reversen, durch welche sie sich binden sollten, nur in Hamburg innerhalb des Baumes zu löschen oder einzuladen; wer keine Ladung brachte, sollte auch keine wieder zurücknehmen dürfen. Hiergegen verwahrte sich Preußen auf das entschiedenste; zu wiederholten Malen wurde den preussischen Schiffern bei schwerer Strafe verboten, derartige Reverse auszufertigen, mit dem Versprechen, daß ihnen der dadurch entstehende Schaden hinreichend ersetzt würde (23. Juni 1707, 1. Mai 1712, 15. August 1716).

Der Hamburger Rat und die Kommerzdeputation suchten den dortigen Schiffern zum Trotze auf die möglichste Durchführung der Reglements Vorschriften zu dringen. Noch mehr zeigte sich die preussische Regierung bereit, alles, was dem gemeinen commercium und der freien Schifffahrt nötig und heilsam war, zu veranlassen. Wie aus mehreren Klagen Hamburgs ersichtlich ist, kamen nämlich schon 1701 und 1702 zwar nur vereinzelt und unbedeutende Verstöße gegen die Schifferordnung vor. König Friedrich I., welcher die Wichtigkeit einer wohl geregelten Schifffahrt zwischen Hamburg und Breslau sehr hoch ansah, befahl der Amtskammer, sämtliche eingegangenen Beschwerden zu untersuchen und

¹ B.-St.-A. a. a. O. No. 1.

Schiffer wie andere Unterthanen zur gewissenhaften Innehaltung des Reglements anzuweisen.

Am 3. September 1700 war dem preussischen Residenten zu Breslau, v. Schmettau, das Reglement übersandt worden, da es „nicht undiensam sein würde, solches auf gleichen Fufs mit den Schlesischen Schiffsleuten zu halten“. ¹ Die Breslauer aber dachten an nichts weniger als an die Zustimmung zum Reglement.

Ein Dorn im Auge war für sie der mit besonderer Schärfe geübte Umladezwang zu Berlin. Unter anderem legte sich auch für seine Beseitigung Kaiser Josef I. ins Mittel, der die Förderung der Schifffahrt auf der Oder und Elbe als ein dringendes Bedürfnis zum Wohlstande Schlesiens und Böhmens erkannte. Er beauftragte seinen Residenten am dänischen Hofe, Henning Detlor v. Hanses, bei seiner Durchreise in Berlin darüber zu beraten, „wie man mit schlesischen Schiffen ohne Abladung der Waren und Güter und ohne Transbarquement nach Hamburg und Stettin auf- und niederwärts fahren, und wie die dieser freien Schifffahrt entgegenstehenden Obstaceln gehoben, auch eine beständige Zollordnung ratione der Schiffe und Güter stabiliret werden könne“. Die Verhandlungen mit dem Ober-Domänendirector, Hofrentmeister und Director des Salzwesens W. v. Groeben, den Geheimen Räten Joh. Thomas Matthias dit de Berchem und Leberecht v. Guericke endigten mit dem Handelsvertrage mit Böhmen vom 31. Januar 1710. Da aber der böhmische Vizekanzler, Graf v. Kinsky, der mit dem preussischen Residenten zu Wien, Bartholdi, darüber unterhandelte, einsah, dafs Hanses in vielen Stücken zu weit gegangen sei, indem dieser den freien Handel für alle schlesischen Unterthanen als precarium hinstellte, sämtliche Waren von und nach Schlesien zu Wasser und keine auf der Achse fortzusenden versprach und die Verschiffung des hallischen Salzes nach Böhmen als durchaus günstig anempfahl, so wurde der Vertrag nicht beglaubigt. ²

Das Benehmen der Breslauer Schiffer, die sich durch die neuen Satzungen nicht in ihren Rechten beschränken lassen, sondern freie Hand behalten wollten, reizte vor allem Hamburg, wenn letzteres auch die Drohung Breslaus, künftighin die Waren zu Lande hinunterzuschicken, für vergeblich hielt, weil die Schifffahrt „commoder und profitabler“ war. Den Angelpunkt der Zwistigkeiten mit Hamburg bildete die Forderung Breslaus, seine Güter mit Vermeidung Hamburgs direkt nach Altona spedieren zu dürfen. Der König suchte zu vermitteln und befürwortete eine Zusammenkunft und einen gut-

¹ B.-St.-A. R. 19, 70b, Oder-Schifffahrt.

² B.-St.-A. R. 19, 26g, Retablissement des Commerzii auf der Oder und Elbe 1710 bis 1711.

lichen Ausgleich beider Kontrahenten, zu welchem sich die Breslauer bereits erboten hatten.¹ Da weder sie noch die Altonaer zu den Konferenzen im Jahre 1700 hinzugezogen waren, konnten beide auch billigerweise zu der Befolgung aller Bestimmungen nicht gezwungen werden.

Zunächst schien die Einrichtung der allgemeinen Reihsfahrt nicht die Folgen zu haben, welche man von ihr erwartet hatte. Die Faktoren und deren Bediente sahen, daß sie ihres Gewinnes und eigenen Nutzens verlustig gegangen seien und klagten. Auch die Unzufriedenheit der Hamburger Kaufleute trat immer deutlicher zu Tage; auf ihre Veranlassung bat der Hamburger Rat nicht nur um Abschaffung der Reihsfahrt, sondern auch um Beseitigung des Reglements (18. August 1710).² So hob die Amtskammer 1712 die Reihsfahrt versuchsweise wieder auf und gestattete jedem Kaufmann und Faktor, seine Waren demjenigen Schiffer anzuvertrauen, bei welchem er sie am meisten gesichert glaubte. Die Hamburger und Mecklenburger Schiffer aber, obwohl sie sich nur 8 bis 14 Tage in Berlin aufhielten, fanden bei der freien Konkurrenz gar bald die Mittel, sich in die Gunst der Berliner Spediteure zu setzen und den Einheimischen die Ladungen vorwegzunehmen. Um die Nahrung den Bürgern und Einwohnern Berlins nicht länger zu entziehen, verordnete die Kammer bereits 1714 (13. März)³ die Wiedereinführung der Reihsfahrt nach dem 1700 ergangenen Reglement.

Je mehr die Breslauer Kaufmannschaft während der Jahre 1712 bis 1714 aufgeatmet hatte, um so drückender empfand sie diese Verordnung. Der Forderung der Umladung zu Berlin, die seit der Eröffnung des Friedrich-Wilhelms-Grabens in Kraft war, hatte sie sich fügen gelernt; die Anstürme, welche jetzt und später gegen dieselbe unternommen wurden, ließen von vornherein auf die Ergebnislosigkeit ihres Ausganges schließen. Dem seit 1700 eingeführten und 1714 erneuerten Zwange der Reihe von Berlin bis Hamburg konnten die Breslauer dagegen mit größerem Erfolge entgegenzuarbeiten hoffen. Ihren Interessen entsprach es am meisten, wenn jedem Kaufmann die Freiheit, sein eigen Gut in Berlin zu verladen an wen er wolle, gewährt wurde. Sie versicherten, daß ein jeder ehrliche und hurtige Schiffer seine Ladung allezeit finden sollte, je nachdem es ihre Spediteure für gut finden würden.⁴ Bezüglich der Reihsfahrt heißt es in dem Verträge über die moderierte crossensche Zollrolle von 1727: Die schlesischen Kaufleute hätten Ursache gehabt, sich über jene zu beschweren, „mâsen dabey die Freyheit des Commercii gelitten,

¹ B.-St.-A. Kurmark, CCLXI, Schiffersachen No. 1, fol. 106—107.

² Baasch, a. a. O. p. 11.

³ Mylius, a. a. O. No. XXIV p. 45 f.

⁴ B.-St.-A. a. a. O. fol. 132—135.

die Sicherheit der Waaren gefährdet, und andere viele inconvenientzien zum größten Nachtheil und Schaden der Kaufleute sich ereignet haben sollen; So wollen Se. Königliche Majestät in Preussen, so viel die Schlesischen Kaufleute anbelanget, solche mit Zuziehung der Schlesischen Kaufleute Deputirten dergestalt einrichten lassen, daß die bisherigen gravamina gehoben werden, und die Schlesischen Kaufleute und Schiffer damit zufrieden seyn können.“

Doch die Berliner Schiffer, welche durch die Erfahrung belehrt worden waren, hielten unerbittlich an der Reihefahrt fest, wenn auch im einzelnen, um weiteren Beschwerden zuvorzukommen, einige für Breslau günstige Versprechen gegeben wurden (5. Mai 1727). Anstatt in drei Wochen sollten die Ladungen der schlesischen Waren in nur 14 Tagen verrichtet und zweimal jährlich die Gefäße der reihefahrenden Schiffer unter Aufsicht untersucht werden. Selbst das in den Flüssen befindliche Holz zwischen Lenzen und Crossen wollte man zur Sicherheit der Fahrt aufräumen.

2.

Die kurmärkische Elbschiffergilde und ihre Blüte.

Das Reglement von 1700 bestand zwar noch fort, aber die Übertretungen mehrten sich schon gegen Ende des ersten Jahrzehntes in auffallender Weise. Man fuhr mit drei oder vier Masten und übernahm in Hamburg den eigenmächtigen Transport von Waren über Berlin hinaus, indem man sie dort mit anderen Kähnen weiterschickte. Steuerleute, Schiffschreiber und Schiffsknechte scheuten sich nicht, außerhalb der Städte auf dem platten Lande anzulegen und den Bauern von den mitgenommenen Gütern abzusetzen, wodurch den Zolleinkünften wie dem Handel der Städte Abbruch geschah, und die Fahrt verlangsamt wurde; sie begannen, sich mit der Zeit eigene Schiffe zuzulegen und auf eigene Faust Handel zu treiben. Die Verordnungen gegen diese Mißbräuche vom 21. Dezember 1713 und 15. Februar 1715¹ fanden nur wenig Beachtung.

Bei diesem Eingreifen Unberechtigter in die Befugnisse der Berechtigten lag der Gedanke an die Gründung einer Gilde sehr nahe. Schon 1712 tauchte er bei den Berliner Schiffern auf. Eine geschlossene Zunft, wie dieselben sie anfangs erbat, erregte der Amtskammer mannigfache Be-

¹ Mylius, a. a. O. No. XXIII. p. 45 f. und XXVI. p. 47 f.

denken.¹ Das General-Finanzdirektorium, welchem die Absicht zur Begutachtung unterbreitet wurde, erkannte, wie viele Störungen und Beschwerlichkeiten ein solches Privileg nach sich ziehen müsse; die tägliche Erfahrung zeige, daß ein freies Commercium durch viele Schiffergesetze und Bedingungen mehr gehindert als befördert und viele erfahrene, gute und fleißige Schiffsleute, denen es an Geburtsbriefen und anderen Erfordernissen ermangele, von der Schifffahrt ausgeschlossen würden. Jedenfalls solle bei einer Bewilligung des Privilegs die Klausel eingefügt werden, daß dasselbe im Falle schädlicher Folgen sofort wieder aufgehoben werden könne. Als aber am 3. Februar 1716 die nach Hamburg fahrenden Berliner Schiffer dem Könige ihre „revidirte Schiffer-Gilde-Ordnung“ mit der Begründung überreichten, daß Leute allerhand Schlages, die, zum Teil außerhalb Landes und nicht possessioniert, ein paar Jahre führen, sodann davon liefen und ehrliche Personen hintergingen, sich der Schifffahrt bedienten und so den Kredit und ein florissantes Commercium schädigten, wurde dieselbe nach Zustimmung der Amtskammer, welche gegen dieses neue Reglement nichts einzuwenden hatte, und auch des General-Kriegskommissariats bewilligt (18. April).²

Die nach Hamburg fahrenden Berliner Schiffer bildeten von nun ab eine eigene, förmliche Gilde, welche jedoch noch nicht auf eine bestimmte Zahl von Mitgliedern geschlossen war. Wer in dieselbe aufgenommen werden wollte, mußte durch einen Geburtsbrief seine ehrliche Geburt erweisen, mit einer ehrlichen Person verheiratet sein oder angeloben, sich nur mit einer solchen zu verehelichen, sechs Jahre bei einem unbescholtenen Elbschiffer oder Materialisten gedient, das Bürgerrecht bei dem Magistrate des Ortes, in welchem er wohnte, erworben haben, dort zu den bürgerlichen Lasten beitragen und den Besitz eines eigenen Hauses und Gefäßes glaubwürdig bescheinigen. Jeder, der diesen Bedingungen genüge und willens war, der Gilde beizutreten, mußte dem Gildemeister davon Anzeige machen und durch diesen die Gilde zusammenfordern lassen, seine Qualifikation vor offener Lade darthun und dreimal von 14 zu 14 Tagen sein Gesuch, als Gildeverwandter aufgenommen zu werden, gebührend vortragen. Sobald die Gilde alles für richtig befunden hatte, wurde er nach Erlegung von 40 Rthlrn. vor dem Beginne seiner Fahrten und nach Ausstellung eines Gezeugnisses als Mitglied recipiert und zur Reihefahrt verstattet. Waren schon alle, die nicht in preussischen Landen oder in Hamburg wohnten, zur Reihefahrt nicht zulässig, so durfte auch kein an der Spree,

¹ B-St.-A. a. a. O. fol. 112 sub dato Cölln an der Spree, 25. Februar 1712.

² Mylius, a. a. O. No. XXVII, p. 49 ff.

Havel und Elbe selbsthafter preussischer Schiffer sich derselben bedienen, ohne das Gilderecht in Berlin erworben zu haben. Die Hamburger Schiffer behielten noch immer die Erlaubnis, unter Beobachtung der Reihefahrt und Nachsuchung des Gilderechtes die Schifffahrt neben den Märkern zu betreiben. Nur wer nicht bei der Berliner oder Hamburger Gilde das Gilderecht gewonnen hatte und dies mit der Unterschrift des Gilde-meisters und dem Siegel der Gilde nicht bescheinigen konnte, wurde in Berlin von der Reihefahrt ausgeschlossen (Art. 7). „Solten — so lautet Artikel 8 — die Hamburger Schiffer, welche bishero in Hamburg die im Reglement de Anno 1700 festgesetzte Reihefahrt nicht gehalten, sondern aufgehoben, nach obigen Articuln allhier das Gülde-Recht nicht suchen, und man folglich die in mehr besagtem Reglement accordirte Reihefahrt in Hamburg zu keiner Observantz bringen könnte, so bleibt es in Hamburg bey der bisherigen Gewohnheit, daß ein jeder Märckischer Schiffer daselbst seine Fracht suchen müsse, so gut er kan, da sonst bey zu haltender Reihefahrt desselben Nahmen nach der Ordnung auf der dortigen Börse auf die darzu verordnete Tafel ebenfalls angezeichnet werden soll, damit die Kauffleute ohne weitläufftige Nachfrage erfahren können, wer von denen Schiffern in der Ladung liege.“ Ein Mast und zwei Anhänge waren auf der Niederfahrt, zwei Masten und vier Anhänge bei der Auffahrt gestattet. Auf dem Gebrauche jedes weiteren Gefäßes zum Zwecke des Transportes stand die Strafe von 100 Rthln. Ungetreues Schiffsvolk sollte möglichst fern gehalten und je nach der Beschaffenheit des Verbrechens bestraft werden. Das Anlegen am Lande und das Verkaufen von Waren wurde nochmals streng verboten. Besonders wurde betont, alle von Hamburg über Berlin nach Frankfurt und Schlesien gerichteten Waren in Berlin umzuladen und den Berliner Spediteuren ebenso zu übergeben, wie die schlesischen Waren, die nach Hamburg und weiter bestimmt waren. Der übrige Inhalt des alten Reglements blieb mit unwesentlichen Abänderungen bestehen. Die anderen neuen Artikel bezogen sich auf einzelne Strafen, Geldbeiträge und die Zusammenkünfte der Gilde.

Wenn auch die Berliner Schiffer das nächstliegende Ziel, welches sie durch diesen Gildebrief zu erlangen wünschten, die Sicherung gegen die Übermacht unberechtigter Konkurrenten, im großen und ganzen wirklich erreichten, so hatten sie sich doch sehr in der Vermutung getäuscht, den Beitritt der Hamburger Schiffer zur Gilde durchzusetzen oder wenigstens einen Schutz gegen sie zu gewinnen. Nur mit Widerstreben hatten sich die Hamburger in die Wiedereinführung der Reihefahrt 1714 gefügt. Da sie 1716 zu den Beratungen nicht mit hinzugezogen wurden und es gern für ungewiß hielten, ob sie nunmehr noch zur Erfüllung des Reglements von 1700 ver-

pflichtet waren, entledigten sie sich vollends jetzt aller Fesseln, die ihnen die alten Bestimmungen auferlegten. Schon längst hatten sie deren Druck empfunden, jetzt benutzten sie die günstige Gelegenheit, sich von ihnen, wenn auch nicht der Form, so doch der That nach zu befreien.

Sie führten die verbotenen Heringsjachten in der Reihe mit und beluden wie die Magdeburger, die ebenfalls einen Zwang von seiten Berlins nicht anerkannten, so viel Schiffe als ihnen gut dünkte; sie fuhren dreist mit 3, 4 oder 5 Masten, zum Teil durch die übermäßige Vergrößerung der Fässer und Packen veranlaßt, welche mit der im Reglement bestimmten Zahl von Masten nicht befördert werden konnten; ein Hamburger Schiff nahm mehr Güter ein als zwei Berliner; und zu Hamburg selbst lagen so viel Schiffer als gerade vorhanden waren, oft 10 bis 12 zu gleicher Zeit in Ladung, welche dadurch fast auf zwei Monate ausgedehnt wurde. Die vereinigte deutsche und französische Materialistengilde zu Berlin wandte sich klagend an den König: die Schiffe frören bei dem langsamen Transporte oftmals im Spätherbste ein, die Hamburger Schiffer brächten die Waren nur bis zur Havel, trotzdem die volle Fracht nach Berlin verlangt würde. Die Güter, die im Wetter nicht lange dauern könnten, verdürben und liefen aus, das Risiko des Transportes aber hätten allein die Materialisten zu tragen, da die Kaufleute in Hamburg nach Lieferung der Waren auf die Schiffe, ungeachtet der Beschädigungen auf der Fahrt, prompte Bezahlung verlangten.¹ Destinon, der damalige preussische Resident zu Hamburg, der Amtsnachfolger Burchards und Buschs, erhielt 1731 die Weisung, bei dem Hamburger Magistrate anzuhalten, daß die dortigen Schiffer wenigstens dem von Hamburg mit errichteten Reglement von 1700 nachleben sollten. Sobald die aufwärtsfahrenden Hamburger Schiffer wieder in der Stadt anwesend waren, wurden sie sofort über die eingereichten Beschwerden vernommen.

Wie vorauszusehen, wälzten sie alle Schuld von sich auf die Berliner, so daß diese zur Rechtfertigung genötigt wurden. Die märkischen Schiffer hatten allerdings, schließlic durch die Übergriffe der Hamburger und den für sie daher erwachsenden Schaden getrieben, sich wohl hier und da einige Freiheit erlaubt. Sie gestatteten manchen in Lüneburg und Mecklenburg, nicht in Preußen oder Hamburg Ansässigen, gegen das Reglement Fahrten nach oder von Hamburg zu unternehmen. Obwohl diese Schiffer versprachen, sich in Preußen selbsthaft zu machen und nach Angabe der Berliner sich sogar schriftlich dazu verbanden, hatten sie es doch versäumt, ihrer Verpflichtung nachzukommen, nichtsdestoweniger sich aber der

¹ B.-St.-A. a. a. O. No. 4, Vol. 1.

Schiffahrt bedient. Die Berliner selbst mußten einräumen, daß einige junge Leute unter ihnen waren, welche noch keine eigenen Häuser besaßen. Hierauf indessen legten die Hamburger kein Gewicht, einmal weil sie selbst Leute in ihrer Mitte hatten, die über 30 Jahre ohne festen Besitz ihr Schiffergewerbe ausübten, dann weil nach ihrer Auffassung dieser in der Ordnung von 1700 nicht verlangt war: nicht jeder Schiffer brauche ein Haus zu haben, das ihm in der Stadt erbbucheigentlich zugeschrieben stehe, sondern er müsse nur, um nicht in der Welt von einem Orte zum anderen herumzufahren, in einer Stadt seine beständige Wohnung und sein domicilium erweisen können. Gegen den Vorwurf, unerlaubter Weise mit Oderkähnen vor der Heringszeit in Hamburg Ladung gesucht zu haben, verwahrte sich die Gilde, da sie dies bei Konfiskation der Kähne untersagt hatte.

Die weit größte Zahl der Beschwerden von seiten Hamburgs war indessen ganz unbegründet oder doch stark übertrieben: es würden sich bei näherer Untersuchung viele finden, die zur Fahrt nur schlecht qualifiziert seien, und die zur Sommerszeit zwar ihre Schiffe in der Reihe mitgebrauchten, aber im Winter keine fixam sedem hätten, noch irgendwo mit Sicherheit anzutreffen seien; auch lasse sich nachweisen, daß zu gleicher Zeit die märkischen Schiffer mit einem Gefäße in Hamburg, mit dem anderen in Berlin in Ladung gelegen und bisweilen das dritte Schiff auf der Reise befrachtet gehabt hätten, wozu in Hamburg Mäkler angestellt seien, die in Abwesenheit der Schiffer die Kaufmannsgüter besorgten. Die Berliner sahen ein, daß sie auf dem Wege schriftlicher Verhandlungen, in denen die Hamburger meist ohne Anführung einzelner Fälle und ohne Nachweis bestimmter Thatsachen ins Blaue hinein argumentierten, zu keiner Abstellung der eingerissenen Mißbräuche gelangen konnten. So untersuchten sie im Mai 1731 die in Berlin eingetroffenen Hamburger Schiffe, belegten sie eigenmächtig, als sie ihre Zahl zu groß befanden, mit Beschlag und zwangen die Hamburger durch Unterschreibung eines gemeinsam ausgefertigten Reverses, sich in Zukunft nicht mehr anheischig zu machen, mit mehr Schiffsgefäßen und Masten, als im Reglement von 1716 verordnet war, zu fahren: ein Schritt, über welchen der Hamburger Rat sich sehr mißgestimmt zeigte, da er die gegen die Hamburger Schiffer zu führenden Klagen vor ihm, als ihrer ordentlichen Obrigkeit, anzubringen verlangte, zumal bei dem vorliegenden strengen Verfahren die Kläger unbilligerweise zugleich die Richter gewesen seien.

Doch auch dieser Revers ward von den Hamburgern nicht beachtet. Nach der Rathenower Schleusenrechnung, welche die Zahl der passierten Schiffe in den Jahren 1731 bis 1733 auf 29 Schuten, 24 Gellen, 73 Anhänge und 89 Kähne angab,

fuhren sie dauernd mit vier bis fünf Masten und oft gar bis neun Anhängen.

Bald aber begnügten sich die Hamburger nicht mehr mit der Aufserachtlassung aller Reglements Vorschriften, sondern begannen, auf jede erdenkbare Art planmässig die Berliner möglichst von der Fahrt zwischen Hamburg und Berlin zu verdrängen und an den Bettelstab zu bringen. Belief sich ihre Zahl auch nur auf vier bis acht, die der Gildeschiffer dagegen auf das Drei- bis Vierfache, so befanden sie sich doch an der nie versiegenden Quelle der Waren, welche auf der Elbe und Havel nach Berlin befördert wurden. Sie vergrößerten ihre Schiffe und unternahmen noch einmal so viel Fahrten, als die Berliner; während z. B. 1744 bis 1746 27 märkische Schiffer 93 Reisen mit Schuten und Anhängen und 146 mit Gellen und Heringsjachten von Hamburg nach Berlin machten, beförderten innerhalb derselben Zeit nur 7 Hamburger Schiffer 90 Ladungen mit grossen Fahrzeugen — ausschließlich der mitbenutzten Anhängen — und 34 mit jenen kleineren Gefässen dorthin.¹

¹ B.-St.-A. a. a. O. No. 4, Vol. 2. (Anlagen zu dem Berichte der Kurländischen Kriegs- und Domänenkammer über die Mitgliederzahl der kurländischen Schiffergilde und deren Schiffsgefässe vom 6. Juli 1747.)

I. Die von kurländischen Schiffern 1744 bis 1746 von Hamburg nach Berlin unternommenen Reisen — die Hauptreisen mit 1 bis 2 Schuten und 2 bis 4 Anhängen, die kleinen Reisen mit Gellen und Heringsjachten:

N a m e n	1744		1745		1746		Summe	
	Haupt- reisen	Kleine Reisen	Haupt- reisen	Kleine Reisen	Haupt- reisen	Kleine Reisen	Haupt- reisen	Kleine Reisen
Joh. Friederich Lüdecke	2	3	2	2	2	5	6	10
Paul Rösicke	1	6	—	5	2	4	3	15
Christian Schlätel	2	5	—	3	2	8	4	16
Joachim Wilhelm Baars	1	—	—	2	2	1	3	3
Christoph Daniel Niesche	1	2	—	—	1	1	2	3
Joachim Heinrich Lembecke	2	2	1	2	2	1	5	5
Peter Scheel und Rodatz	3	5	4	5	—	—	7	10
Quittenburgs Witwe	2	3	1	2	3	3	6	8
Heinrich Wilhelm Vorwerck	2	2	3	2	3	4	8	8
Joh Baars sen.	2	2	2	3	1	2	5	7
Christiany Witwe	2	3	2	2	2	3	6	8
Hans Erdmann Mewes	3	2	2	1	2	4	7	7
Joh. Heinrich Müller	2	1	2	1	3	3	7	5
Joh. Dieterich Holtermann	—	2	—	1	—	—	—	3
Joh. Joachim Lütcke	1	2	—	2	2	2	3	6
Joh. Friederich Baars	1	1	3	—	3	2	7	3
Joh. Frantz Zietz	2	1	1	—	—	—	1	3
Joh. Christoph Heyne	—	2	—	—	—	—	—	2
Schnapufs Erben	—	2	—	1	—	1	—	4

Die Schiffsvorräte kauften die Hamburger nicht nur für die Hin-, sondern auch für die Rückfahrt in Hamburg ein. Von ihren Spediteuren bekamen sie selbstverständlich stets die meiste und beste Fracht bewilligt. Auch die schlesischen Waren, sowohl die von als nach Hamburg zu schaffenden, erhielten sie zum grösseren Teile zur Fracht, bis sie schliesslich durch andauernde Steigerung der Frachttaxen und andere willkürliche Bedrückungen noch vor den schlesischen Kriegen den Bruch mit den Breslauern herbeiführten, und sich diese zum Entwurfe einer neuen Reihofahrt mit den Berlinern zusammethaten. Bei einigen Fischhändlern zu Hamburg war gar die

N a m e n	1744		1745		1746		Summe	
	Haupt- reisen	Kleine Reisen	Haupt- reisen	Kleine Reisen	Haupt- reisen	Kleine Reisen	Haupt- reisen	Kleine Reisen
Henning Wilhelm Schultze . . .	—	1	—	1	—	3	—	5
Johann Heinrich Höpffner . . .	—	—	3	3	2	1	5	4
Peter Lütcke mit 2 Breslauer Kähnen	—	—	—	2	—	—	—	2
Peter Philipp Reimars	—	—	—	1	—	1	—	2
Jacob Joh. Rodatz	—	—	—	—	3	2	3	2
Peter Scheel	—	—	—	—	3	3	3	3
Joh. Benedix Schartow	—	—	—	—	2	1	2	1
Joh. Friederich Maurer	—	—	—	—	—	1	—	1

II. Die von Hamburger Schiffern 1744 bis 1746 nach Berlin gebrachten Schiffsladungen:

N a m e n	1744		1745		1746		Summe	
	Schiffs- ladungen mit		Schiffs- ladungen mit		Schiffs- ladungen mit			
	grofsen Schiffen ohne Anhänge	Gellen und Herings- jachten	grofsen Schiffen ohne Anhänge	Gellen und Herings- jachten	grofsen Schiffen ohne Anhänge	Gellen und Herings- jachten	Grofsen Schiffe ohne Anhänge	Gellen und Herings- jachten
Joh. Gottfried Menger	4	2	4	—	2	—	10	2
Lüders Witwe und Behrmann	8	2	8	2	7	2	23	6
Christ. Heinrich Schnöde	4	—	4	1	4	3	12	4
Behrend Valen- tin	6	7	4	2	6	2	16	11
Gerhard Hein- rich Valentin	5	2	6	1	4	3	15	6
Joh. Christoph Schultze	4	1	6	2	4	2	14	5

üble Gewohnheit eingerissen, den Märkern nur dann Ladung zu gewähren, wenn diese von den Fischwaren, besonders vom Heringe, einen Teil abkauften. Oft ließen sich die Hamburger von Berlin aus Kähne entgegenkommen und machten ihre Gefäße zu Havelberg ledig, um die Schleuse nicht zu berühren. Auf der Fahrt waren arge Betrügereien keine Seltenheit; die Weinfässer wurden mit Zwickbohrern, in deren Besitz die meisten Knechte waren, angebohrt und wieder mit Wasser gefüllt. Hamburg fand bald andere Mittel, die Durchfuhr nach Altona, welche oft die einzige Rettung für die preussischen Schiffer bildete, sobald es die Kornpreise drücken und niederhalten wollte, zu erschweren und unmöglich zu machen. Während jederzeit die inländischen Schiffer in der Baake bis zum ersten Baume die Freiheit besaßen, ihre Güter ein- oder auszuladen und ohne Entgelt weiter zu fahren, wurde 1732 bis 1733 der untere Baum samt dem Zollhause weiter von der Stadt ab fast bis zum Ende der Baake gelegt, so daß nicht nur die ankommenden Schiffe wegen des engen und noch dazu von den daselbst gewöhnlich liegenden Schnaaken angefüllten Raumes draußen auf der Elbe ohne Schutz der Güter bleiben mußten, sondern auch die Zollgerechtigkeit dementsprechend weiter ausgedehnt wurde. Bald verlangte Hamburg sogar, wie die namentlich von 1744 bis 1746 eingelaufenen Klagen der Magdeburger und Märker zeigen, den Zoll auch außer dem Baume auf der freien Elbe, selbst da, wo ihm die Hoheit von Dänemark streitig gemacht wurde. Es ereignete sich, daß Mefs- und Trärgelder abgefordert wurden, ohne daß das Getreide ausgeschifft, gemessen oder getragen wurde. Das in loco nicht abgesetzte Holz, welches zuvor aus der Norderelbe durch den Reiherstieg in die Süderelbe frei durchging, wurde gleichfalls verzollt. Das Schlammgeld¹ mußte entrichtet werden, auch wenn das unverkaufte Holz nicht in dem zum Schutze mit Pfählen umringten Winterhafen liegen bleiben konnte.²

Dazu kam freilich noch eine Reihe anderer Übelstände für die oberländischen Schiffer, die von Hamburg nicht veranlaßt wurde. Der König von Dänemark hatte den Werder, welcher sich unweit von Hamburg im Elbstrome gebildet hatte, den sogenannten Baaksand, an einen Mann verpachtet, der seinerseits zum Schutze der Insel nicht ohne Einwilligung Dänemarks starke Buhnen anlegte, so daß die Sandbänke ringsum

¹ Dieses wurde gezahlt, sobald ein Holzhändler die Holzböden an die dazu eingerammten Pfähle legte; es betrug zu Hamburg für jeden Boden einen Thaler, wiewohl die Pfähle so schlecht waren, daß die Holzhändler mehrfach bedeutenden Schaden erlitten, und jene erst in erforderlicher Zahl erneuert wurden, als man drohte, auf dänischer Seite anzulegen.

² B.-St.-A. a. a. O. No. 6.

an Ausdehnung zunehmen. Die alte Fahrt links vom Werder wurde ganz unbrauchbar, sie mußte rechter Hand durch das sogenannte Veddel- oder Fiddeloch verlegt werden; aber auch hier wurde eine weit in den Fluß hineinragende Buhne hergerichtet, welche diesen Durchgang ebenfalls zu verschlammen drohte. Die Absicht Dänemarks ging offenbar dahin, wenn auch nicht den Fluß von seinem gewöhnlichen Laufe abzulenken, um ihn zwischen den eigenen Grenzen herzuleiten, so doch zum Schaden Hamburgs die Fahrt zum Hamburger Oberbaum zu erschweren.¹

Der Hitzackersche Repressalienzoll, besonders von Holz und Korn, der, seit 1726 eingeführt, mit den erhöhten Zöllen zu Lenzen und Wittenberg in keinem Verhältnisse stand, machte sich immer fühlbarer.² Er war für die Brandenburger dreimal so hoch angesetzt, als für die Hamburger. Die Lauenburger Schiffer hatten unter veränderten Namen fast alles Brennholz aus den Revieren an der Havel und Elbe in Brandenburg aufgekauft und fuhren es theils selbst nach Hamburg, theils verkauften sie es, wenn in Berlin wenig Ladung nach Hamburg vorhanden war, zur Rückfracht an die Berliner zu so hohen Preisen, daß sie selbst jeden Faden in Hamburg 1 Thlr. 15 Gr. 9 Pf. wohlfeiler liefern konnten, als jene.

Fast in gleicher Weise wie die Hamburger wurden die Berliner von den Zöllen getroffen. Die zahlreichen Verhandlungen des 17. Jahrhunderts hatten auch nicht zu einer einzigen folgenreichen Besserung des Zollwesens geführt, so daß die Verhältnisse zu Anfang des neuen Jahrhunderts kaum bessere waren als zuvor. Aufser den vielen erhöhten ordentlichen Zöllen war allgemein eine Reihe außerordentlicher eingeführt. Gleich wie für jede neue Kornladung 3 bis 4 Rthlr. Species an den Elbzollstätten besonders entrichtet werden mußten, bestand der Zwang, für jedes neue Schiffsgefäß, das zum erstenmale die Elbe befuhr, einen Zoll von 3, 4 bis 6 Rthlrn. zu erlegen, und zwar so oft, als der Zöllner darauf beharrte, daß das Schiff seine Zollstätte noch nicht passiert habe. Obwohl die Ladung verzollt war, wurden 3 bis 6 Rthlr. für das Schiff als Schiffszoll verlangt, so daß der Schiffer auf diese Weise nach und nach die Herstellungs- und Beschaffungskosten seines Gefäßes zum zweitenmale entrichtete. Jeder neue Schiffer, der zum erstenmale auf der Elbe fuhr, war gezwungen, auf allen Zollstätten seinen Namen zu erneuern, was oft an 60 Rthlr. Species zu stehen kam; während früher für diese bedeutende Zahlung 20 bis 30 Wispel je nach der Größe des Schiffes zollfrei durchgelassen wurden, kam jetzt auch diese Vergütung in Fortfall. Sämtlichen an einer

¹ B.-St.-A. R. 19, 26g, Commercium auf der Elbe 1707 bis 1768.

² B.-St.-A. Magdeburg CXX, Sect. X, Schifferbrüderschaft, Vol. 6.

Zollstätte angestellten Bedienten, die sich überflüssiger Weise auf vier bis fünf beliefen, mußten, um Verdriesslichkeiten und Aufenthaltsverzögerungen vorzubeugen, Diskretionen von den Schiffern gegeben werden. Für ein Gefäß von Berlin nach Hamburg betrug, abgesehen von allen anderen Abgaben, die Summe jener Gelder an die Zollbedienten und an Schiffszoll allein über 70 Rthlr. Außerhalb Preussens wurde die Zollrechnung vom Zöllner nicht im Beisein des Schiffers festgesetzt; mochte der Schiffer auch wahrnehmen, daß 10 bis 20 Thaler zu viel berechnet waren, so half doch kein Widerspruch. Die Zollrolle wurde den Schiffern häufig nicht vorgelegt, so daß sie selbst nicht wußten, was sie zu zahlen schuldig waren. Oft auch wurden Fässer und Packen nach dem Augenmaße höher angeschlagen, als sie wirklich waren.¹ Allen Elbstädten ging Hamburg in dem unerhörten Unwesen der Zollverhältnisse und in den Betrügereien bei der Kornvermessung voran. So stand für Preußen um 1700 noch ein weites Feld offen, in Sachen der Zollreform zu wirken.

Die Berlin-Hamburger Schiffer berührten fünfzehn Zollstätten: Spandau, Potsdam, Brandenburg (Zoll- und Schleusengeld), Milau (adliger Zoll), Rathenow (Zoll- und Schleusengeld), Havelberg, Wittenberge, Kumlose (adliger Zoll), Schnackenburg (Lüneburg), Lenzen (Brandenburg), Dömitz (Mecklenburg), Hitzacker und Blekede (Lüneburg), Boizenburg (Mecklenburg) und Lauenburg (Lüneburg). Die ersten Verhandlungen wurden mit Mecklenburg und Hannover gepflogen.² Sie scheiterten vollständig, da Preußen bei seiner früheren Politik verharrete, trotz möglicher Aufrechterhaltung seiner eigenen Forderungen eine allgemeine Besserung herbeizuführen, und Hannover sich unter diesen Umständen durchaus nicht gewillt zeigte, von seinen Einnahmen etwas nachzulassen. Wie alle früheren Beratungen über die Elbzölle war auch der durch preussische Vermittelung 1711 zu Lenzen zusammengetretene Kongress ganz ergebnislos; man ging auseinander, ohne einen bindenden Entschluß gefaßt zu haben. Preußen blieb bei seiner Unnachgiebigkeit, und Hannover, welches nächst ihm eine Reform am kräftigsten hätte in die Hand nehmen können, trat Preußen nur um so schroffer gegenüber. Die Vorteile, welche Lüneburg aus den Landfuhren zog, waren von solcher Augenscheinlichkeit und von solcher Größe, daß es von einem dementsprechenden, aus einem stärkeren Wasserverkehre zu gewinnenden Nutzen nichts wissen wollte. Alle Versprechungen schlugen nur gar zu bald in gegenteilige Bethätigungen um. Das zeigte vor allem Hamburg, dessen Transito-Ordnungen

¹ B.-St.-A. Kurmark CCLXI Schiffersachen No. 2.

² B.-St.-A. R. 19, 26g; Schmoller, Studien über die wirtschaftliche Politik Friedrich des Großen, a. a. O. VIII, 4, p. 69 ff.

von 1713 und 1727¹ trotz aller Bemühungen Preussens nicht verhindert werden konnten.²

Die finanzielle Lage der Berliner Gilde, welche von dem Drucke der angeführten Umstände nicht unbeeinflusst blieb, wurde eine noch schlimmere durch die Unkosten und Auslagen, welche die Gildeschiffer allein tragen mußten. Um die Havel überhaupt in einem schiffbaren Zustande zu erhalten, war jährlich eine beträchtliche Summe erforderlich. Hier und da mußten Ecken und Flächen abgestochen und ausgebaggert werden.

¹ Vergleiche über diese: Ehrenberg, Die Anfänge des Hamburger Freihafens, 1888, p. 28 ff.

² Auch die folgenden Jahrzehnte brachten keine Herabsetzung der Elbzölle, die von Bedeutung gewesen wäre. Die Kaufleute und Schiffer blieben ein treffliches Objekt, an welchem „die fiskalischen Blutigel von allen Seiten her sich vollzogen“. Erst auf dem Rastatter Kongresse und dem Pariser Frieden sollte der Feind den deutschen Fürsten die Wichtigkeit einer freien Binnenschifffahrt vor Augen halten und ihnen die Wege weisen, auf denen sie dann langsam ergebnisreicher vorgingen. — Wenn man in den Akten z. B. berechnet findet, daß gegen Ende des 18. Jahrhunderts die Zölle eines Schiffers mit einer Ladung von 98 Lasten Stückgut in zwei Kähnen zwischen Hamburg und Magdeburg für eine Aufwärtstour 1494 Thlr. und für eine Niederwärtsladung 1657 Rthlr. in preussischem Gelde und die Löhne für das Schiffsvolk 528 Rthlr., resp. 260 Rthlr. betragen, so erscheint es rätselhaft, wie die Schiffer bei diesen exorbitanten Auslagen überhaupt zu einem lohnenden Gewinne gelangen konnten, vollends wenn die Herstellungskosten eines Elbkahnes, der 140 Wispel faßte, sich auf 2500 Rthlr., die eines Kahnführergefäßes, das nur 80 Wispel trug, sich auf 1600 Rthlr. beliefen, und ohne beträchtliche Ausbesserungen ein Schiff höchstens zehn Jahre im Betriebe bleiben konnte. (B.-St.-A. Kurmark CCLXI Schiffersachen No. 18.)

Das schlagendste Beispiel dafür, welchen traurigen Zustand die Fruchtlosigkeit aller Zollverhandlungen heraufführen konnte, ist Magdeburgs Lage zum Beginne des 18. Jahrhunderts. Je mehr Leipzig durch die stetige und kräftige Unterstützung Sachsens, das alle seine Handelsinteressen denen Leipzigs hintansetzte, je mehr Hamburg selbständig durch seine zähe, kluge, oft hinterlistige Diplomatie erreicht hatten, desto mehr war das in feindliche, sich stets bekämpfende Parteien gespaltene Magdeburg erlegen und gesunken. Die einheitliche und besonnene Leitung, welche es durch Preußen erhielt, befähigte es zunächst noch nicht, den beiden Rivalen ebenbürtig an die Seite zu treten. Nicht zum wenigsten war hieran die drückende Höhe der Zölle schuld, welche den Handel von der Elbe verdrängt und auf den Landweg gewiesen hatte. Die großen Handelsstraßen selbst durch ihre Mauern zu leiten, stand außerhalb der Macht der Stadt; die wichtigsten verbanden westlich von ihr Leipzig mit den braunschweigischen Landen. Kein Fuhrmann kehrte sich an die häufigen Verbote, die Bei- und Schleifwege um Magdeburg zu vermeiden. Lüneburg, Celle und Braunschweig bildeten den Knotenpunkt des Warenaustausches. Die ungünstigen Momente der Handelspolitik konnten auch nicht ohne nachteilige Folgen auf die inneren Verhältnisse der Stadt bleiben. Für Magdeburg war die Elbschifffahrt mit eine Grundfrage seines wirtschaftlichen Gedeihens, und von ihrem jeweiligen Zustande hing das Steigen oder Sinken des städtischen Wohlstandes zum großen Teile mit ab. Vergleiche insbesondere B.-St.-A. CLXXXI, 1, Magdeburg, Acta wegen Verbesserung des Commerci auf der Elbe und in der Stadt Magdeburg, 1706 bis 1755.

Die Bühnenbauten bedurften nicht nur deshalb einer steten und bedeutenden Ausbesserung, weil sich die Schiffsmüller hier wie überall in der Mark und im Magdeburgischen mit ihren Mühlen zum Nachtheile des Wasserwerkes an die Bühnen herangelegt hatten,¹ sondern vor allem, weil der Wasserstand in trockenen Jahreszeiten bei nachlässiger Abdämmung ein so niedriger zu sein pflegte, daß ein Schiffsgefäß mit voller Ladung, auch wenn es nur 2½ Fufs Wasser gebrauchte, nicht überall ohne Leichten und Aufenthalt vorwärts kommen konnte: ein Zustand, der sich in der oberen Havel noch verschlimmerte, als (seit 1743) der Finowkanal mit einem Gefälle von 93 Fufs angelegt wurde, ohne daß das Projekt, einen Teil des großen Müritzses in die Havel und den Rhin abzuleiten, zur Ausführung gelangt war.² Während alle Kaufmannsgüter, die von Hamburg nach Berlin und umgekehrt befördert wurden, Gegenstände des ausschließenden Transportrechtes der Gilde waren, verblieb die Fortschaffung des Fürstengutes, vor allem des Salzes, in Händen von besonderen Pächtern. Da diese aber ihre Fahrt frei übernommen hatten, Freipässe besaßen und in ihren Kontrakten zum Bühnenbaue nicht verpflichtet waren, obwohl sie dessen heilsame Folgen mit genossen, so mußte die Gilde die dazu erforderlichen Summen stets allein bezahlen. Die ihr von 1737 an aus der königlichen Extraordinarienkasse bewilligte jährliche Entschädigung von 50 Rthlrn. konnte ihre Not um so weniger heben, als 1732 auf Befehl des Königs, der den Anbau der Friedrichsstadt befördert wissen wollte, drei noch nicht angesessene Gildeverwandte Häuser im dortigen Rondel und die Gilde selbst gleich anderen Innungen ein Gildehaus von 6 Ruten hatten erbauen müssen, welches ihr allein an 16 000 Rthlr. zu stehen kam.³

Als Entschädigung für diese Ausgaben wurde ihr dann allerdings am 25. Juni 1733 gegen einige Bedingungen der Spediteure und der Materialistengilde die geschlossene Zahl von 24 Mitgliedern vom Bürgermeister und Rate Berlins wie vom Könige bewilligt. Obwohl im Artikel 13 § 7 des Reichspatentes die geschlossene Zahl der Meister bei Zünften als Mißbrauch bezeichnet war, so hielt man es doch in diesem Falle für den Handel von ganz besonderem Vorteile, nur einige tüchtige und wohl konditionierte Schiffer zu bestellen, auf die sich die Händler verlassen konnten, und die weder durch Mangel an Ladungen oder gegenseitigen Wettbewerb der Vernichtung preisgegeben waren.⁴

¹ B.-St.-A. Kurmark CCLXXII No. 1, 1726 bis 1727, betreffend die Schonung der Bühnen; Mylius, a. a. O. IV. II. IV. No. XXI. p. 345 ff.

² B.-St.-A. Kurmark CCLXXII No. 3, Vol. 1, 1734 bis 1792.

³ B.-St.-A. Kurmark CCLXI Schiffersachen No. 5.

⁴ B.-St.-A. a. a. O. No. 7, Vol. 1.

Diese Begrenzung der Mitgliederzahl, so bedeutungsvoll sie sich in Zukunft erweisen sollte, konnte der Gilde in ihrer augenblicklichen Lage so gut wie gar nichts helfen. Fast nur die Hälfte der Gildeschiffer vermochte sich noch ausreichend von der Schifffahrt zu ernähren, und auch diese sah ihrem sicheren Verderben entgegen, sobald Hamburg in gleicher Weise fortfuhr, den Schiffsverkehr zwischen Hamburg und Berlin in seine Hand zu bringen. Kein Wunder, daß bei der anwachsenden Notlage der Unterthanen endlich die Regierung ihnen zu Hülfe kam und mit Nachdruck sich ihres Schutzes annahm.

Das Projekt des Hamburger Rates von 1733, „wie etwa das im Jahre 1700 wegen der Fahrt zwischen Berlin und Hamburg errichtete Reglement wieder zur Observance zu bringen“, mußte das Generaldirektorium auf Grund des Gutachtens der Berliner Schiffer wegen zu großer Bevorzugung Hamburger Interessen ablehnen. Um in den Verhandlungen einen sicheren Ausgangspunkt zu gewinnen, forderte die kurmärkische Kammer zunächst, daß Hamburg das Privilegium seiner Schiffer, welches nach deren Angabe bereits 300 Jahre bestehen sollte, und auf das es seine Rechte gründete, vorweise. Der Syndikus der Stadt, Klefeker, und der Advokat der Hamburger Schiffer mußten die beschämende Versicherung geben, daß ein förmliches Privilegium niemals vorhanden gewesen sei, sondern das 1700 gemeinschaftlich errichtete Reglement die Grundlage des Privilegiums bilde, wodurch alle vormaligen hergebrachten Gewohnheiten aufgehoben seien. Die Berliner Gilde schlug daraufhin vor, wie 1700 in Berlin eine Kommission einzusetzen, welche die Streitigkeiten untersuchen und beilegen und vor allem die Reihenfahrt wieder zur Anwendung bringen sollte. Da die Hamburger Schiffer an der Nahrung der bürgerlichen Schiffer in der Kurmark teilzuhaben verlangten, erfordere es Recht und Billigkeit, daß sie sich nach den Landesgesetzen richten und in specie der Gilde, mit welcher sie es in passibus favorabilibus halten wollten, auch in onerosis unterwerfen müßten, andernfalls es nicht fehlen könne, daß die Fremden die beste Nahrung wegnehmen und die preussischen lasttragenden Unterthanen zu Grunde gehen würden.

Je mehr man von seiten Berlins auf einer schnellen Erledigung beharrte, um so meisterhafter verstand es Hamburg, sie zu gunsten seiner Schiffer in möglichst weite Zukunft zu verschieben. Im Jahre 1735 bestimmte der Hamburger Magistrat den in Berlin anwesenden Syndikus Lipstorp, die Verhandlungen mit dem Geheimen Rate und Kammerdirektor Reinhart zu führen. Da jener aber nicht gehörig instruiert wurde, so nahm die Sache keinen Fortgang; Hamburg könne dem Lipstorp wegen seiner unumgänglichen Zwischenreisen die Angelegenheit nicht übertragen; auch sei es unmöglich, einen anderen nach Berlin zu senden, weil bereits ver-

schiedene membra senatus in auswärtigen Deputationen abwesend seien; die ganze Sache möge so lange liegen bleiben, bis die Unruhe mit den dänischen Affären vorüber sei. Als man in Berlin ungeduldig wurde und eine positive Erklärung verlangte, erteilte Hamburg dem Lipstorp endlich die nötige Instruktion und Vollmacht. Das Ergebnis der Verhandlungen (30. April 1736) war: die in Hamburg wohnenden Schiffer glaubten weder an die Beachtung des Reglements von 1700 noch des von 1716 mehr gebunden zu sein, weshalb sie die Gilde auch zu keinen Strafen berechtigt hielten; im übrigen machte man den Vorschlag, ein gemeinsames Reglement herzustellen, ob und wie die Reiherfahrt, Schiffslasten und Fahrzeuge zu regulieren seien, „dafs beide Theile dabei bestehen und die gegenseitigen Klagen cessiren möchten“. Obwohl jetzt auch Baron v. Demeradt, der kaiserliche Ministerresident zu Berlin, der dabei mitbetheiligten schlesischen Kaufmannschaft halber zur Beeilung drängte, vermochte Destinon vom Hamburger Magistrate keine bestimmte Antwort zu erhalten.

Schliesslich nahm 1740 der Geheime Rat v. Klinggraeff die Berliner Kaufmannschaft und Schiffergilde in Verhör und sandte, nachdem die in Berlin anwesenden und zur Konferenz geladenen Hamburger Schiffer sich entschuldigt hatten, nichts zur Sache erklären zu können, das Projekt eines Reiherfahrtsreglements, einer Frachttaxe und einer Instruktion für den in Hamburg vorgeschlagenen Inspektor nach Hamburg. Erst 1743 trug die Stadt, welche unterdessen eigenmächtig am 29. August 1742 ein Mandat „ad interim zur Verhütung der sonst in Berlin gegen die hiesigen Schiffer de facto zu nehmenden mesures“ erlassen hatte,¹ auf Drängen Preussens dem in Berlin eintreffenden Syndikus Joh. Jul. Sürland auf, mit den Geheimen Räten v. Rohdenberg und v. Klinggraeff die weiteren Beratungen in die Hand zu nehmen, die Irrungen beizulegen und ein beständiges Reglement festzusetzen. Dieser betonte die Unmöglichkeit einer fest aufzustellenden Frachttaxe: denn sobald sich viele Güter vorfänden, stiegen die Frachtsätze von selbst, weil ein jeder Kaufmann seine Waren gern fortschicken wolle; sie fielen, wenn wenige Güter vorhanden seien. Ebenso erkannte er ganz richtig, dafs, wenn die wieder einzuführende Reiherfahrt einen wirklichen Nutzen haben sollte, vor allem die Zölle, Abgaben und anderweitigen Hindernisse beseitigt werden müßten. Sobald diese heruntergesetzt seien, werde dem Handel wieder Gelegenheit gegeben werden, sich auf die Elbe zu ziehen, dann fielen die Landfuhren von selbst weg, und die Schifffahrt müsse eine um so

¹ Baasch, a. a. O. p. 13; Hamburger Mandatensammlung III, p. 1406.

erheblichere Steigerung erfahren. Bei dem Streite um die Reihefahrt lasse man den Kern der Sache ganz unberührt.

Doch mit diesen Vorschlägen war dem Gelingen der Berliner Pläne selbst wenig gedient, zumal Sürland sich alsbald nach Pymont in das Bad begab¹, und sein Vertreter, der Hamburger Agent, Hofrat Gretsch, keine endgültige Erklärung von Hamburg erhielt und deshalb die Verhandlungen zu keinem Schlusse bringen konnte. Gretsch wurde schliesslich am 15. Juli 1745 aufgefordert, binnen kurzer Frist sich bestimmt zu äussern, ob der Hamburger Rat das 1744 eingeschickte Reglement annehmen wolle oder nicht. Hamburg stellte darauf vor, daß das Berliner Projekt keineswegs zur Hebung der Commercii und zur Besserung des Transportes der Waren, sondern vielmehr zu grösserem Zwange und stärkeren Beschwerden der Kaufleute und höchstens zur Bequemlichkeit einiger weniger sorgloser Schiffer, hauptsächlich aber zur Bereicherung desjenigen reichen könne, dem dereinst das officium Inspectoris zufallen werde. Die Reihefahrt als Mittel zum Anwachs und zur Beförderung von Handel und Schifffahrt verwarf die Stadt gänzlich: in Berlin lägen zwar die abzusendenden Waren insgesamt auf dem Packhofe, so daß deren Güte und Menge sogleich zu übersehen und die Ladungen danach zu regeln sich sehr wohl als möglich zeige; in Hamburg dagegen befänden sich alle Waren in den eigenen Packräumen der Kaufleute in der ganzen Stadt zerstreut, so daß keiner einen Überschlag zu machen imstande sei, wie viel Waren zum Verschicken vorhanden und wie viele Schiffe dazu nötig seien; am wenigsten könne ein der Freiheit gewohnter Kaufmann gezwungen werden, die in seinem Hause liegenden Waren auszuliefern und sie wider seinen Willen einem Schiffer, zu dem er kein Vertrauen habe, mitzugeben. Um sich diesem Zwange zu entziehen, würden die Kaufleute zu Landfuhren und zum direkten Handel nach Ungarn, Oesterreich, Mähren und Böhmen veranlaßt. Dagegen erklärte sich Hamburg zu allem bereit, was nicht zur Kränkung seiner Verfassung und Gerechtsame oder zum schädlichen Zwange und zur Belästigung des Commercii und seiner Bürger Veranlassung gebe, legte seinem Reglementsentwurfe das Berliner Projekt zu Grunde und setzte nach seiner Ansicht die märkischen Schiffer den eigenen überall gleich. Aus seinem Reglement könne der allgemeinen Schifffahrt und Handlung wenigstens einiger Nutzen, aus dem Berliner aber nur allein etlichen Privatpersonen aller Vorteil zuwachsen; das Beste bleibe stets eine freie Schifffahrt. Immer wieder hob man hervor, daß von den durch preussische Gebiete nach Hamburg transportierten Waren den königlichen Unterthanen nichts gehöre,

¹ † 1748, vergl. Klefeker, a. a. O. II, p. 563.

daß Hamburgs Kredit und Handel für die letzteren ungewöhnlich große Vorteile gewährten, daß die königlichen Länder und Kassen weit mehr von den Hamburgern als diese von jenen profitierten, daß es daher nur der Billigkeit entspreche, Hamburgs Bürgern die Genüsse der Schifffahrt nach Berlin und Magdeburg in eben dem Maße zu teil werden zu lassen wie den Einheimischen.¹

Jetzt endlich brach der Regierung die Geduld; zu oft hatte sie die Hand zur Ausgleichung geboten, aber stets hatte Hamburg die endgültigen Beratungen unter nichtigen Vorwänden ins Weite gerückt. Nachdem die kurmärkischen Schiffer bestätigt hatten, sämtliche Waren selbständig von Hamburg nach Berlin bringen zu können, ohne daß dem Handel ein Aufenthalt bereitet oder eine Beschwerde verursacht werde, machte die kurmärkische Kriegs- und Domänenkammer durch das Patent vom 15. April 1746² die schon zuvor ausgesprochene Maßnahme bekannt, daß die Hamburger so lange keine Güter in Hamburg laden und nach Berlin befördern sollten, als bis der dortige Magistrat die vorgeschlagene Reihefahrt in seiner Stadt zustande gebracht habe; diejenigen hamburgischen Schiffer, welche trotzdem in Hamburg geladene Kaufmannsgüter nach der Kurmark und nach Berlin zu fahren sich unterfingen, sollten an der ersten märkischen Zollstätte zu Lenzen angehalten werden und auf ihre Gefahr so lange liegen bleiben, bis die Beschwerden der kurmärkischen Schiffergilde in Hamburg beseitigt und die Reihefahrten hergestellt seien.

Hamburg vertraute indessen darauf, daß eine strenge Durchführung dieser Verfügung von seiten Preussens wegen des Nachtheiles, welcher für die preussischen Kaufleute aus derselben entspringen mußte, nicht ernstlich gemeint war. Es bevollmächtigte zwar seinen Agenten Gretsch, die Übereinkunft im Namen Hamburgs zu unterzeichnen, und sandte einige nähere Erklärungen über die Reihefahrt ein. Als diese aber in einer Konferenz (2. Juli 1746) unter Leitung der Geheimen Räte v. Rohdenberg und v. Klinggraeff im Beisein der Bevollmächtigten der Gilde durchgegangen und den preussischen Interessen gemäß umgestaltet wurden, erklärte Gretsch, daß dies nunmehr einseitig entworfene Reglement den Hamburgern nicht aufgedrungen werden könne, und die vollzogenen Umänderungen eine neue Entschließung Hamburgs erforderten. Er bestand darauf (21. April 1747), daß keine Reise von Hamburg aus geschehen solle, ohne daß allemal ein Hamburger Schiffer mit dabei sei, sonst müsse er sich eine andere Instruktion erbitten. Eine neue Konferenz (29. Mai 1747) scheiterte ebenfalls vollständig.

¹ B.-St.-A. R. 19. 86, Vol. II.

² B.-St.-A. Kurmark CCLXI Schiffersachen No. 4, Vol. 2; Mylius a. a. O. Cont. Tertia, No. XI, p. 73 bis 74.

Jetzt brachte Preußen seine Drohung, die Hamburger Schiffer gänzlich auszuschließen, in Anwendung. Noch im Jahre 1747 begann die Gilde mit einer privativen Reihschiffahrt, über welche zunächst sogar die Hamburger Kaufleute ihre Zufriedenheit aussprachen. Die Breslauer, welche ebenfalls als königliche Unterthanen eigenmächtig bis Hamburg fahren wollten, wurden als unberechtigt abgewiesen.

Je dringender die Hamburger darum einkamen, in diese Reihschiffahrt mit zugelassen zu werden, um so inständiger bat die Gilde, sie bei der bereits bewilligten Reihschiffahrt zu unterstützen. So wurde ihr das neue Reglement vom 21. Februar 1748¹ genehmigt, welches die Ausschließung der Hamburger Schiffer von dem Warentransporte zwischen Hamburg und Berlin gebot, die alleinige Reihschiffahrt der 24 märkischen Schiffer regelte und einen vereideten, von der Gilde besoldeten Inspektor zur Innehaltung der Bestimmungen in Hamburg einsetzte.

Das Endziel ihrer Wünsche hatte die Berliner Gilde jetzt erreicht; den beständigen Beschwerden über Beeinträchtigung und Schmälerung ihres Erwerbes war mit einem Schlage ein Ende gemacht. Dem hartnäckigen Widerstande der Hamburger Schiffer gegenüber war ihr kühnes Streben, die Berlin-Hamburger Schiffahrt für sich zu erobern oder auch nur einen angemessenen Gewinn für alle Mitglieder sich zu sichern, machtlos geblieben. Je mehr sie die Hamburger Schiffer von den Fahrten zu verdrängen sich bemühte, um so kräftiger und rücksichtsloser suchten sich die letzteren ihre Frachten in ungeschwächter Menge zu erhalten. 1660 konnte noch kaum von Fahrten der Berliner die Rede sein; 1700 einigte sich bereits Hamburg mit Berlin über die Regelung der Schiffahrt; 1716 folgte die Errichtung der Berliner Gilde: sie gab für die Hamburger Schiffer das Zeichen, den Kampf gegen die Berliner mit allen Mitteln offen aufzunehmen. Doch schon 1730 hatten die Märker die Zahl der Hamburger um das Drei- bis Vierfache überholt. Gerade die bedeutend höhere Zahl der märkischen Schiffer machte die feindliche Haltung der Hamburger unerträglich und steigerte die Klagen der ersteren bis zur Verzweiflung. Fast schien Hamburg als Sieger aus dem Wettbewerbe hervorzugehen, als die preussische Regierung denselben durch machtvolles Eingreifen zu gunsten der Märker entschied.

Die Rollen der Hamburger und Berliner Schiffer wurden durch die neue Ordnung vollständig vertauscht: nunmehr demütigten sich jene, die bis zum letzten Augenblicke sich gegen die Einführung der Reihschiffahrt sträubten und von den für ihr Wohl eintretenden Bemühungen der Kommerzdeputation nichts wissen wollten, „in lechzender Wehmut vor dem Throne“,

¹ Mylius, a. a. O. Cont. Quarta, No. VIII, p. 25 ff.

nunmehr zeigten sich diese gänzlich abgeneigt, einen Vergleich mit Hamburg einzugehen.¹

Auch jetzt blieb die Schifffahrt auf der Oder, Spree und Havel ein ganz freies Gewerbe, und der einträgliche Wassertransport zwischen Havelberg und Hamburg wurde von den Kahnführern zu Havelberg auch eifrig betrieben. Der Verkehr zwischen Berlin und Hamburg aber wurde fest und amtlich geregelt. Wenn ein Schiffer, der sich höchstens nur mit zwei Masten und vier Anhängen in Ladung legen durfte, — abgesehen von den kleinen Gellen zum Heringstransporte — mit seinen Gefäßen von Hamburg abging, wurde dies mit nächster Post von dem dortigen Schifffahrtsinspektor den Gilde-meistern nach Berlin geschrieben, und der Name des Schiffers auf dem Berliner Packhofe an der Tafel angeschlagen. Sobald er bei seiner Reise nach Berlin von Lenzen abfuhr, hatte er persönlich dem Niederlagsbuchhalter zu Wasser in Berlin mit der Post darüber Meldung zu erstatten. Die Ältermänner der Gilde benachrichtigten außerdem zweimal wöchentlich die Kaufmannschaft von der Abreise der Schiffer von Hamburg, damit jeder Kaufmann berechnen konnte, zu welcher Zeit seine Güter anlangen würden. Derjenige Schiffer, der, wenn er zur Reihe kam, nicht die nötigen und tüchtigen Fahrzeuge in Bereitschaft hatte, wurde von der Reihe ausgeschlossen, erst nach der sechsten Ladung wieder zu derselben zugelassen und mit Strafe belegt. Die Anhänge durften nur bis zur Hälfte und zwar mit kleinen Packen, die großen Gefäße nur so beladen werden, daß der Bord wenigstens einen Fuß hoch frei über Wasser blieb. Die Reihefahrten selbst wurden jährlich bei versammelter Gilde reguliert und die Reihefahrtslisten bei der jedesmaligen Neujahrs-Morgensprache mit Zuziehung des zum Kommissarius und Gildeassessor bestellten und von der Gilde besoldeten Rates der Königlichen Kammer angefertigt.

Die Errichtung der Inspektion zu Hamburg für die Berliner Schifffahrt war ein außerordentlich günstiger und segensreicher Griff der preussischen Regierung und bewahrte die Berliner Schiffer vor dem ruchlosen Treiben der Unterhändler, unter welchen die Magdeburger bis in die 70er Jahre des 18. Jahrhunderts hinein sehr schwer zu leiden hatten. Diese Leute wußten in Hamburg die gesamte Schifffahrt auf Magdeburg derart in ihre Gewalt zu bringen, daß nur die wenigsten Schiffer imstande waren, eine Schiffsladung Güter sich selbst zu verschaffen. Da sie mit allen Comtoirbedienten, welche die Versendung der Waren besorgten, in Verbindung standen und ihnen gewisse Prozente von der accordierten Fracht unter der Hand zurückzahlten, konnte kein Schiffer erfahren, welcher Kaufmann etwas zu versenden hatte, wenn er sich nicht mit

¹ B.-St.-A. Kurmark CCLXI Schiffersachen Nro. 4, Vol. 3.

diesen Leuten einliefs und ihnen wenigstens die Hälfte von seinem Verdienste zuwandte. Wollte andererseits der Kaufmann seine Waren möglichst schnell befördern, so blieb ihm ebenfalls nichts anderes übrig, als diesen Weg einzuschlagen, oder er mußte befürchten, daß die Güter bei dem starken Andränge der Magdeburger Schiffer ein bis zwei Monate bis zur vollen Ladung des Gefäßes und bis zur Abreise zu liegen hatten.¹

In diesen Jahren erhielt die Gilde auch eine zwifache Bestätigung ihrer geschlossenen Zahl, welche sie später bei der Frage um ihre Auflösung besonders hervorhob und als Rettungsanker benutzte. Im Jahre 1747 wurden 30 große königliche Elbschiffe, die zum Salztransporte von Schönebeck und Saalhorn auf der Elbe nach Berlin verwandt wurden, aber wegen ihrer Größe sich zur Fahrt durch den Plauenschen Kanal als unbrauchbar erwiesen, mit der Aussicht zur öffentlichen Licitation gestellt, daß der Käufer frei bei der Gilde angenommen und zur Abholung der Kaufmannsgüter von Hamburg verstattet werden solle. Um eine Vermehrung der Mitglieder zu verhindern, kaufte die Gilde acht jener Elbkähne gemäß der Taxe für 5676 Rthlr. und erhielt dafür am 12. Februar 1748 die neue Versicherung, daß die geschlossene Zahl auf keine Weise überschritten werden dürfe und alle sich meldenden Kompetenten abschlägig zu bescheiden seien. In dem bald darauf erlassenen Reglement aber fand sich die Klausel, welche der erteilten Bestätigung widersprach, daß nämlich die Einschränkung auf 24 Mitglieder nur vor der Hand und bis auf weitere königliche Kabinetsordre gelten solle (§ 1). Als sich daraufhin Leute zum Zwecke der Aufnahme erboten, dem Salzschiffahrtscomptoir Kähne abzukaufen, und der Gilde, allen Zusicherungen und ihren eigenen Widerstreben ungeachtet, anbefohlen wurde, einen gewissen Meinicke, der sich im Besitze zweier Salzschiffe befand, zu recipieren, erließ der König auf die Immediatbeschwerde der Gilde am 6. Juli 1750 die Kabinetsordre, „daß vorgedachter Schiffer-Gilde durchaus und unter keinerlei Praetext noch Vorwand angemuthet noch selbige obligiret werden soll, wider ihren freien Willen jemanden weiter über die geschlossene Zahl der reihefahrenden Schiffer anzunehmen, sondern dieselbe vielmehr bei dem buchstäblichen Inhalt der ihr deshalb erteilten Privilegien, insbesondere aber nach der ob angeführten ihr erteilten Versicherung (vom 12. Februar 1748) geschützt und ihr wegen des solcherhalb gegebenen Königlichen Worts Treue und Glaube gehalten werden soll.“

Durch diese Reihe von Privilegien erstarkt, hob sich der Wohlstand der Gilde zusehends. Schon vom April bis zum

¹ B.-St.-A. Magdeburg CXX, Sect. X, Schifferbrüderschaft Vol. 6.

September 1747, also noch zur Zeit der probeweise private eingeführten Reiherfahrt, hatte sie 2435 Thaler mehr an Frachtgeldern eingenommen als die Hamburger: eine Summe, die freilich mit ihrer weit stärkeren Anzahl noch in keinem Verhältnisse stand.¹ Während April 1745 die fahrenden 19 Schiffer nur 26 Schuten und 48 Anhänge und Juli 1747 21 Schiffer 30 Schuten und 48 Anhänge besaßen, hatten die vollzähligen 24 im August 1750 bereits 45 Schuten und 90 Anhänge.² Es folgte nun von 1750 bis gegen Ende der 60er Jahre die eigentliche Blüte und Glanzzeit der Gilde.

Wollten die Schiffer sich in ihrer günstigen Lage erhalten, so mußten sie vor allem darauf sehen, daß ihre geschlossene Zahl nicht überschritten wurde, was bei dem starken Andrang von Aufnahmegesuchen eine schwierige Aufgabe war. Als besonderer Übelstand machte es sich fühlbar, daß einige Gildeschiffer, die zwar in Preußen sich ansässig gemacht hatten, sich dennoch bei ihren Verwandten in Hamburg aufhielten, ja sogar hierzu zum Teil die nachgesuchte königliche Bestätigung empfangen. Da die Gefahr nahe lag, daß die in Hamburg wohnenden Mitglieder leicht mit den dortigen Kaufleuten in Verbindung traten und die einträglichsten Güter zur Fahrt bekamen, betonte die Gilde wieder und wieder mit Nachdruck und Glück, daß jeder seines Schifferrechtes verlustig gehen solle, der nicht nach den Bestimmungen des Reglements in den Königlichen Landen seinen Wohnsitz nehme.³

¹ Die Einnahme an Frachtgeldern der märkischen Schiffer belief sich auf 25 865 Thaler, die der Hamburger auf 23 430 Thaler. Da die Zahl der ersteren 24, die der letzteren 8 betrug, so hatten die Hamburger noch 14 808,33 Thaler mehr erhalten, als der Einnahme der Gilde proportional war.

² B.-St.-A. a. a. O. No. 4, Vol. 1 und Vol. 2, No. 7 Vol. 1. — Nur die Zahl der Gellen verminderte sich 1745 bis 1750 von 11 auf 1.

³ Mit welcher unerbittlichen Strenge diese Forderung durchgeführt wurde, zeigt am klarsten folgendes Beispiel. — Der Baukommissarius Baars, der ein Mitglied der Gilde war, erklärte 1750, daß er wegen seines vorgeschrittenen Alters nicht mehr imstande sei, die Schifffahrt selbst zu betreiben, und bestimmte als seinen Stellvertreter seinen Schwiegersohn, den Schiffer Mauer. Als aber dieser nach dem Ableben seines Schwiegervaters sein Receptionsgesuch einreichte und zu erkennen gab, daß er wegen seines Holzhandels nicht in Berlin, sondern in Hamburg wohnen müsse, wies die Gilde ihn ab, gestützt auf die königlichen Versicherungen von 1748 und 1750, daß gegen ihren freien Willen ihr ein nicht dem Reglement gemäß qualifiziertes Mitglied nicht aufgedrungen werden dürfe. In die vakante Stelle nahm sie vielmehr den Schiffer Hering auf. Dieser war seit 1753 mit einem Hause in Brandenburg ansässig und entrichtete dort alle bürgerlichen Lasten, blieb aber zumeist mit Frau und Kindern bei seinem kränklichen Schwager in Hamburg wohnen. Nachdem er die festgesetzte Zeit zur Übersiedelung nach Preußen verzögert hatte, wurde er nach langen Verhandlungen von 1760 bis 1772 endlich seines Schiffergildrechtes verlustig erklärt und erst recipiert, sobald er die gestellten Bedingungen erfüllt, d. h. mit seiner ganzen Familie beständigen Wohnsitz in Preußen aufgeschlagen hatte.

Ein so berechtigtes Verfahren die Gilde hinsichtlich der Wahrung ihres Schifferprivilegs einschlug, ein um so unbefugteres und ein der Handelsförderung geradezu widerstreitendes Verhalten beobachtete sie zur möglichsten Vermehrung ihres eigenen Gewinnes: jene gefährliche, aber reizvolle Lockung, welcher nur die wenigsten privilegierten Genossenschaften glücklich auszuweichen vermochten. Es stellte sich alsbald ein Teil jener Mängel ein, die man zuvor eben durch die Einrichtung der Gilde zu beseitigen gehofft hatte. Die Schiffer sträubten sich gegen die Beförderung königlicher Güter;¹ sie vergrößerten ihre Gefäße nach Belieben und überluden sie; auf den Schutz der Güter, sei es bei den häufigen Umladungen, sei es gegen eindringende Feuchtigkeit, richtete man sein Augenmerk nur wenig; sämtliche Schiffe blieben unverdeckt; hauptsächlich waren die schlesischen Leinenwaren arger Beschädigung ausgesetzt. Hatte die Gröfse der vollgeladenen Schiffe eine Verlangsamung der Fahrt zur unbedingten Folge, so machte sie vollends eine genaue Zollvisitation so gut wie unmöglich. Oft auch wurde infolge von Bestechungen nur der dritte Teil der Zölle erlegt, wiewohl der Schiffer sich natürlich dieselben stets voll von den Eigentümern vergüten liefs. Sobald einzelne Waren auf der Fahrt abgesetzt wurden, mußte der Kaufmann so viel zahlen, als ob sie bis Berlin geschafft worden wären.

Wenn auch schneller zu transportierende Güter aus Schlesien meist auf dem Landwege über Görlitz und Bautzen bis an die magdeburgische Grenze oder über Leipzig nach Lüneburg und Hamburg befördert und Rückladungen gegeben wurden, gestalteten sich die pekuniären Verhältnisse der Gilde stets günstiger. Die angegebenen Umstände trugen hierzu bei,

Unterdessen aber verlangte Baars' Tochter, die verhehlchte Westphal, iure hereditario in die Gilde aufgenommen zu werden, zumal 1766 wieder eine Stelle frei wurde, nicht um ein neues Recht zu erwerben, sondern um das ihres Vaters zu erhalten. Nachdem die Gilde in zwei Instanzen gesiegt hatte, unterlag sie in der dritten, in welcher dem Generaldirektorium die Entscheidung gelassen wurde. Obwohl aber der Westphal für die zu Lebzeiten ihres Vaters unterlassene Einschreibung bei der Gilde Dispensation erteilt, ihr das Schifferrecht verstattet und rechtskräftig zuerkannt wurde (1779), verweigerte die Gilde die Ausübung desselben unter dem Vorwande zu gewähren, dafs dasselbe von Baars dem Mauer cediert, dieser aber abschläglich beschieden sei, und außerdem in ihrem Schifferprivilegium von 1716 nur der Materialisten als schifferinnungsfähig gedacht werde, Westphal aber, dem das Schifferrecht von seiner Frau übertragen war, nur mit Tuch-, Seiden- und anderen Fabrikwaren Handel treibe. Da der König obenein nichts thun, noch geschehen lassen wollte, was dem Privilegium der Gilde zuwider war — „denn Privilegia müssen treulich beobachtet werden“ — so wurde Westphal für immer mit seinen Gesuchen, einem Materialisten gleichgeachtet und in die Gilde aufgenommen zu werden, abgewiesen (1782). — B.-St.-A. a. a. O. No. 7, Vol. III.

¹ G. G. Küster, Altes und neues Berlin, 1769, IV, p. 256 bis 257.

auch wohl der große Aufschwung der Messen Frankfurts a. O. seit 1756. „Frankfurt wurde der Mittelpunkt aller polnischen, schlesischen und deutschen Handlung, ja ein großer Teil der Geschäfte, welcher ehemals nur auf Leipziger Messen war betrieben worden, zog sich an hiesigen Ort. Selbst einige Frankfurtsche Handlungshäuser, die mit Klugheit und meisterhaft jene Zeitumstände benutzten, schwungen sich bei dieser schnellen Handlungsrevolution in kurzer Zeit empor.“¹ Dafs die Gilde eine glänzende Blütezeit durchlebte, dafs noch 1769 der jährliche Reingewinn eines jeden Interessenten etwa 5000 Rthlr. betrug, war doch wohl allein dadurch möglich, dafs die Mitgliederzahl auch trotz des steigenden Warentransportes nicht vermehrt wurde.

Aus diesem Grunde überstand die Gilde die Zeit des siebenjährigen Krieges im Gegensatze zu der Magdeburger Schifferbrüderschaft, ohne wesentliche Einbuße zu erfahren.

Beide Genossenschaften hatten zwar, wenn auch nicht in gleichem Mafse, unter der großen Münzverschlechterung zu leiden. Seit 1759 setzte Preussen sein Mittelgeld in Kurs, das sich im Korn wie 70^{11/12} zu 100 verhielt; bei den sächsischen Drittelstücken, die im August 1760 stark verbreitet wurden, betrug das Korn gar nur 44^{2/3} pCt. Zu Hamburg kauften die Schiffer die Lebensmittel in dortigem Courant an, das Schiffsvolk lohnten sie in preussischen Eindrittelstücken, der Zoll mußte noch immer in Banco Species erlegt werden, deren Agio wegen ihrer Seltenheit eine unglaubliche Höhe erreichte: die Louisdor und Friedrichsdor wurden 1762 mit 136 bis 140 pCt. an Agio gegen sächsische Eindrittelstücke berechnet.

Die gute Lage der Berliner Gilde und die, wenn auch nicht durchaus schlechte, so doch wenig gesicherte Lage der Magdeburger Schiffer, welche mit dem Anfange der 50er Jahre begannen, während des Krieges anhielten und bis gegen Ende der 60er Jahre fort dauerten, hatten ihren tiefen Grund in der Verschiedenheit der Mafsnahmen, welche hinsichtlich des Wasserverkehrs zwischen Magdeburg—Hamburg und Berlin—Hamburg zur Anwendung kamen.

Indem man bei der Magdeburger Elbschiffahrt den wirtschaftlichen Konjunkturen nach Möglichkeit Rechnung zu tragen suchte, wurde eine stete Veränderung der strompolitischen Verordnungen zur Notwendigkeit. So begegnen wir hier einem Bilde, das in der Fülle seiner Abwechselungen von der sich stets gleichbleibenden Organisation der Berliner Gilde in schärfster Weise absticht.²

¹ Hausen, Staatsmaterialien, 1784, II, p. 391.

² Eine ausführliche Darstellung der Magdeburger Elbschiffahrt, besonders im 18. Jahrhunderte, giebt Schmoller a. a. O. (1887) XI, 1, p. 34 bis 58; ich folge B.-St.-A. Magdeburg CXX, Sect. X, Schifferbrüderschaft, Vol. 3 bis 8.

Vor allem fällt ins Auge die bei der Berliner Ordnung ganz fehlende Belegung der Konkurrenz unter den Schiffern selbst. Wie es schon die Verordnung vom 23. Oktober 1719 gestattete, wurden ausdrücklich nach dem Reglement der Magdeburger Schifferbrüderschaft vom 16. August 1726 zur Beförderung der Schifffahrt und des Elbhandels auch diejenigen Bürger und Steuerleute, welche kleine Fahrzeuge und Kähne bauten und mit ihnen fahren wollten, bei der Brüderschaft gegen Entrichtung von 4 bis 5 Rthlrn. angenommen und als Mitverwandte behandelt. Nachdem im Jahre 1747 die alte Stapelgerechtigkeit Magdeburgs wieder hergestellt und allen Hamburgern wie Sachsen damit die Durchfahrt durch die Stadt verboten war, gewann die Magdeburger Schifffahrt einen solchen Zuwachs, daß die dortigen Schiffer den Transport mit ihren Gefäßen nicht mehr bewältigen konnten. Man legte ihnen zur Last, daß sie in letzter Zeit 21 große lauenburgische und andere auswärtige Fahrzeuge zur Aushülfe angenommen hätten, wodurch über 4000 Rthlr. außer Landes gegangen seien, daß sie die Frachten außerordentlich steigerten, übermäßig lange bei der Ladung sich aufhielten und anstatt mit zwei Masten mit ganzen Flotten von Hamburg abführen. Der König war über die angeführten Umstände sehr befremdet und sah keine Ursache, warum eine Anzahl Schiffer in seinen Landen von dem Verdienste ausgeschlossen und dieser zum Teil außerhalb Landes wohnenden Leuten zugewandt werden sollte. So erlaubte er am 1. Februar 1748 auf den Vorschlag des Magdeburger Kammerpräsidenten v. Platen zunächst auf drei Jahre der Kaufmannschaft, sich der dortigen und der Tangermünder Kahnführer bei dem Transporte der Güter von und nach Hamburg mit zu bedienen. Durch die Aufnahme der Kahnführer erreichte man zugleich, daß die Kaufleute auch bei kleinem Wasser in der Beförderung ihrer Waren nicht aufgehalten wurden.

Die Schiffer mußten sich trotz ihrer Proteste fügen; Dezember 1750 wurde das Decisivum von 1748 aufs neue bestätigt. Bald nötigten die Übergriffe der Kahnführer die Schiffer zum Nachgeben. Die letzteren errichteten gleichfalls im Dezember 1750 mit den Kaufleuten eine Frachttaxe über die wichtigsten Waren. Auch die Kaufmannschaft empfand die Willkürlichkeiten, Übertretungen und die Unzuverlässigkeit der Kahnführer als Übel: so vereinigten sich Schiffer und Kaufleute 1754 (25. Februar bis 5. April) zu einem Vergleiche auf sechs Jahre, durch welchen neben den 18 Schiffern nur noch 12 Kahnführer, zur Hälfte Magdeburger, zur Hälfte Tangermünder, als Mitkonkurrenten beibehalten wurden. Die Kahnführer durften jedoch nur mit einem Kahne fahren und ihren Namen keinem anderen leihen. Der Brüderschaft wurde ebenso freigestellt, die Anzahl der Schiffer, sobald sie zur Fortschaffung der Güter nicht hinreichte, zu vermehren, wie

der Kaufmannschaft, anstatt der abgehenden Kahnführer andere zu bestellen, untüchtige abzusetzen und andere an ihre Stelle zu nehmen. Die Schiffer führten unter sich eine Reihefahrt ein, nach welcher derjenige Schiffer, den die Tour traf, binnen gewisser Frist abzulegen sich verband. Keiner aber durfte mehr als zwei Masten und zwei Anhänge befrachten; zu Mefszeiten allein konnten sich zwei bis drei in der Reihe folgende Schiffer zugleich in Ladung legen. Die Frachttaxe vom 12. Dezember 1750 blieb bestehen; bei Winterreisen waren die Schiffer weder an die Reihefahrt noch an die Frachttaxe gebunden.

Diese 1748 bis 1754 durchgeführte Ordnung schien die Gewähr in sich zu tragen, für einige Zeit die Interessen aller drei Parteien, der Kaufleute, Kahnführer und Schiffer befriedigen zu können. Doch der siebenjährige Krieg brachte die bestehenden Satzungen jählings zu Sturze. An ihre Stelle trat der freie Wettbewerb.

Je stärker die Schiffer von den ersten Jahren des Krieges an bei der Entwertung der Münzen und der Steigerung der aufsergewöhnlichen Kosten darauf drangen, die alte Frachttaxe zu erhöhen oder eine freie Accordfracht einzuführen, — sie schätzten die Verteuerung der Schifffahrt auf das drei- bis fünffache der früheren Ausgaben, die Kosten für eine einzige Fahrt mit zwei Schuten auf 12 000 Rthlr. —, um so mehr erging sich die Kaufmannschaft, deren Zwistigkeiten mit den Schiffern nur selten einen Ruhepunkt erreicht hatten, in den erbittertsten Worten über die neuen Forderungen. Sie sah in letzteren einen abermaligen Beweis dafür, daß die Schiffer keine Pakta halten könnten, alle guten Ordnungen verwürfen und lediglich ihrem Eigennutze folgten. Beseitigung der Reihefahrt, der bisherigen Schifferzahl, Einführung der Schifffahrtsfreiheit seien das einzige Mittel, den Elbhandel zu heben. Die Klagen der Schiffer fanden kein Gehör. Durch Reskript vom 13. März 1761 wurde „die selbst zu Friedenszeiten höchst schädliche und verderbliche Reihefahrt“ aufgehoben, eine freie und uneingeschränkte Schifffahrt gestattet und einem jeden Schiffer oder Kahnführer, er sei einheimischer oder fremder, zunftmäsig oder nicht, ohne alle Hinderung und Schwierigkeit von und nach Hamburg zu fahren erlaubt.

Diese Verfügung war indessen nur erlassen worden, um die Elbzolleinkünfte wie den Handel aufrechtzuerhalten und die Schifferbrüderschaft zu billigen Frachten zu zwingen, aber nicht um den Einheimischen ihre Nahrung und ihren Verdienst zu entziehen. Als sich die Schiffer bereit erklärten, sobald sie bei ihrem Privilege geschützt würden, zu eben den Sätzen wie Hamburger und andere fremde zu fahren, d. h. nur 4 Rthlr. 6 Gr. für das Schiffspfund zu fordern mit Aufhebung des Unterschiedes von fremden und eigenen Gütern, wurde

die Erlaubnis der Mitbeteiligung fremder Schiffer an der Fahrt wieder aufgehoben und die Konkurrenz auf die einheimischen beschränkt. Die Kaufleute dagegen versicherten auf ihre Bürgerpflicht und mit der Bürgschaft ihres ganzen Vermögens, daß alle Behauptungen der Schiffer, wie sehr sie gelitten und zurückgekommen, nur Erdichtungen seien: ein einzelner Schiffer profitiere auf einer Reise nach Abzug aller Kosten etwa 2000 Rthlr. Sobald indessen die Schiffer ihre Notlage in das rechte Licht gestellt hatten und aus der augenscheinlichen Vernichtung gerettet zu werden baten, setzten sie es durch (11. Mai 1762), daß das Generaldirektorium alles auf den früheren Fuß stellte, d. h. „das, was wegen der allen inländischen Schiffern freigegebenen Fahrt auf Hamburg verordnet war, wiederum aufhob“. Die Kaufmannschaft versäumte nicht, ihre Stimme wiederum ertönen zu lassen: die Handlung leide keinen Zwang, die Schiffer seien nichts anderes als Fuhrleute zu Wasser. Die Fuhrleute zu Lande nährten sich ohne allen Zwang von dem Transporte der Güter, hätten keine geschlossene Zunft und keine Reiherfahrt; so sollten sich die Schiffer billig danach richten, gleichfalls bei ihren Transporten das gemeine Beste vor Augen haben und alle übernommenen Lieferungen prompt ausrichten; in Wirklichkeit sei es gerade umgekehrt: der Kaufmann hänge von den Schiffern ab, dieser schreibe die Frachten nach Willkür vor und lasse aus „Animosität“ auch wohl gar die Güter liegen.

Die Klagen und Beschwerden nahmen von beiden Seiten kein Ende: da hoffte man durch das Kombinationsreglement vom 23. November 1763 einen Ausweg zu finden. Sämtliche gegenwärtige 22 Schiffer der Brüderschaft, mit Ausnahme eines einzigen, welche alle gelernte Kaufleute waren, wurden zur Handlung zugelassen und unentgeltlich in die Kaufmannsinnung aufgenommen; den Kaufleuten wurde andererseits gestattet, entweder selbst die Schifffahrt neben der Handlung zu treiben und dazu die Schifferbrüderschaft zu gewinnen oder aber zum Transporte ihrer Güter nach Gefallen in inländischen Städten wohnende, in die Schifferbrüderschaft recipierte Schiffer und Kahnführer zu gebrauchen und der Fracht halber, die dem freien Accord überlassen wurde, mit den Schiffern und Kahnführern so gut als möglich zu verhandeln. Reiherfahrt und Frachttaxe wurden aufgehoben.

Diese gewerbefreiheitlichen Bestimmungen waren indessen weder nach dem Sinne der Schiffer noch der Kaufleute ausgefallen, ja sie reizten die letzteren noch stärker gegen die Schiffer auf. Die Kaufmannschaft weigerte sich, die Schiffer in ihre Innung aufzunehmen. Für sich selbst verlangte sie keine Schifffahrt und wollte sie nicht treiben, deshalb sollten auch die Schiffer von ihrer Innung ausgeschlossen sein. Schon im Dezember 1763 kam sie darum ein, daß das eben erlassene Reglement außer Kraft gesetzt werde.

Die Frachtsätze auf die niedrigste Grenze herabzudrücken und den Schiffern ihren Broterwerb zu entziehen, war der Zielpunkt ihres Strebens. Dazu lag kein Mittel so nahe wie die Bevorzugung der Kahnführer, die schon ohnedies selbst durch Erfindung aller ersinnlichen Ränke die privilegierten Schiffer fast überflüssig machten und gar eine eigene Innung ersehnten. Da dieselben kleine Gefäße besaßen, schneller und billiger fuhren, wurden sie stets mehr von den Kaufleuten bevorzugt. Sie unternahmen jährlich etwa 12 Reisen; 1763 kamen bis zum August nur acht Schiffer in Ladung. Es drohte fast, daß die Schiffer keine Knechte mehr erhielten, weil sämtliche Knechte, wenn sie es irgend vermochten, lieber Kahnführer wurden. Seit 1763 durften allerdings alle im Magdeburgischen wohnhaften Schiffer, Kahnführer und Kaufleute, sobald sie sich zuvor bei der Schifferbrüderschaft meldeten, sich in die Zahl der Schifffahrtsberechtigten aufnehmen ließen und den Besitz eines eigenen Gefäßes nachwiesen, die Schifffahrt betreiben. Dies verhinderte aber nicht, daß sich auch unrecipierte Kahnführer in unerhörter Weise dem Wassertransporte hingaben. April 1764 erschien in allen öffentlichen Intelligenzblättern und Magdeburger Zeitungen ein Avertissement aus dem Kreise der Magdeburger Kaufleute, welches die ärgsten Verleumdungen gegen die Schiffer aussprach. Diese hätten keine weitere Einsicht in die Spedition wie der Blinde von der Farbe. Alle auswärtigen Händler sollten ihre Hamburger und Altonaer Geschäftsleute beauftragen, die Waren mit keinem Magdeburger Schiffer, sondern nur mit Kahnführern und deren kleinen Fahrzeugen abzusenden, weil sie hierin allein einen Nutzen haben würden.

Vergeblich baten die Schiffer um Bewilligung einer privaten Reihefahrt, vergeblich flehten sie, die Aufnahmen der Kahnführer und Schiffer einzustellen und die überhäufte Zahl nicht noch weiter zu vermehren. Man ließ es bei der Einsetzung einer Kommission zur Untersuchung der zwischen der Schifferbrüderschaft und den Kahnführern vorgefallenen Streitigkeiten bewenden. Das Handelsdepartement, an dessen Spitze seit 1766 v. d. Horst stand, teilte vollständig die Bestrebungen der Kaufleute; es war der Meinung, „daß die Kahnführer wider die Schifferbrüderschaft soviel als möglich zu protegiren sein würden, weil wenn man sie in Ansehung der Größe ihrer Gefäße einschränken wollte, die großen Frachten in ein bloßes monopolium en faveur der Schifferbrüderschaft sich verwandeln würden, und da hiernächst die letztere bekanntermaßen die Freiheit zu handeln habe, so würde durch die Schiffer, im Fall man nicht durch Concurrence der Kahnführer die Frachten in ein gehöriges Gleichgewicht zu setzen suchet, die Kaufmannschaft natürlicher Weise gedrückt werden und daraus nicht nur unabläßliche Klagen, sondern auch für das Elbcommerce nachtheilige Folgen entstehen.“

So kam es dahin, daß es im Frühjahr 1769 neben den 22 Schiffern mit 8 Schuten, 11 Gellen, 23 Kähnen und 4 Anhängen 105 Kahnführer mit 107 Kähnen gab. Die durch gegenseitige Ausbeutung und Preisunterbietungen unleidlich gewordenen Verhältnisse verschlimmerten sich noch mehr durch die Verminderung der Frachten 1768/69, welche durch die Veränderung der Durchgangszölle hervorgerufen wurde; der Tabakhandel fiel fort, der starke Blechhandel wich von der Elbe ebenso wie die russischen Waren, besonders Juchten; die aus Sachsen die Elbe hinuntergehenden Sendungen mit Linnen und Pottasche ließen erheblich nach. Während sonst zur Zeit der Leipziger Messe eher ein Mangel an Schiffsgefäßen als an Frachten einzutreten pflegte, kamen im Frühjahr 1769 3 Schuten, 7 Gellen und 34 Kähne ledig von Hamburg nach Magdeburg zurück, abgesehen von den unbeladenen 24 Kähnen, die noch unterwegs waren. Der im Anfange der 70er Jahre stark gestiegene Getreidetransport vermochte an den Preiskämpfen der Interessentengruppen nur wenig zu ändern. Im Jahre 1773 waren nur noch 12 Schiffer und etliche 40 Kahnführer in Thätigkeit.

Nachdem beide Teile zur Genüge eingesehen hatten, daß sie bei der übermäßigen Verteilung des Erwerbes und den durch die große Konkurrenz gesunkenen Frachtsätzen vollständig zu Grunde gehen mußten, zwang die Unhaltbarkeit der Zustände sie zur Einigung. Sie schlossen am 14. Januar 1774 einen Vergleich, der zwar noch nicht genehmigt wurde, aber in seinem Hauptpunkte, der Errichtung einer Reihefahrt, d. h. der Beladung der Schiffe und Kähne je nach ihrer Ankunftszeit, trotz der Klagen der Hamburger und der Magdeburger Kaufmannschaft zur Ausführung gelangte. Auch diese letztere überzeugte sich, daß sie aus der völligen Verarmung der Schiffer keinen Gewinn ziehen konnte; nach beiderseitiger Zustimmung trat 1774 zunächst probeweise eine regulierte Frachttaxe in Wirksamkeit. Die königliche Bestätigung empfing der Vergleich am 19. März 1775. Das Reglement, welches die Not eingegeben hatte, enthielt als wichtigste Bestimmungen die Einführung der Reihefahrt, die Beschränkung der zu gleicher Zeit in Ladung Liegenden auf einen Schiffer mit einer Schute bzw. zwei Kähnen und auf drei Kahnführer, die Einsetzung von vereideten Frachtprocureurs zu Hamburg und Magdeburg, die von jedem Fahrzeuge 2 bis 5 Thlr. Provision erhielten, das Gebot für die Kahnführer, nur mit Kähnen, auf welchen bei mittlerem Wasserstande 20 bis 25 Lasten Roggen geladen werden konnten, Schifffahrt zu treiben und die Angabe der Gültigkeitsdauer für die Sommer-Frachttaxe.

Man mag schwanken, ob die Wege, welche die preussische Elbschiffahrtspolitik in der kurz geschilderten Zeit von 1748 bis 1775, vor allem in den Kriegsjahren hinsichtlich der Kon-

kurrenzregulierung eingeschlagen hat, stets die richtigen gewesen sind, ob den Klagen der einzelnen Parteien nicht hier und dort zu unumwunden Glauben geschenkt wurde, ob die Fortdauer des gewerbefreiheitlichen Reglements von 1763 über die Zeit des Aufschwunges hinaus in diejenige des Niederganges und der Stockung hinein berechtigt war: jedenfalls sehen wir hier den Versuch, den großen Phasen der Wirtschaftsentwicklung gemäß auch die strompolitischen Maßnahmen umzugestalten, im großen und ganzen mehr die auf Erweiterung des Wettbewerbes bedachten Bemühungen als die gegenteiligen zu unterstützen, den Kontrahenten selbst trotz aller obrigkeitlichen Regelung, soweit es ging, freie Hand zu lassen. Kurz, die Strompolitik wird als ein der gesamten Wirtschaftspolitik zugehöriges Glied begriffen, deren Veränderungen wie bei jener durch die konkrete Sachlage bedingt sind. Darin beruhte der zweifellose Vorzug der Wasserverkehrsordnung zwischen Magdeburg und Hamburg vor der Berlin-Hamburger.

So sehr die Magdeburger Schiffer mit ihrer wachsenden Not verlangten, in Berlin ebenfalls Kahnführer anzustellen oder wenigstens die aus der Altmark in Magdeburg aufgenommenen den Berliner Schiffern beizulegen, blieb die Berliner Gilde von Konkurrenten befreit. Diesem Umstande hatte sie es in allererster Linie zu verdanken, daß sie hohe Einnahmen erzielte und kräftig sich emporschwang. Die Anerkennung der Wandelbarkeit des Gildemonopols vermochte hier in der Praxis nicht durchzudringen.

Da auch die Gilde an der Ausführung der Maßnahmen mitzuwirken beauftragt wurde, welche Friedrich der Große während des siebenjährigen Krieges und unmittelbar nach demselben zur Vermehrung der vorhandenen Schiffe ergriff, müssen diese Versuche mit wenigen Worten im Zusammenhang Erwähnung finden.

Die ersten Jahre des siebenjährigen Krieges hatten auf die gesamte preussische Schifffahrt einen höchst nachteiligen Einfluß ausgeübt. Auf der Oder hatten die Russen viele Schiffsgefäße vernichtet; auf der Elbe war eine große Anzahl teils in Sachsen unbrauchbar gemacht, teils von preussischen Truppen beim Anrücken der Feinde in Brand gesteckt worden. Vor allem hatte die Schifffahrt auf der Oder stark abgenommen; nicht nur der schlesische Handel war ins Stocken geraten, sondern auch der Transport für die schlesischen Armeen war arg beschwert. Sollte dieser in der Folge ausreichend ermöglicht werden, so bedurfte es einer dringenden

Aufforderung zu neuen Schiffsbauten oder schneller Ausbesserung der alten Gefäße durch Gewährung von Benefizien.

Schon vor dem Ausbruche des Krieges, am 16. Januar 1755, hatte Friedrich der Große denjenigen Unterthanen, welche die Oder, Spree und Havel mit neuen Kähnen befuhren, verstattet, von jedem Wispel Korn, den diese tragen konnten, in drei aufeinanderfolgenden Jahren sich 2 Rthlr. auszahlen zu lassen. Doch wie es schien, lockte diese Vergütung nur wenig: vom 16. Januar 1755 bis 28. Juli 1760 wurden nur 59 Schiffe in der Kurmark erbaut. Nirgends konnte der Schiffbau recht vorwärts gehen. Die Kräfte der einzelnen reichten bei den hohen Preisen der Baumaterialien nicht zur Bestreitung der erforderlichen Kosten aus,¹ die Schiffbauer waren nicht in genügender Anzahl vorhanden, auch hatten sich die Schiffsknechte vor Beginn des Krieges aus Mangel an genügender Arbeit verlaufen und waren in Kriegsdienste eingetreten. Nachdem die Gründung eines Fonds und die Bewilligung des Holzes aus den königlichen Forsten vergebens vorgeschlagen war, verdoppelte der König 1762 die Douceurgelder, verlängerte ihre Gewährungsfrist, räumte der Schiffsmannschaft völlige Sicherheit vor der Werbung ein und gab das schriftliche Versprechen, daß kein neu erbautes Schiff in den ersten vier Jahren zu Magazin- oder anderen herrschaftlichen Transporten in Beschlag genommen werden dürfe. Zugleich aber verfügte er, daß sämtliche schadhafte Kähne ohne Verzug in völlig brauchbaren Stand gesetzt und eine stattliche Anzahl zwangsweise neu hergestellt werden sollten.

Auf Graf Münchow und v. Massow war 1755 Graf Schlabrendorff als Etatsminister in Breslau gefolgt. Zimmermann preist es als ein Glück für Schlesien, daß während der nun ausbrechenden Stürme des langen Krieges eine so tüchtige Hand die Verwaltung leitete.² Diese Fürsorge galt auch nach den Kriegszeiten nicht allein in Bezug auf die Hebung des Handels und der Industrie, besonders des Leinengewerbes, sondern auch hinsichtlich der Förderung des Schiffswesens. Schlabrendorff hoffte durchzusetzen, daß alle geistlichen Stifter und Kämmereien, die an der Oder Güter besaßen, für das Frühjahr 1763 185 Schiffe bei 1000 Rthlr. Strafe für jedes fehlende fertig stellten und zum Transporte bemannten. Er plante für Preußen im ganzen auf der Elbe, Havel, Dosse, Spree, Oder, Warthe, Netze, Drage etc. den Neubau von mindestens 600 Schiffen, die er nach der vorhandenen Anzahl folgendermaßen verteilt wissen wollte:

¹ 600 bis 800 Thaler kostete der Bau eines Oderkahnes.

² Blüte und Verfall des Leinengewerbes in Schlesien, 1885, p. 107.

1761 waren vorhanden in:	Schiffsgefäße	Die neu zu erbauenden 600 Schiffsgefäße vertheilt sich:
Pommern	48	37
der Neumark	208	164
„ Kurmark	348	273
Magdeburg	160	126
	<hr/>	
	764	600

Doch an die wirkliche Ausführung dieses sämtlichen Kammern der genannten Provinzen bekanntgegebenen Planes, welche bei Vermeidung hoher Strafen gefordert wurde, war nicht im entferntesten zu denken.¹ Die auf der Kurmark lastende Zahl wurde noch alsbald auf 200 beschränkt; und zwar sollten bauen:

	Oderkähne
die Kämmeri in Berlin	10
„ Berliner Kaufmannschaft	75
„ Berliner Judenstadt	75
„ Kaufmannschaft zu Frankfurt	15
„ Kämmeri zu Fürstenwalde	5
„ kurmärkische Schiffergilde	10
das Domkapitel zu Brandenburg	6
„ „ „ Havelberg	4
	<hr/>
	200

Wie nicht anders zu erwarten stand, liefen sogleich von allen Seiten Beschwerden über diese unerträglichen Aufbürdungen ein. Die Magdeburger Kammer erklärte (3. Januar 1763): es könne keiner gewaltsam zum Schiffbau angehalten werden; selbst mit Zwang werde man nichts ausrichten, da es an Schiffbauern fehle; man habe vollauf mit der Ausbesserung der Gefäße, die durch den beständigen Gebrauch nach Sachsen schadhafte geworden seien, zu thun, und die zur Bemannung der bereits vorhandenen Fahrzeuge erforderlichen Leute hätten erst mit größter Mühe durch Kommandos herbeigeschleppt werden müssen; die dortige Schiffergilde besitze zu ihrem Transporte eine hinlängliche Anzahl Schiffe, auch könnten die Elbgefäße nicht zur Fahrt auf der Oder benutzt werden; zum schlesischen Salztransporte aber könnten ihre Schiffer um so weniger beitragen, weil diese wegen des sehr hohen Lohnes für die Schiffsknechte bei dem bisherigen Salzfrachtlohne nicht zu ihrem Rechte kämen und lieber ihre

¹ B.-St.-A. Kurmark CCLXI Schiffersachen No. 8, Vol. 1—3.

Fahrzeuge verließen, als mit Verlust den Salztransport betrieben. Die Judenschaft zu Berlin erachtete die ihr auferlegte Zahl für viel zu hoch; die Kaufmannschaft in Frankfurt, wo nur ein einziger Kahnbauer vorhanden war, der nicht einmal die dortigen Kähne wieder instandsetzen konnte, entschuldigte sich mit ihrem vollständigen Unvermögen. Das Domkapitel zu Havelberg berief sich auf die ihm zugestanden Freiheiten und Rechte und verlangte Freisprechung und Enthebung von dem geforderten Baue. In Stettin stellten sich ebenfalls demselben so viele Hindernisse und Schwierigkeiten in den Weg, daß er trotz zahlreicher Bemühungen nicht recht gedeihen konnte. Die dortige Schifferkompagnie, die im Kriege ihre Schiffe zum Teil verloren hatte und in den letzten Zügen lag, mußte befürchten, durch den Neubau von Oderkähnen ihren gänzlichen Ruin zu erleiden. Die kurmärkische Schiffergilde endlich, welche bei den ihr während des Krieges aufgedrungenen Salztransporten aus ihren Mitteln etwa 40 000 Thlr. hatte zusetzen müssen und mit ihren eigenen Schiffen nicht sehr viel hatte verdienen können, kam gleichfalls (22. Februar 1763) um Befreiung von dem ihr aufgebürdeten Baue der Oderkähne ein, welche ja zur Elbschiffahrt ganz untauglich waren.

Das Endergebnis aller Versuche war, daß die vorhandene Schiffsanzahl durch die königlichen Verordnungen nur wenig beeinflusst wurde, wenn sie auch nach dem Kriege durchschnittlich einen Zuwachs aufweisen konnte.¹ In der Kurmark wurde sie vor allem in den Jahren 1767 und 1768 durch den Neubau, welchen die octroyierte Holzhandlungskompagnie in umfassendem Mafse ausführte, stark vermehrt

1

Jahr	Pommern			Neumark		Kurmark		Herzogtum Magdeburg		
	See- und Holzschiffe	Leichter-schiffe	Oderkähne	Kähne	Schuten und Gellen	Gellen	Kähne	Schuten	Gellen	Kähne
1756	222	111	—	219	—	89	383	57	45	148
1757	—	—	41	—	195	—	—	—	—	—
1759	—	—	—	—	—	—	420	—	—	—
1765	—	—	—	—	—	137	506	—	—	—
1766	187	137	78	—	—	—	—	—	—	—
1767	—	—	—	230	220	—	701	11 *	45	202
	- 35	+ 26	+ 37	+ 11	+ 25	+ 48	+ 318	- 46	± 0	+ 54

* Sämtliche unbrauchbaren Schuten sind hier fortgelassen.

und zeigte bis zum Anfange des 19. Jahrhunderts eine fast regelmäßige Zunahme.¹

¹ Anzahl der Schiffsgefäße in der Kurmark. (B.-St.-A. a. a. O. No. 8, Vol. 5.)

Jahr	Gellen	Elb- Oder- kähne		Havel- oder Spree- kähne	Plus				Minus			
					Gellen	Elb- kähne	Oder- kähne	Havel- oder Spree- kähne	Gellen	Elb- Oder- kähne	Havel- oder Spree- kähne	
1799	209	153	795	308	—	—	—	—	—	—	—	—
1800	213	153	639	499	4	—	—	191	—	—	156	—
1801	200	149	661	503	—	—	22	4	13	4	—	—
1802	202	164	661	505	2	15	—	2	—	—	—	—
1803	213	193	672	487	11	29	11	—	—	—	—	18
1804	213	189	677	515	—	—	5	28	—	4	—	—
1805	213	185	692	524	—	—	15	9	—	4	—	—

Zum Vergleiche mögen folgende Zahlen der Schiffsgefäße im Herzogtume Magdeburg und in der Grafschaft Mansfeld dienen (B.-St.-A. a. a. O. No. 18, Fol. 46):

Jahr	Schuten	Gellen	Elb- kähne	Oder- kähne	Havel- oder Spree- kähne	An- hänge	Summa	Im vorigen Jahre sind ge- wesen	Plus	Minus
1766	14	46	138	29	1	11	239	—	—	—
1767	11	45	160	30	3	9	258	239	19	—
1768	10	45	197	28	2	5	287	258	29	—
1769	8	40	175	31	2	6	262	287	—	25
1770	5	42	168	31	—	2	248	262	—	14
1771	3	33	163	23	—	2	224	248	—	24
1772	3	31	150	23	—	2	209	224	—	15
1773	2	33	178	25	—	2	240	209	31	—
1774	2	33	194	23	—	2	254	240	14	—
1775	1	32	196	22	—	1	252	254	—	2
1776	—	29	188	24	—	1	242	252	—	10
1777	—	—	194	24	—	1	245	242	3	—
1778	—	25	195	23	—	1	244	245	—	1
1779	—	25	197	22	—	1	245	244	1	—
1780	6	25	217	21	4	2	275	245	30	—
1781	6	24	215	19	4	2	270	275	—	5
1782	6	24	208	17	4	2	261	270	—	9
1783	6	24	210	17	7	2	266	261	5	—
1784	6	26	209	18	7	2	268	266	2	—
1785	6	25	209	18	7	2	267	268	—	1
1788	7	15	221	14	14	3	274	267	7	—
1789	6	7	238	18	15	2	286	274	12	—
1790	—	10	234	30	39	2	315	286	29	—
1791	—	8	237	31	52	2	330	315	15	—
1792	1	9	242	31	50	2	335	330	5	—
1793	1	10	246	31	55	3	346	335	11	—
1794	1	10	258	31	70	3	373	346	27	—

3.

Der Niedergang der Gilde.

Je weniger die märkische Elbschiffergilde den Druck des siebenjährigen Krieges empfunden hatte, um so mehr wurde ihr die folgende Zeit verhängnisvoll. Ihre Blüteeпоche, welche mit dem Privilege von 1748 begonnen hatte, neigte mit dem Ausgange der 60er Jahre schnellen Schrittes ihrem Ende zu. Es war eine große Reihe von Ursachen, welche zur Verminderung des Warentransportes zwischen Hamburg und Berlin zusammenwirkten. Will man sie in bestimmte Gruppen einteilen, so lassen sie sich im wesentlichen auf zwei zurückführen.

Die Belebung des Oderhandels und der Aufschwung Stettins waren die Hauptzielpunkte der Strompolitik Friedrich Wilhelms I. und Friedrich des Großen. Nicht ohne Grund sind Hamburg und Stettin zwei Wagschalen verglichen worden, von denen das Fallen der einen das Steigen der anderen bedingte. Das ganze 17. Jahrhundert hindurch lag der untere Oderhandel danieder, und Stettin zeigte sich ohnmächtig, eine lebhafte Handelsthätigkeit, sei es nach dem In- oder Auslande, zu entfalten, während Hamburgs Binnenverkehr in stetem Emporgedeihen begriffen war und seit der Eröffnung des Friedrich-Wilhelms-Kanals durch den gesteigerten schlesischen Handel noch verstärkt wurde. Mit der Erwerbung Stettins im Stockholmer Frieden 1720 war die zwiefache Aufgabe Preussens klar gestellt: es galt einmal, den schlesischen Handel an das Oderbett zu bannen, die Zölle zu regeln und die Schwierigkeiten, welche die mit besonderen Stapelgerechtigkeiten ausgestatteten Städte Frankfurt und Stettin diesen Bestrebungen entgegensetzten, zu beseitigen und ferner Stettin zur Vermittlungsstätte mit dem Auslande, zum Brennpunkte der Ein- und Ausfuhr Preussens zu machen: waren ja die wichtigsten Städte des Landes untereinander durch Wasserstraßen verbunden, und konnten sie alle auf ihnen mit dem alten Handelsplatze am baltischen Meere leicht in Berührung treten.

Die Versuche, durch welche der Große Kurfürst in den Verträgen von 1678 zwischen Stettin, Frankfurt und Breslau die Oderbefreiung angebahnt hatte,¹ waren seit dem Frieden von St. Germain nicht wieder aufgenommen worden. Der erste bedeutungsvolle Schritt für eine freie Gestaltung des Oderhandels war der Reces vom 8. Januar 1723, durch welchen die Niederlagsgerechtigkeiten Frankfurts und Stettins zunächst für vier Jahre auf Eisen, Leinsamen und Thran, freilich die wichtigsten Waren des Oderverkehrs, eingeschränkt wurden.²

¹ Vergl. p. 47 und 48.

² Mylius, a. a. O. V. II. I. No. XXXII, p. 61 ff.; vergl. ms. Boruss. Fol. 643, § IX bis XVIII.

Es folgte eine Reihe von Zollerleichterungen auf der Oder, die aber im Grunde nur wenig erreichten; die Elbzölle blieben die niedrigeren.

Immer wieder erwog man, wie der Elbkurs zu erschweren und der Handel über Stettin zu erleichtern seien. So wollte man, um ein Beispiel aus vielen herauszugreifen, die Elb- und Havelzölle auf moskovitische Juchten und andere russische Waren erhöhen, um diese Handelsgegenstände auf die Oder zu ziehen. Holländer und Hamburger aber holten sie aus Archangel und Petersburg ab; infolge ihrer Handelsverbindungen hatten sie die beste Gelegenheit, ihre dorthin gebrachten Waren mit Nutzen abzusetzen; wegen der Begünstigungen im Sundzoll waren die Juchten in Amsterdam nicht viel teurer zu haben wie in Petersburg; von Hamburg ließen sich die Dresdner Kaufleute die Waren zu Wasser kommen und versorgten damit auch Böhmen und die Lausitz. Ähnlich ungünstig lagen die Verhältnisse für Preußen auch anderswo. Gegen die Vorteile, welche „völlige im Commercio sitzende“ Nationen und Städte innehatten, war nicht leicht und mit schnellem Erfolge anzukämpfen; Wandlungen konnten sich hier nur in Jahrzehnten vollziehen. Durch Friedrich Wilhelm I. war der glückliche Anfang hierzu gemacht.

Doch es war nicht Preußen allein, welches sich zum Vorteile für seinen Handel eine möglichst ungehinderte Oderschiffahrt zum Ziele steckte. Seit dem Frieden von Passarowitz 1718 trat Österreich in eine neue Epoche seiner Handelspolitik. Sie wurde begonnen durch die Erhebung von Triest und Fiume zu Freihäfen und durch die Gründung der kaiserlich privilegierten orientalischen Compagnie 1719. Österreich drängte geradezu darauf hin, alle Verkehrserschwerungen auf der Oder fallen zu lassen. Von Wien aus, wo der Hofkammerrat v. Schierendorff für diese Gedanken sich besonders thätig zeigte, stellte man dar, daß das Stapelrecht Frankfurts das commercium für die kaiserlichen Erblande so sehr hemme, daß diese ihre italienischen Waren, Eisenwerke, Linnen etc. nicht unmittelbar bis an das Baltische Meer bringen könnten. Wenn der preussische König nicht nachgeben wolle, müßten die Kaiserlichen mit ihren Sachen den Landweg über Danzig nehmen. In Berlin versicherte man darauf 1721, daß man alles, was zur Beförderung des commercii auf der Oder dienen möchte, gern nach aller Möglichkeit erleichtern werde.¹

Wie hoch man mit einem Male den Wert der Oder anschlug, davon zeugen die in dieser Zeit entstandenen Pläne

¹ B.-St.-A. Pommern, Commerciens Sachen No. 1, Akta wegen des zwischen denen Königlich preussisch. und denen österreichischen Landen zu etablirenden Commercii durch die Oder und Elbe aus der mittelländ. und adriatischen in die Ost- und deutsche See etc. 1721 bis 1737.

grofsartiger Handelsverbindungen, die vermittelt der Schifffahrt auf diesem Strome ins Leben gerufen werden sollten. Schon durch Becher war der Gedanke an eine Verbindung der Oder mit der Donau durch die March und Beczwa (Betschwa) angeregt worden. Jetzt trat man demselben näher. 1702 wurde er beim Wiener Hofe durch einen gewissen Lotharius Vogemont auf Veranlassung der österreichischen und mährischen Stände empfohlen.¹ England und Holland waren bereit, einen Teil der Kosten zu tragen. Auch in Brandenburg zeigte sich Teilnahme für das Unternehmen, welches ihm den Handel nach Ungarn und der Türkei eröffnen mußte. Der österreichische Oberbaumeister Lambert-Lambion arbeitete ein ausführliches Projekt zu demselben aus. „Es haben“ — so heifst es in den „Reflexiones über das Commercium zwischen Mittag und Norden, seu dem Adriatischen und Baltischen auch teutschem Meere“ — „Ihro Kays. Maj. durch gewisse Privilegia, als Porti Franchi Triest und Fiume declariret, auch die Land Strasfen von Triest und Fiume allbereits bis gegen Grätz vortreflich aus belfern und zu bequemer Passage deren Fracht-Wägen einrichten, die Mauthen theils gar abschaffen, die übrigen alle aber um sehr viel moderiren lassen, und solle diese Anstalt so ferner bis Breslau in Stand gesetzt, auch mit benachbahrten Potentien durch beständige Tractaten der freye Cours und leidentliches Tractament deren hinc inde commercirenden versichert werden; Welches demnach der anjetzig würtl. Stand dieses Commerci nehm. zu Land, wie gedacht, über Grätz (Graz) und Wien, nachher Breslau; zu Wasser aber auf Tyrol auf dem Yhn, der Donau, und der bereits bis Napagedl in Mähren schiffbahr gemachten March, und dann dem Oderfluß, welcher oberhalb Weißkirchen in Mähren und Oderberg in Schlesien durch Schleusen zu connectiren, bereits ein guter Anfang gemachet worden.“ Man arbeitete sogar ein Projekt aus, „wie zum Vortheil Sr. Kaiserl. Maytt. und dero Unterthanen, wie auch zum Nutzen Sr. Königl. Maytt. in Preussen und dero Unterthanen eine societats Handlung zwischen denen Kayserl. Triestschen und Orientalischen Compagnien, der Breslauschen Kauffmannschafft und der Königl. Preufs. Russischen Handlungs Compagnie mit Zuziehung der Frankfurtschen und Stettinschen Kauffmannschafften in die Ost- undt Nordt-See zu etabliren“. Das alte Projekt Bechers, ungarische Weine von Wien aus zu exportieren (1670) und zwar zu Lande über Augsburg nach Amsterdam, sowie das jüngere von Matthias dit de Berchem durch den Friedrich-Wilhelms-Graben nach Berlin, wurde 1724 auf der Oder nach Stettin neu in Angriff genommen.

¹ B.-St.-A. R. 19, 70b, Oderschifffahrt.

Doch alle diese Pläne waren übereilt; noch hatte die Stunde der Freiheit für den Oderhandel nicht geschlagen. Erst Friedrich II., der Erkämpfer des oberen Oderlaufes, führte zum glücklichen Ende, was Friedrich Wilhelm I. begonnen hatte. Auf Anregen Friedrich v. Görnes befahl er nach Abgabe eines beistimmenden Kommissions-Gutachtens durch Kabinettsordre vom 12. Juli 1743, den Bau des seit dem dreißigjährigen Kriege zerstörten Finowkanals in Angriff zu nehmen, der eine schnellere Verbindung zwischen Stettin und Berlin schaffen sollte. Am 3. Januar 1750 verzichtete er auf sämtliche Einnahmen aus den Zöllen auf der Netze, Warthe und Oder bis Stettin zu Gunsten eines freien Handelsverkehrs von Polen nach Stettin. In seiner Kabinettsordre an den pommerischen Kammerpräsidenten v. Aschersleben vom 10. Oktober 1751 bezeichnete er die Frage, welche im Dezember desselben Jahres zu Berlin mit dem Etatsminister Grafen v. Münchow und den Präsidenten der Kammern über die Commerciensachen erörtert werden sollte, mit den Worten: „ob und wie das commercium auf der Oder zwischen denen 5 Haupt-Städten, Berlin, Breslau, Magdeburg, Stettin, Franckfurth, auch denen handelnden Gebürgs-Städten in Schlesien allgemein gemachet, und dabey zum Haupt Augenmerk genommen werden könne, welcher gestalt das commercium von der Elbe nach der Oder auf die leichteste Art, jedoch sonder Verfall meiner bisherigen Revenue hinzuziehen, und dasjenige, so diesem zeithero entgegen gestanden, aus dem Wege zu räumen, und was folglich bey der Veränderung der bisherigen Verfassung des Oder Commercii vorzulegen seyn mögte“.¹

Das Ergebnis der Dezemberv Verhandlungen des Jahres 1751 war die Begrenzung der Niederlagsgerechtigkeit Stettins und Frankfurts allein auf den Leinsamenstapel, der sich wegen der anwachsenden schlesischen Leinwandfabrikation von besonderer Bedeutung erwies und bis 1810 beibehalten wurde. Ebenso wie Stettin bei allen preussischen Städten ohne Unterschied vorbeihandeln durfte, stand es auch den letzteren frei, mit ihren Waren ungehindert bei Stettin vorüber in See zu gehen. Während den auswärtigen überseeischen Kaufleuten verboten wurde, weder unter ihren Namen immediate die Oder aufwärts nach auswärtigen Orten noch en detail im Lande und in den am Strome gelegenen Städten Handel zu treiben, noch auch die Waren an andere ausländische Händler, aufer auf der Frankfurter Messe, zu verkaufen, es sei denn, daß sie sich in Stettin niederließen, das Bürgerrecht ge-

¹ B.-St.-A. Pommern, Commerciensachen No. 12, Akta wegen Beförderung des Commercii mit Spanischen, Französischen, auch Engell- und Holländischen und andern Waaren mehr über Stettin nach Berlin und Kurmark auch Schlesischen Landen. 1749 bis 1752.

wannen und zu den bürgerlichen Lasten beitragen, wurde es ihnen erlaubt, die Güter an stettinsche wie andere inländische Kaufleute en gros abzusetzen, sobald sie einen Stettiner Handelsmann zum Kommissionär hatten und den Zoll und die anderen Abgaben entrichteten. Den österreichischen, böhmischen und sächsischen Kaufleuten ward ausdrücklich verstattet, gegen Zahlung der üblichen Zölle ihre Waren über Stettin statt über Hamburg zu beziehen (Januar 1752).

In demselben Jahre that sich die pommersche Kammer dadurch hervor, daß sie aus eigenem Antriebe die Ermäßigung des Stettiner Eingangszolles für Material-, Farbe- und Gewürzwaren auf 2 pCt. in Vorschlag brachte, als Bedingung für das Gedeihen des Stettiner Handels hinstellte und sie auch 1752/53 erwirkte.¹ Mit Glück versuchte jetzt auch der Magdeburger Kammerpräsident v. Platen, die russischen Waren, welche bisher über Lübeck und Hamburg nach Magdeburg gegangen waren, wie Talg, Hanf, Flachs, Juchten und Leder, von nun ab sämtlich über Stettin durch den Finow- und plauenschen Kanal, der 1743 bis 1745 zum Zwecke eines schnelleren Salztransportes angelegt war, zu leiten, indem er als Rückfrachten weiße Bleche, Sensen und steiermärkische Eisenwaren in Aussicht stellte. Die letzteren wurden zwar bisher über Lüneburg und Lübeck nach Rußland befördert, konnten aber bei leidlichen Imposten auf Magdeburg gezogen werden.² Ebenso wurde auch der Transport einer Reihe von französischen Waren über Stettin, statt über Hamburg nach Magdeburg geleitet. Auf Grund von Zollzetteln, die in Oderberg und Magdeburg ausgestellt werden sollten, konnten die Waren die anderen Zollämter frei passieren. Am 23. Januar 1754 endlich setzte der König durch eine General-Oder-Kurs-Rolle die hohen Imposten auf Material-, Spezerei-, Gewürz-, Farbe- und Kramwaren für den Oderkurs den niedrigeren auf der Elbe noch genauer als bisher gleich.³

Bereits 1747 ging das erste in Venedig, Kephalaria und Zante mit Korinthen, Baumwolle und Mandeln beladene Schiff nach Stettin; der Plan zur Errichtung eines unmittelbaren Handels aus der Levante über Stettin auf Breslau war damit angeregt.⁴

¹ Isaacsohn, Geschichte des preussischen Beamtenthums, 1884, III. p. 287.

² B.-St.-A. Pommern, Commerciellen Sachen, Akta betreffend des Magdeburger Kammer-Präsidenten des von Platen Vorschläge, das Commercium von Rußland über Stettin auf Magdeburg zu ziehen.

³ Abschrift im Frankfurter Reg.-Archiv, Acta wegen Verbesserung des Oder-Commerci und der Handlung über Stettin. 1751 bis 1794.

⁴ B.-St.-A. Pommern, Commerciellen Sachen No. 11, Akta betreffend die Vorschläge des George Ferdinand Kroll wegen eines von Venedig über Stettin nach Schlesien zu etablirenden Commerci. 1747 bis 1749.

Diese Eröffnung und Befreiung der Oderschiffahrt war eines der glorreichsten Ergebnisse der preussischen Wirtschaftspolitik des 18. Jahrhunderts; sehr oft waren die widerstreitenden Interessen der Städte und des Staates auf das heftigste aneinander geraten, selten aber hatte der Kampf mit einem so glänzenden und vollständigen Siege der staatlichen Gedanken über die an Zähigkeit überlegene Lokalpolitik geendet.

Doch aus der Lösung dieser Aufgabe ergab sich die der anderen, Stettin zu einem grossen Handelsplatze umzugestalten, welcher den wesentlichsten Anforderungen eines solchen Genüge leistete, noch nicht von selbst. Beim Übergange der einst bevölkerten und handelsreichen Stadt an Preussen zählte sie nur 1071 Häuser und 1092 Familien mit 6081 Seelen.¹ Trotz Gründung von Manufakturen und Fabriken, trotz Förderung der Gewerke, trotz neuer Ansiedelungen zeigten sich Schwierigkeiten, die bei aller Begeisterung für das Gelingen dieser neuen Pläne nicht zu unterschätzen waren. Stettins Kaufmannschaft, mehr oder minder noch im Krämergeiste befangen, mußte erst zu kühnen Spekulationen und Handelsunternehmungen grösserer Tragweite geschult werden.² Die Folgen, welche der nordische Krieg auf die Stettiner Seeschiffahrt ausgeübt hatte, machten sich noch immer fühlbar. Während in den Jahren 1691 und 1692 128 Schiffe vorhanden waren, sank ihre Zahl bis 1720 auf 38; 1751 zählte die Rhederei erst wieder 79 grössere Fahrzeuge. Bald hob sie sich schneller; die neu errichtete Schiffsgesellschaft setzte sich die Herstellung von 120 grossen Kauffahrern zum Ziele.³ 1784 erreichte die Schiffszahl die Höhe von 171 Seeschiffen.

Erst die Anlage des Swinemünder Hafens und die Vertiefung der Swine (1740 bis 1746) ermöglichten eine bequeme Fahrt der Seeschiffe bis Stettin. Die Berliner Kaufmannschaft klagte noch 1749 besonders darüber, daß ein grosser Warenabsatz in Stettin selbst unmöglich oder mit grossen Schwierigkeiten verknüpft sei, daß die Stettiner wegen ihrer Speditions- und anderer Kosten gar zu hohe Rechnung machten und auf Stettin nicht so wie auf Hamburg häufige und starke Wechsel trassiert werden könnten.⁴ Friedrich der Grosse erreichte schliesslich dennoch durch seine, auch nach der Oderbefreiung andauernd fortgesetzten Bemühungen, diese Klagen mit der Zeit zu beschwichtigen, zum Teil zu entkräften und so die bis 1750 mehr geplante und ersehnte, als ausgeführte Belebung

¹ Fr. Thiede, Chronik der Stadt Stettin, 1849, p. 797.

² Th. Schmidt, Geschichte des Handels und der Schifffahrt Stettins, 1862, p. 101 ff.

³ J. G. Droysen, Friedrich der Grosse, 1881, III, p. 386.

⁴ B.-St.-A. Pommern, Commerciellen Sachen No. 12.

des Oderverkehrs und Hebung des Stettiner Handels zu verwirklichen.

Eine irgendwie einflußreiche und kraftvoll vordringende maritime Politik, welche die Konkurrenz der preussischen Flagge mit den alten Seemächten zur Folge gehabt hätte, versuchte weder, noch erhoffte er hiermit zu führen. Das Mittelländische Meer blieb den preussischen Schiffen aus Mangel an Türkenpässen so gut wie verschlossen. Außer nach den Ostseestädten erstreckte sich die Stettiner Schifffahrt meist nur nach Bremen, Hamburg, London und Bordeaux. Daß sein in der Entwicklung begriffener Staat gegen die fremden Gewalten allein durch die Hebung der eigenen Landesindustrie und Manufakturen, durch Begünstigung des inländischen Gewerbelebens und Förderung der Landwirtschaft wie durch Abschließung nach außen, nicht aber durch kühne, mit den erfolgreichen schutzzöllnerischen Mafsregeln seines Vaters und Großvaters brechende Unternehmungen zu Wasser ergebnisreich anzukämpfen vermochte, erkannte der König nur allzuwohl. Dies aber schloß nicht aus, daß er dem ruchlosen Treiben der englischen Kaper gegen die neutrale Flagge seines Staates, welches in den vierziger Jahren in voller Blüte stand, gebieterisch entgegentrat und selbst Projekten nach China und Bengalen handelnder Compagnieen¹ rege Teilnahme entgegenbrachte. So abenteuerlich und den Grundsätzen seiner Handelspolitik widerstreitend diese erscheinen mögen, verließ er dennoch mit ihnen nicht die bisher innegehaltenen Bahnen. 1744 hatte er durch die Erwerbung Ostfrieslands auch an der Nordseeküste Fuß gefaßt. Was war natürlicher, als Emden zur Unterstützung Stettins heranzuziehen, die Versorgung des preussischen Staates mit asiatischen Waren aus den Händen fremder Mächte, wie Hollands und Hamburgs, in diejenigen einheimischer Handelsleute zu legen, was verständlicher, als daß der König hier eine geeignete Gelegenheit erblickte, die Unternehmungslust seiner Unterthanen anzufachen, die Zahl der Cirkulationsmittel zu vergrößern und eine gute Kapitalsanlage zu schaffen. Das waren die schlagenden, in seinem Testamente von 1752 der Nachwelt überlieferten Gründe, weshalb er dem Drängen der Emdener Kaufmannschaft, den Anerbietungen des französischen Edelmannes de la Touche und des Henri Thomas Stuart, zwei asiatische Compagnieen für den Handel mit China zu errichten, 1750 (1. September, 4. August) nachgab. 1753 (21. Januar) folgte der Octroi für die Handlungscompagnie nach Ostindien und Bengalen. Das kurze Bestehen dieser Compagnieen, wie selbst der 1765 gegründeten levantischen

¹ Vergl. Ring, Asiatische Handlungs-Compagnieen Friedrich des Großen, 1890.

Handelsgesellschaft,¹ bestätigte nur, wie unreif die Zeiten noch waren, an sich berechtigten Unternehmungen ein Fortdauern zu sichern. Aber allen bestechenden, den Keim des Todes in sich tragenden maritimen Projekten blieb des Königs Ohr standhaft verschlossen. Eine preussische Flotte zum Schutze der jungen Kauffahrtei, deren Gründungspläne Friedrich dem Großen 1751 von französischer Seite vorgelegt und zu deren Aufnahme gleichfalls die Emdener Gewässer empfohlen wurden, wäre kaum langlebiger und nutzbringender gewesen, als die des Großen Kurfürsten unter Raules Leitung, weil auch jetzt noch trotz der wichtigen Stützpunkte an der Ost- und Nordsee so gut wie keine Bedingung für die gedeihliche Entwicklung jener „historischen Kuriosität“ vorhanden war. Als dem Könige 1777 ein Entwurf „zur Wiederbelebung der Emdener-Compagnie und des preussisch-ostindischen Handels“ übergeben wurde, erkannte er dessen Annehmbarkeit zwar an, lehnte aber die Durchführung entschieden ab, weil er sie für unratsam und ungeeignet hielt. Ein Regiment Soldaten sei für ihn von weit größerer Bedeutung, als ein Kriegsschiff, dessen Kosten denen eines Infanterie-Regiments vollständig entsprächen. Durch die günstigen Einwirkungen des amerikanischen Krieges auf den Emdener Handel gelang es jedoch 1783 noch einmal, eine asiatische Handelsgesellschaft zu gründen.²

Bei dem Bestreben, Stettin in Aufnahme zu bringen, galt es allein, die Stadt zur Vermittlerin des Warenverkehrs der vier größten preussischen Handelsplätze Magdeburg, Berlin, Frankfurt und Breslau zu machen, den einheimischen Produkten einen sicheren Abfluß zu gewähren, möglichst von ausländischen Handelsmächten frei zu werden und die Vorteile, die bisher fremde Vermittelungsplätze genossen hatten, dem eigenen Lande zuzuwenden. Hamburg sollte und mußte natürlich in allererster Linie getroffen, sein Monopol in den preussischen Provinzen mit den meisten Waren erschüttert werden. In dem Grade, wie es gelang, spanische, französische, englische, holländische und andere Waren aus dem Mittelmeere und der Nordsee über Stettin nach Pommern, der Mark, Magdeburg, Schlesien und weiter zu befördern, und umgekehrt den inländischen Handel mit Kaufmannsgütern, Materialwaren und Getreide über Stettin zu lenken, verlor Hamburg seine Bedeutung für Preußen. Die Abnahme der Spedition zwischen Hamburg und Berlin und die Verminderung der Thätigkeit der Berliner Elbgilde waren nicht zum geringen Teile die Erfolge dieser Politik. Die Zeiten des siebenjährigen Krieges riefen zwar eine Stockung des Stettiner Handels, namentlich infolge

¹ Spies, Münzbelastigungen, 1771, IV, p. 379 ff.; Rödenbeck, Beiträge, 1838, II, woselbst p. 307 ff. die meisten Oetris abgedruckt sind.

² Rödenbeck, a. a. O. p. 216 bis 218 und die dort citierte Stelle aus Gronau, Chr. W. von Dohm, 1824.

der Beunruhigungen durch schwedische und russische Schiffe, und ein schnelles Emporgedeihen Hamburgs hervor; so mochte die Gilde während dieser Jahre einen Rückgang des Warentransportes nicht gewahren. Bald aber hob sich Stettin wieder. Die trotz mannigfachen Widerspruches 1772 gegründete Königliche Seehandlungsgesellschaft handelte selbstverständlich ausschließlich über Stettin. Die Anlage des Bromberger Kanals, 1773 bis 1774, nach der ersten Teilung Polens, der die Netze mit der Brahe verbindet, gab der Stadt einen Teil des Danziger Handels. In der Zeit des englisch-nordamerikanischen Krieges legten, wie Thiede versichert, eine Reihe Stettiner Handeshäuser den Grund ihres Reichtums. Als Friedrich der Große die Augen schloß, war die Ein- und Ausfuhr der Stadt fünfzehnmal so hoch, als bei seinem Regierungsantritte.

Diese Verlegung des preussischen Handels von Hamburg nach Stettin war ein Vorgang, der zuerst unmerklich anhub, anwuchs und schließlich in größerem Umfange sich siegreich vollzog. Das allmähliche Steigen seines Einflusses auf den Warenverkehr zwischen Hamburg und Berlin verteilte sich auf eine ansehnliche Spanne Zeit und mußte deshalb weniger stark empfunden werden.

Viel plötzlich wirkte auf den Warentransport zwischen beiden Städten die wirtschaftliche Politik Friedrich des Großen, welche er, um die Wunden des siebenjährigen Krieges möglichst schnell zu heilen, einerseits zur Verstärkung der Einwanderung, zur Hebung der heimischen Industrie und zum Ausschluß des fremden Handels und andererseits zur Vergrößerung der Staatseinnahmen, soweit diese mit seinem Grundprinzip der Armenentlastung vereinbar war, zur Einführung strenger, dem Schmuggelhandel Schranken setzender Grenzbewachungen, zur Dienstbarmachung des spekulativen Erwerbsgeistes und großer Privatkapitalien für staatliche Interessen und zur Gründung von Finanzgesellschaften in ganz andere Bahnen einlenkte. Jene centralisierende Bewegung der Staatsgewalt, jene Verbindung großer Staatsmacht mit wirtschaftlichen Mafsregeln, wie sie Oliver Cromwell für England, Ludwig XIV. für Frankreich, Maria Theresia für Österreich zur Durchführung brachten, fanden jetzt in großem Mafsstabe Eingang in Preußen.

Hatte sich Preußen noch in dem Handelsvertrage mit dem freihändlerischen Sachsen vom 16. Oktober 1728 diesem wichtigen Nachbar gegenüber zu einer Ermäßigung seines Absperrungssystems verstanden und damit dem langen unerträglichen Zollkriege¹ ein Ziel gesteckt, so setzte es bereits von

¹ Einiges darüber B.-St.-A. Kurmark CCLXXIX, Zoll- und Schleusesachen Generalia No. 1, Akta betr. die Zollverhältnisse, sowie verschiedene Zolldifferenzen mit Kursachsen 1629 bis 1722. — Vergl. Falke, Geschichte des deutschen Zollwesens, 1869, p. 283 ff.

1734 an in einzelnen Waren eine schärfere Anspannung seiner Schutzmafsregeln ins Werk, welcher unausbleibliche Retoritionen von seiten Sachsens folgten. Friedrich der Grofse, der nur bei Antritt seiner Regierung aus Anlaß einer längeren Absatzstockung einige Tariferhöhungen vorgenommen hatte, kannte nach 1763 keine Einigung mehr, mochte Sachsen eine Besserung der handelspolitischen Beziehungen noch so dringend wünschen. Er erwiderte die Verbote und Verschärfungen Sachsens, Österreichs, Hannovers und anderer Staaten mit einer unerhörten Abschließung. Als allmächtiger aufgeklärter Alleinherrscher griff er zur hohen Belastung des Durchfuhrhandels, zur Gründung von Staatsmonopolen, zur Ausdehnung der Einfuhrverbote und Steigerung der Zoll- und Accisesätze. Wie heilsam und segensreich im Grunde diese Gesetze waren, sollte die Zukunft zeigen: führte ja gerade ganz wesentlich das in der Folge nur wenig gemilderte Schutzzollsystem im letzten Viertel des 18. Jahrhunderts eine der grofsartigsten volkswirtschaftlichen Glanzepochen herauf, welche der preussische Staat je erlebt hat.¹ „Friedrich der Grofse hatte ein selbstgewähltes staatswirtschaftliches System, von dem er nicht abging; dafs es gut war, sah man an den Früchten, denn in dem Zeitraum des Friedens von 1764 bis 1786 in 22 Jahren waren alle Provinzen im blühendsten Zustande und wenig Spuren des alles verheerenden Krieges mehr zu sehen“, bemerkt selbst ein österreichischer Gewährsmann zwanzig Jahre nach des Königs Tode.²

Aber den grofsen Lichtseiten dieses in den letzten Jahrzehnten der Regierung befolgten Systems fehlten nicht seine Schattenseiten. Die Wirtschaftspraxis des Königs bis zum Hubertusbürger Frieden hatte vollständig den Anschauungen der Zeit und den Verhältnissen entsprochen, so dafs sie nur ganz im Zusammenhange mit der früheren Entwicklung zu würdigen ist, von welcher sie nur eine folgerichtige Weiterführung bildet. Die seit 1763 ergriffenen scharfen wirtschaftlichen Mafsnahmen waren anfangs wenigstens zu einem Teile begründet, wenn sie auch im Volke einer Einseitigkeit und Übertreibung geziehen und die Rücksichtslosigkeit ihrer Verwirklichung drückend gefühlt wurden. Doch seit 1772, als nach der langen zehnjährigen Krisis ein wirtschaftlicher Aufschwung erfolgt war, zeigte sich, dafs der alternde König den neuen von ihm selbst geschaffenen wirtschaftlichen Zuständen, welche eine ganz andere Politik erforderten, sich nicht mehr anzupassen vermochte. Die erzieherischen, polizeilich-fiskalischen Verord-

¹ Schmoller, Zur Social- und Gewerbepolitik der Gegenwart, 1890, p. 171.

² Schlesien wie es ist. Von einem Oesterreicher, 1806, I, p 238.

nungen konnten jetzt nur noch als starre Typen gelten, denen das bunte wirtschaftliche Leben bis in seine letzten Glieder hinein sich beugen mußte. Als unerträgliche Härte zwar empfand man dieselben immer weniger, da ihr glücklicher Erfolg zu sehr für sie zu sprechen schien. Aber es war unumgänglich — einsichtsvolle Männer konnten sich dieser Erkenntnis schon damals nicht verschließen —, daß die Erstickung des Gefühls eigener Verantwortlichkeit und selbstthätiger Schaffenskraft, das schablonenhafte obrigkeitliche Reglementieren, die Dauer und Ausdehnung dieser Bevormundungspolitik hier und dort als Hemmungsursachen einer gesunden wirtschaftlichen Entwicklung auftraten, und die künstlich durch Treibhausluft großgezogene Industrie oftmals den wahren Grund ihres schnellen Aufblühens an den Tag legte, daß einzelne Zweige des Handels und vor allem die auf ihm beruhende Schifffahrt einen nachhaltigen Stoß erlitten. Derselbe machte sich kaum irgendwo so auffallend bemerkbar, wie bei dem Wasserverkehre zwischen Hamburg und Berlin, zumal hier noch andere Maßnahmen und Ereignisse eine gedeihliche Fortentwicklung verhinderten.

Es möge genügen, nur einzelne Momente hervorzuheben. Die Emdener Herings-Compagnie (Octroi vom 4. August 1769), welche mit Glück gegen Holland konkurrierte, versorgte ausschließlich Ostfriesland, Halberstadt, Magdeburg, die Uckermark und Altmark, während Stettin alle anderen Teile des Königreichs mit Ausnahme Preussens mit Heringen versah. Sechs gute Groschen waren auf die Tonne fremden Herings beim Eingange gesetzt; während sonst jeder Gildeschiffer jährlich zwei große Heringsjachten erhielt, bekam er jetzt knapp alle vier Jahre eine Jacht. Die sonst durch Berlin durchgeführten 1000 bis 2000 Pfund Stockfischpacken, welche für Böhmen und Mähren bestimmt waren, fielen fort. So lange der Nutzholzhandel frei war, konnte der Schiffer, wenn er keine andere Ladung hatte, bald von diesem, bald von jenem Kaufmanne Stabholz laden; nach Einführung der Königlichen Haupt-Nutzholz-Administration 1771 wurde es ihm aber nur dann übergeben, sobald mit der Flößerei nichts fortzuschaffen war. Seit Errichtung der General-Tabaks-Administration hörte der Transport fremden, durchgehenden Tabaks beinahe auf, weil auf jede Unrichtigkeit beim Umpacken, Nachzählen und Nachwiegen eine hohe Strafe gesetzt war. Vom 20. Februar 1769 an mußte beim Eingange jeden Tabaks eine Kautions von 10 Rthlrn. aufs Pfund hinterlegt werden, welche erst bei dem letzten Grenzzorte zurückerstattet wurde.¹ Die etablierte Lederfabrik schädigte den Wasser-

¹ Nicolai, Beschreibung der Residenzstädte Berlin und Potsdam, 1779, I, p. 342.

transport sehr; englisches Leder war ganz verboten, ebenso wie englisches Zinn, Blei und Stahl nach Errichtung des Bergdepartements. Die mehr und mehr in Aufnahme kommende märkische Schifffahrt, welche die Güter von Hamburg nach Havelberg und von dort nach der Priegnitz, der Altmark und dem ruppinschen Kreise beförderte, verursachte ebenfalls eine verminderte Handlung auf Berlin. Die großen Sendungen für die Frankfurter Messe über Hamburg nahmen ab. Der Bedarf der Berliner Siedereien an Steinkohlen wurde ganz von Schlesien aus gedeckt, seitdem das Königliche Bergdepartement den dortigen Bergbau in Gang gebracht hatte. Die seit 1749/50 in Berlin bestehende Splittgerbersche Zuckerrefineriefabrik, welche ihren bedeutenden Vorrath an rohem Zucker durch Vermittelung der Gilde aus Hamburg bezog, überwarf sich 1761 mit ihr und versorgte sich seitdem ausschliesslich von Stettin aus. Ebenso wie in Westpreussen und Ostpreussen (in Königsberg 1783) wurde auch in Breslau (1772) eine Siederei angelegt. Der Zuckerhandel nach Polen, Sachsen und Schlesien hörte auf; Hamburger Zucker wurde nur zum Absatze ins Ausland nach Schlesien eingeführt.¹ Ein großer Teil des Transitohandels wandte sich von seinem alten Wege nach Lüneburg und Sachsen. Die Erwerbung Westpreussens verringerte die Berliner Spedition nach Polen und Schlesien wohl um ein Drittel; namentlich war der Gewinn Danzigs der Berliner Handlung höchst nachtheilig, weil die Güter aus den Kommissionsorten nun direkt nach Danzig verladen wurden. In Österreich entstanden zahlreiche Zuckerrefinerieen. In Triest erreichte der Handel eine immer höhere Blüte und that dem Berliner einen großen Abbruch. Der beträchtliche Handel mit ungarischen Weinen, Kupfer und Pottasche ging ganz verloren und zog sich nach Triest. 1775/76 begann Österreich eine straffe Schutzzollpolitik gegen Schlesien zu handhaben. Aufser der Verminderung der Ausfuhr seiner eigenen Erzeugnisse nach Österreich mußte Schlesien eine bedeutende Abnahme seines Durchgangshandels erleiden; die Beseitigung der Transitzölle und die gute Beschaffenheit der Landstraßen in Böhmen veranlaßten die Verlegung des Warenzuges durch böhmisches Gebiet. Während 1775/76 der Werth fremder Güter, welche durch Schlesien nach Österreich gingen, noch 671 772 Thlr. betrug, belief er sich 1786/87 nur auf 306 779 Thlr.; der gesamte schlesische Export nach Österreich sank unter das Dreifache des österreichischen nach Schlesien. Ein von Breslau gewünschter preussisch-österreichischer Handelsver-

¹ Beiträge zur Beschreibung von Schlesien, 1794, Band 11, p. 337 und 370.

trag kam nicht zustande.¹ Die Handlung in Kopenhagen vermehrte sich zusehends, und der 1794 in schiffbaren Zustand gesetzte holsteinische Kanal war die Ursache, daß eine weitere Gütermenge, die früher über Hamburg befördert wurde, den Weg durch jenen Kanal wählte.

Von 1780 bis 1786 befand sich die Gilde in traurigster Lage. Bis 1767 machte ein jeder Schiffer seine große Ladung mit zwei Schuten und vier Anhängen, wie es das Reglement von 1748 vorschrieb; jede Schute sollte 80 bis 90, jeder Anhang 10 Lasten tragen, so daß die große Ladung auf etwa 200 Lasten bestimmt war. Von 1767 bis 1772 wurde sie mit nur einer Schute und einem Anhang bewerkstelligt. 1772 setzte man die Lastenzahl von 200 auf 120 und schließlich 1778 auf 90 Lasten herab, die seit Abschaffung der Schuten mit zwei kleinen Gefäßen, sogenannten Gellen, gefahren wurden. Obwohl nunmehr zu jeder großen Fahrt 110 Lasten weniger gehörten, kamen die sämtlichen 24 Schiffer noch immer nicht in der Hauptladung jährlich einmal an die Reihe. Häufig geschah es sogar, daß die Gilde nicht nur alle schlesischen Güter leicht zu transportieren vermochte, sondern aus Mangel an Waren ihre von Hamburg nach Berlin kommenden Schiffe ledig wieder nach Hamburg zurückgehen ließ.² Fast die Hälfte des von Hamburg nach Berlin beförderten Gutes war Transitogut; von der Berliner Kaufmannschaft wurde nur sehr wenig verschifft; alles niederwärts Versandte war ebenfalls meist Transitogut und ging nur die Spediteure an. Die vermehrte Anzahl der Berliner Kaufleute hatte keine anwachsende Handlung zur Folge. Die stärkere Zunahme der Berliner Handlungsgeschäfte in den letzten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts war zumeist in der Menge der auslernenden Handlungsdiener gegründet, die ihre eigene Wirtschaft errichteten; der Handlungserwerb wurde dadurch sehr verteilt; viele der neu Etablierten verarmten bald; die Klagen über die Abnahme des Verkehrs haben kein Ende.³

Der Gewinn der Gilde wurde außer dem Sinken der

¹ Philippson, Geschichte des preussischen Staatswesens vom Tode Friedrich des Großen bis zu den Freiheitskriegen, 1880 ff., I, p. 436, 447 bis 448.

² B.-St.-A. Kurmark CCLXI Schiffersachen No. 21, Vol. 1.

³ Auch den heutigen Verhältnissen der Handlungsgehülfen Deutschlands erscheint die damalige Lage der Berliner Handlungsgehülfen nicht ungleich. Die Flugschrift des Verbandes deutscher Handlungsgehülfen zu Leipzig vom Jahre 1890 giebt als einen Grundzug des jetzigen deutschen Handels an, „daß ein Geschäft auf den Schultern des anderen steht. Nicht nur durch die verzweigte Kreditwirtschaft, sondern auch durch die Erneuerung der Geschäftshäuser wird dieser Grundzug festgehalten. Aus den alten Häusern gehen die Gehülfen ab, gründen neue Geschäfte und machen ihren früheren Prinzipalen fühlbare Konkurrenz. Diese Unstetigkeit des Handels in Deutschland ist für die Gehülfen von großem Nachteil.“

Schiffahrt selbst noch durch den wachsenden Lohn der Schiffsknechte und durch die täglich steigenden Preise der zum Schiffbaue nötigen Materialien und Utensilien beeinflusst.

Eine nur vorübergehende Vermehrung der Wasserfrachten zeigte sich von 1790 an, namentlich in den Jahren des für Preußens neutrale Flagge verhängnisvollen französisch-englischen Seekrieges. Denn während dieser Jahre war der Transport über Hamburg deshalb ein ansehnlicher geworden, weil zu Hamburg eine sehr starke Niederlage von französischen und englischen Produkten bestand, und die Stadt von beiden kriegführenden Nationen wegen ihrer Neutralität und näheren Lage der weiteren Schiffahrt durch den Sund nach Stettin vorgezogen wurde.¹ Vor allem steigerte sich die Kornverschiffung nach Hamburg. England versorgte sich zum guten Teile von dort. Der Rhein war gesperrt, die französischen Häfen waren durch feindliche Schiffe besetzt, so daß nicht allein Frankreich, sondern auch ein Teil des südlichen Deutschlands, selbst oftmals die Schweiz und Italien ihre Waren über Hamburg und Magdeburg bezogen. Einen Anhalt für die durch die Gilde von Hamburg nach Berlin beförderte Lastenmenge geben folgende Zahlen:

(B.-St.-A. a. a. O. No. 21, Vol. 1.)²

	1753 bis 1758	1783 bis 1788	1792 bis 1797
	Lasten	Lasten	Lasten
An großen Ladungen	28 400	16 380	17 460
An Extrajachten	5 700	3 075	15 115
An großen Heringsjachten	2 784	1 140	2 280
An kleinen Heringsjachten	35	126	162
An Zitronenjachten	"	580	910
Summa in 6 Jahren	36 919	21 301	35 927
Im Durchschnitte jährlich	6 153 ^{1/6}	3 550 ^{1/6}	5 987 ^{5/6}
" " " minus		— 2 603	— 165 ^{1/3}

Zu oft übersahen die Berliner Kaufleute diesen in den inneren Verhältnissen begründeten Rückgang der Hamburg-Berliner Schiffahrt und schoben demselben mit Vorliebe andere Ursachen unter. Daß berechtigte Klagen gegen die Gilde erhoben werden konnten, zeigen einige bereits angeführte Mißbräuche.³ Den Anfang zu größeren Beschwerden bildeten natürlich Reibereien mit Hamburg, das nicht müde wurde, um die Beseitigung der privativen Reihefahrt anzuhalten. Schon

¹ Biedermann, Deutschland im 18. Jahrhundert, 1854, I, p. 272 ff.

² Siehe umstehend die vergleichende Tabelle in der Anmerkung.

³ Vergl. p. 92.

1752 reichten die Hamburger Kaufleute dem neuen preussischen Residenten, Geheimrat Hecht, eine Reihe von Anklagepunkten ein. Einige Schiffer mafsten sich bei der Annahme eine Wahl unter den Kaufmannsgütern an, je nachdem diese oder jene die meiste Fracht einbrachten. Ihre Knechte borgten viele Waren auf, ohne sie nachher zu bezahlen. Und als die Schiffer von Hecht angewiesen wurden, ihren Knechten den rückständigen Lohn nicht eher zu bezahlen, als bis jene die klagenden Kaufleute befriedigt hätten, wandten sie ein, daß die Knechte ohne ihr Vorwissen die erborgten Waren heimlich in preussischen Landen absetzten, ja daß die Kaufleute, sobald sie dem Schiffsvolke die Waren aufdrängten und nachliefen, es sich selbst zuzuschreiben hätten, wenn sie ihrer Gelder und Güter verlustig gingen.¹

Der siebenjährige Krieg verursachte für Hamburg einen glänzenden Anwuchs seines Wohlstandes. Von 1756 bis 1759 stiegen die Kapitalien der Hamburger Bürger um acht

Zum Vergleiche füge ich die mir von 1785 bis 1799 vorliegenden, noch nicht veröffentlichten Zahlen über Magdeburgs Schifffahrt hinzu. (B.-St.-A. a. a. O. No. 18, Fol. 41.)

Jahr	Schiffer	Kahnführer	Von Hamburg			Nach Hamburg und der Altmark						Summa
			Stückgut		Summa	Stückgut		Getreide				
			in offenen Ladungen	in verdeckten Ladungen		in verdeckten Ladungen	in verdeckten Jachten	nach Hamburg		nach der Altmark		
								Lasten	Lasten	Lasten	Lasten	
1785	22	63	6 156½	—	6 156½	1 203½	—	1 827	—	420	—	2 258½
1786	22	64	5 884	—	5 884	1 589½	—	3 484	—	780	—	3 591
1787	22	64	6 909	—	6 909	1 269½	—	3 654	—	2 760	—	4 280½
1788	22	67	5 664½	—	5 664½	1 835	—	3 003	—	2 940	—	4 624½
1789	21	63	8 510½	—	8 510½	1 649	—	20 500	—	1 080	—	11 779½
1790	23	70	7 407½	—	7 407½	1 251	—	3 608	6	—	—	2 944½
1791	22	69	7 803	—	—	1 114½	—	8 648	12	163	—	5 265½
			n. 2732 Wispel kursächsischen Roggen	—	9 085½							
1792	22	66	6 565½	—	6 565½	1 403½	—	9 459	12	55	—	5 867½
1793	23	69	6 746	—	6 746	945	—	17 442	—	—	—	9 128
1794	23	69	6 588	200	6 788	1 145	—	23 587	6	57	—	12 239
1795	23	69	6 622½	3 029	9 651½	1 537½	—	1 645	10	—	—	2 309½
1796	23	69	4 295	4 505	8 800	2 096½	—	15 010	—	—	—	9 138½
1797	23	68	3 907	6 739	10 646	2 043½	—	14 703	19	—	—	8 950
1798	23	66	2 808	5 686	8 494	1 764½	—	13 508	19	—	—	8 109½
1799	26	78	3 137	4 875	8 012	1 537½	390	6 894	—	—	—	5 366

Anmerkung: Bis inkl. 1788 sind die von Hamburg nach Magdeburg gebrachten Überlasten nicht mitgerechnet.

¹ B.-St.-A. a. a. O. No. 7, Vol. 1.

Millionen Thaler.¹ Der Umschwung aber begann bereits 1763 mit der Zahlungsunfähigkeit von 95 Handelshäusern. Die Maßnahmen, welche Friedrich der Große seit dem Hubertusburger Frieden ergriff, lähmten den Zwischenhandel Hamburgs mit Preußen auf das empfindlichste. Die Einfuhr fremden raffinierten Zuckers war verboten, der Tabak wurde an eine Gesellschaft verpachtet und 1766 die General-Tabaks-Administration eingeführt. 1770 wurden in Magdeburg und Stettin zwei Getreide-Handlungscompagnieen für die Elbe und Oder errichtet mit dem ausschließlichen Rechte des Handels mit fremdem Getreide.² Die 1766 ins Leben gerufene octroyierte Nutzholz-Handlungscompagnie, welche die besten Berliner Holzhändler zu ihren Mitgliedern zählte und für die jährlich bestimmte Menge Holzes 73 643 Thaler zu entrichten sich verpflichtete, raubte den Hamburgern den Holzhandel und wandte den Verdienst des Vertriebes des aus den magdeburgischen und kurmärkischen Forsten gewonnenen Stab- und Kaufmannsholzes allein den Inländern zu. Auf der Elbe war überhaupt jedes andere Holz als das der Compagnie so gut wie ausgeschlossen; denn der Durchgang fremden Holzes war mit 33 pCt. Transitogebühren beschwert. Preußen machte die Erfahrung, hierdurch nur zu gewinnen. Nachdem nämlich den Sachsen und Österreichern die Ausfuhr ihres Holzes auf der Elbe fünfviertel Jahre gesperrt war, zeigte sich, daß die klevischen Rheinzölle eine Mehreinnahme von 10 000 Rthrn. in dieser Zeit aufwiesen, weil die Holländer wegen Ausfalles des über Hamburg transportierten Holzes ihr eichenes Schiffsbauholz auf dem Rheine beschafften. Die ausländischen Handelsplätze, vor allem Archangel, Riga und Petersburg gewannen für Hamburg größere Bedeutung.

Als Hecht 1769 dem Hamburger Bürgermeister Scheel den ihm aus Berlin zugegangenen Plan zustellte, daß der König von Preußen nunmehr den gesamten Warenhandel zu verpachten vorhabe, erkannten die Deputierten des dortigen Kommerzkollegiums, daß bei einer solchen Verpachtung der noch übriggebliebene Hamburger Handel nach Preußen, wenn nicht gänzlich vernichtet werden, so doch eine weitere bedeutende Einschränkung erfahren müsse, und erklärten sich lieber bereit, so viel freiwillig zu zahlen, als voraussichtlich die Verpachtung einbringen könne, wenn ihnen nur dadurch die

¹ Gallois, Geschichte der Stadt Hamburg, II, p. 579.

² Wie früher, so wurde auch jetzt, um nicht zu große Summen ins Ausland zu schicken, je nach dem Ausfalle der Ernte die Getreideausfuhr bald erlaubt, bald untersagt. Bei der großen preussischen Armee war in den sechziger Jahren stets ein Mehlvorrat für zwei bis drei Jahre für mehr als 165 000 Menschen erforderlich. Einiges über die Kornspeicherwirtschaft bei Preuß, Friedrich der Große, 1833, III, p. 65 ff.

Handelsfreiheit gesichert werde. Schuback, der Vicepräsident des Hamburger Kommerzes, dessen Gedanken über die Besserung des Handels in Preußen vorliegen, suchte den Beweis zu erbringen, daß zu dem vollen Glücke der preussischen Unterthanen nur noch eine natürliche, unumschränkte Handelsfreiheit erforderlich sei. Die Berliner Antwort, auffallend kritisch und parteilos, wahrscheinlich von v. d. Horst abgefaßt, führte aus, daß, so unmöglich es sei, die althergebrachten Principien auf Grund der Hamburger Vorstellungen und Vernunftschlüsse über die Belebung des preussischen Handels durch neue umzugestalten, man doch mit den gemachten Vorschlägen zur Förderung des Elbhandels übereinstimme. Es werde ein Leichtes sein, den König bei der augenscheinlich ungünstigen Lage der Schifffahrt, wie sie durch die Übergriffe der kurmärkischen Schiffergilde veranlaßt sei, von dem Nutzen einer baldigen Änderung zu überzeugen und die Interessenten schadlos zu halten.¹ Ebenso wie der König aus den vermehrten Zolleinnahmen einen Gewinn ziehen müsse, der nicht einmal aus dem steigenden Handel zu stammen brauche, sondern aus der durch kleinere Schiffe ermöglichten Zollrevision, so hätten auch die Kaufleute ihren Vorteil aus dem schnelleren und sicheren Transporte, der einen zweimal so starken Kommissionshandel zur Folge habe. Sobald erst die freie Fahrt nach Berlin eingeführt sei, werde auch Magdeburg sich trotz seiner Stapelgerechtigkeit zu Verhandlungen bereit erklären und Hamburger Fahrzeuge bis Pirna und Leitmeritz sonder Umladung durchlassen, womit sich für Hamburg ein neues, großes Absatzgebiet nach Sachsen und Böhmen erschließte. Vor allem aber müsse Hamburg den Handel mit feineren Linnen (schlesischen, sächsischen und böhmischen)², zu dessen Mittelpunkt es geschaffen sei, wieder in seine Hände bringen.

Doch diese in der Aufhebung der Gilde gipfelnden Re-

¹ Archiv der Hamburger Handelskammer, Protokolle der Kommerzdeputation vom Jahre 1769.

² Dieser hatte nämlich einen ganz unnatürlichen Lauf eingeschlagen, indem Spanien mit Leinenwaren überhäuft wurde, drei Verkäufer als Konkurrenten sich dort gegenübertraten und die Preise herabdrückten. Preußen, das direkt nach Cádiz handelte, dem bedeutendsten Warenaustauschpunkte für die spanischen Kolonien, und dort eine Niederlage der Hirschberger Kaufleute mit dem Umsatze von 600 000 bis 700 000 Rthlr. besafs; Österreich, das sich nach Preußen hin gesperrt sah und über Triest die Waren durch eine eigene Compagnie nach Spanien verschiffte, wozu es durch Subskriptionen einen Fonds von 15 Millionen Gulden zusammenbrachte; und schließlic England, das sich durch sehr hohe Prämien wie durch Beförderung der irländischen Leinwandfabrikation in den Besitz dieser Branche setzte. — Vergl. auch über die Absatzverhältnisse schlesischer Leinwandwaren nach Holland, England und Spanien: Zimmermann, a. a. O. p. 67 bis 70, 103 bis 106, 140 bis 142, 164 bis 167, 328 bis 331.

formvorschläge, wie sie Horst gab, zeigten sich stark verfrüht und unausführbar. Die Klagen, welche gegen die Gilde laut wurden, waren zum großen Teile nicht durch sie selbst verschuldet, sondern durch die von ihr geworbene Mannschaft der Fahrzeuge. Und hier war die Gilde, da es in ihrem eigenen Interesse lag, nach Kräften bereit, den durch das Schiffsvolk eingerissenen Übelständen zu steuern.

Die älteren Verordnungen¹ verboten hauptsächlich den Handel der Knechte auf dem platten Lande, welche in Hamburg allerhand Lebensmittel und hoch belastete Waren, wie Kaffeebohnen, Thee, Tabak etc. aufkauften, unter die geladenen Kaufmannsgüter versteckten oder gar in signierte Tonnen und Kisten verpackten und dann auf den Dörfern, in den Krügen und anderen verborgenen Schlupfwinkeln absetzten. Der Diebereien, welche erst seit der Mitte des 18. Jahrhunderts eine größere Ausdehnung gewannen, wurde nur nebenbei gedacht. Vergeblich wurde 1754 ausdrücklich untersagt, die bei Diebstählen betroffenen Schiffsknechte in Dienst zu nehmen, und der Schiffer für das Gestohlene haftbar gemacht. Es war diesem ganz unmöglich, sämtliche auf seinem Fahrzeuge befindlichen Schiffsknechte, die jede Räumlichkeit und jeden Winkel zum Verstecke ihrer geraubten Waren benutzten, genau zu beobachten und im Zaume zu halten. Die Güter wurden so eingepackt und gezeichnet, daß man weder an den Waren selbst noch an den Umhüllungen etwas wahrnehmen konnte. Mindestens auf zehn Prozent wurde dieser Abgang durch Betrügereien veranschlagt. Wenn auch der Schiffer glücklich einen Knecht seiner Missethat zu überführen vermochte, von den ärmlichen Wichten erhielt er nicht die geringste Entschädigung. So lange die Reihefahrt bestand, und jedes Schiff selten mehr als eine Fahrt im Jahre unternehmen konnte, mußten die Knechte jedesmal nach Beendigung der Reise entlassen werden, falls nicht der Schiffer einen enormen Lohn zahlen wollte. Durch diesen Wechsel aber wurde ihnen ein um so größerer Spielraum für ihre Diebereien gewährt. Die Schiffer setzten es endlich durch, daß von Lenzen bis Berlin stationsweise zwei Visitatoren, welche bisher nur am Ufer auf die Defraudationen achtgegeben hatten, auf jedes Schiff genommen und für die Bestehungen verantwort-

¹ Vom 21. Dezember 1713, 18. April 1716, 15. Juli 1733, 3. September 1739, 21. Februar 1748, 9. April 1748, 29. Juni 1754. Das letzte Patent führte den Titel: „wie sowohl die Schiffer und deren Knechte, so Victualien und hoch impostirte, oder wohl gar verbotene Waren, auf den Schiffsgefäßen verstecken, oder unter anderen Waaren verpacken und solchergestalt ohne die Accise und den Zoll zu erlegen, heimlich einzubringen intendiren, als auch die Kaufleute, welche alle Waren und Sachen in denen Zöllen nicht accurat und namentlich angeben, bestraft werden sollen.“

lich gemacht wurden. Doch scheint diese Einrichtung von nicht langem Bestande gewesen zu sein. Die Gilde griff schon vor dieser Maßregel bei ihrer Morgensprache am 4. Februar 1767 zu demjenigen Mittel, welches am meisten geeignet war, die Unterschleife an der Wurzel auszurotten: zur Sicherstellung vor der Werbung unredlicher Knechte.

Wie bei der Seefahrt gebräuchlich war, sollte die Annahme des Schiffsvolkes nicht von den Steuerleuten, sondern von einem sogenannten Wasserschant abhängig gemacht werden. Der bisherige Reihefahrts-Inspektor der Gilde zu Hamburg, von Krecken, den man zu diesem Amte bestimmte, wurde nach Bewilligung des Schantreglements (14. Mai 1767) beauftragt, alle, welche sich zum Dienste bei der Gilde meldeten, zur Nameneinzeichnung in seinen Listen, zur ausführlichen Angabe über ihr Herkommen und ihren früheren Aufenthalt aufzufordern und ihnen dann erst einen Schein einzuhändigen, nach dessen Empfang sie sich innerhalb 24 Stunden an Bord begeben und die von ihnen verlangten Dienste leisten mußten. Der Wasserschant wurde zugleich bevollmächtigt, bei Nichtbeachtung dieser Vorschriften die Knechte zur Beratung mit ihm, den Schiffern und Steuerleuten vorzuladen, der Billigkeit nach die streitigen Punkte, vor allem den Lohn zu erörtern, die ernstlich Widerstrebenden von der Schifffahrt auszuschließen und ihre Namen dem in Hamburg residierenden Königlichen Minister anzuzeigen. Bevor jedoch die zugelassenen Steuer- und Bootsleute, die Känninge und Schiffsknechte die Reise antraten, mußten sie in Gegenwart des Schiffers oder dessen Schreibers eidlich beschwören, dem ihnen anvertrauten Schiffe und den auf ihm befindlichen Waren nicht den geringsten Schaden zuzufügen und die beim Diebstahle ertappten Genossen sogleich zur Anzeige zu bringen.¹

Weiter drang die Gilde darauf, die freie Beköstigung der Besatzung durch den Schiffsherrn fallen zu lassen. Hatten die Schiffer einerseits es von jeher als eine drückende Last empfunden, vor Abgang des Schiffes für vieles Geld den nötigen Mundvorrat einzukaufen, so hofften sie andererseits durch die Abschaffung dieser Bürde, welche nicht nur zur planmäßigen und absichtlichen Verlangsamung der Fahrt Veranlassung gab, sondern auch dem Bestehlen der Waren Vorschub leistete, die stete Unzufriedenheit über das vom Brotherrn verabreichte Essen und die ekelerregende Behandlung der gewährten Nahrung zu beseitigen. Ebenso hielten sie es für ratsam, statt des früher nach Belieben gegebenen einfachen Speisebieres dem Schiffsvolk eine bestimmte, für die Reise ausreichende Menge starken Bieres zu liefern, da die Mannschaft zuvor regelmäsig über das dar-

¹ B.-St.-A. Kurmark CCLXI Schiffersachen No. 9.

gebotene Getränk Beschwerde geführt und dieses selbst in das Wasser zu gießen sich erdreistet hatte, so daß der Schiffsherr, um einem Aufstande vorzubeugen, Leute vier bis fünf Meilen zur Herbeischaffung des nötigen Bieres ausschicken mußte, die nun diese Gelegenheit wiederum zur Ausübung allerlei Unfugs trefflich zu benutzen verstanden.

Doch es war noch nicht das Schlimmste, wenn Diebereien, für welche man die Gildegenossen als Schiffseigner in Anspruch nahm, begangen wurden, die Verbrecher außerhalb Landes entwichen, sich unter den Schutz ihrer Obrigkeit begaben und nach kurzer Zeit unter falschen Namen wieder an einem anderen Orte zum Vorschein kamen: rettungslos war der Schiffer, wenn er inmitten der Fahrt von dem rebellischen Schiffsvolke zur beliebigen Erhöhung des Lohnes gezwungen wurde, welche er stets bewilligen mußte, um nicht Schiff, Vermögen und Gut den größten Gefahren preiszugeben. Sobald wider Erwarten ein früher Winter eintrat, banden die Knechte die Schiffsgeläße unterwegs an und fuhren nicht eher ab, als bis ihnen ein höherer Lohn gezahlt wurde. Die Widerspenstigkeit artete oft in Thätlichkeiten aus. (Reglement vom 23. April 1735.) So fertigte die Gilde 1774 eine feste Lohn-taxe an, die nach königlicher Genehmigung (16. März) an allen Zollstätten der Elbe und Havel bekanntgemacht wurde. Auf Grund derselben wurde dann die Höhe der Frachtgelder berechnet, wie bereits 1749 nach der alten Lohntaxe von 1735. Man stellte aber jetzt die Lohnsätze absichtlich um etliches höher, als sie im Durchschnitte während der letzten Jahre gewesen waren, weil man auch hierin ein Mittel gegen die Unterschleife zu finden hoffte.¹ Es folgte schließlic noch

¹ B.-St.-A. a. a. O. No. 9.

I. Lohn der Schiffsleute 1756.

1. Auf großen Fahrten im Sommer und Winter:

	An barem Gelde		Mit Kost und Trank	
	Thlr.	Gr.	Thlr.	Gr.
Hauptsteuermann	25	"	37	"
Untersteuermann	20	"	32	"
Zwei Bootsleute, jeder	9	"	11	"
Känning	9	"	17	"
Übrige Vollreisende, jeder	8	"	16	"
Berliner Zuknechte, jeder	4	"	8	"
Havelberger Zuknechte, jeder	3	"	4	12

eine Schiffsordnung für Berlin (12. April 1780),¹ welche verhindern sollte, daß die freie Fahrt innerhalb der Stadt durch Anlegen leerer Schiffsgefäße an engen und unbequemen Orten gehemmt werde.

Obwohl noch am 14. Juli 1777 ein erneutes und erweitertes Reglement für das Schiffsvolk zwischen Berlin und Hamburg zustande kam, in welchem die erlassenen Verordnungen noch einmal eingeschärft wurden, zeigten sich doch sämtliche Besserungsvorschläge der Gilde von keiner dauernden Wirkung. Das Schautreglement gelangte mehr aus Vorurteil und Eigensinn als aus wirklich böser Absicht der Schiffer überhaupt nicht zur Ausführung. Sie blieben dabei, Steuerleute, Kahnführer, Schiffs- und Zuknechte nach eigenem Gefallen zu ihren Reisen anzuwerben, ohne sich an das Register

2. Auf Jachten, wo jeder sich selbst beköstigte:

	Im Sommer			Im Winter	
	Thlr.	Gr.	Schiffsgetränk Tonnen	Thlr.	Gr.
Steuermann	16	"	1	18	"
Bootsleute, Känning, Vollreisende, jeder	11	"	1	12	"
Berliner Zuknechte, jeder	7	"	$\frac{3}{4}$	8	"
Havelberger Zuknechte, jeder	3	"	$\frac{1}{2}$	4	"

II. Am 16. März 1774 bewilligte Lohnsätze
(so lange der Scheffel Roggen nicht über 2 Reichsthaler galt).

1. Auf großen Fahrten:

	Im Sommer		Im Winter	
	Thlr.	Bier Tonnen	Thlr.	Bier Tonnen
Hauptsteuermann	50	$1\frac{1}{2}$	54	$1\frac{1}{2}$
Untersteuermann	45	$1\frac{1}{2}$	46	$1\frac{1}{2}$
Zwei Bootsleute, jeder	24	$1\frac{1}{2}$	25	$1\frac{1}{2}$
Känning	23	$1\frac{1}{2}$	24	$1\frac{1}{2}$
Übrige Vollreisende, jeder	22	$1\frac{1}{2}$	23	$1\frac{1}{2}$
Berliner Zuknechte, jeder	12	$\frac{3}{4}$	13	1
Havelberger Zuknechte, jeder	6	$\frac{1}{2}$	7	$\frac{3}{4}$

2. Auf Jachten:

Steuermann	24	1	26	1
Bootsleute, Känning, Vollreisende, jeder	16	1	17	1
Berliner Zuknechte, jeder	11	$\frac{3}{4}$	12	1
Havelberger Zuknechte, jeder	5	$\frac{1}{2}$	6	$\frac{3}{4}$

¹ B.-St.-A. a. a. O. No. 13, Fol. 7 bis 8.

zu binden. Der Eigentümer kam unmittelbar vor dem Abgange seines Schiffes zu dem Wasserschaut, zeigte die bereits angenommenen Leute bei Namen an und verlangte für dieselben in der grössten Geschwindigkeit die Ausstellung der Schautatteste, so daß der Wasserschaut über die näheren Verhältnisse der Knechte in vollkommener Unkenntnis verblieb. So oft der Inspektor Rohrschneider, Kreckens Nachfolger, gegen diese Unordnung Einspruch erhob, entschuldigten sich die Schiffer, sie könnten sich dabei nicht aufhalten, es sei genug, wenn jener bezahlt werde, das Übrige sei ihre Sorge, oder behaupteten gar mit ironischem Ernste, daß alle Gesetze nicht so buchstäblich erfüllt werden müßten, als sie daständen; „denn da die Gesetze Gottes nicht einmal so genau gehalten würden, wie könne es denn bei weltlichen geschehen!“ Hatten die Knechte wirklich ihren Eid abgelegt, so benutzten sie ihn als Deckmantel ihrer Missethaten und erklärten, daß nunmehr niemand berechtigt sei, sie einer Veruntreuung zu verdächtigen, ja, daß es überhaupt nicht möglich sei, sich noch an den Gütern zu vergreifen. „Jeder Eigenthümer oder Steuer mann glaubt sich zu nahe zu treten, wenn er eine heilsame Verordnung, die das Ganze betrifft und woraus seine Mitkonsorten zugleich Nutzen ziehen, befolgt: der betrübte Gedanke, den ich so oft hören muß, „ich will wohl sehen, wie ich fertig werde, ein anderer mag auch dafür sorgen, wie er fortkömmt“, ist ein wahres Verderben für die Schifffahrt“, so klagte Rohrschneider 1783. Vergeblich wurde die magdeburgische und kurmärkische Kammer zur Aufrechthaltung der Reglements angewiesen.

Da man also nicht verhindern konnte, daß sich das Schiffsvolk aus den zweifelhaftesten Elementen zusammensetzte, so ist es begreiflich, daß die Diebstähle von den achtziger Jahren an nicht nur weiter bestanden, sondern auch bald ganz systematisch betrieben wurden. Die Steuerleute, die eigentlich für die Treue und Zuverlässigkeit der selbstgewählten Leute einstehen mußten, arbeiteten mit diesen Hand in Hand.

Die meisten Diebereien wurden zu Hamburg selbst begangen. Auf dem Wege vom Speicher des Absenders bis zum Bord des Schiffes war ihre Anzahl noch geringfügig. Sobald aber die Güter in die Gefäße geladen wurden, begann das ruchlose Treiben: die Knechte liefen des Nachts mit Blendlaternen herum, öffneten die Kisten, bohrten die Fässer an, oft so laut, daß das Geräusch ausserhalb des Schiffes wahrgenommen werden konnte. So lange wurden die Frevelthaten fortgesetzt, als das Fahrzeug in Ladung blieb. Kurz vor der Abreise entfernten sich am frühen Morgen einige Schiffsknechte von Bord, um das Geraubte ihren Hehlern zu bringen und zu verkaufen. Die Klagen hierüber waren ebenso fruchtlos, wie die Bemühungen der Schiffer, durch verdoppelte Aufsicht und

Wachsamkeit den Diebstählen ihrer Knechte vorzubeugen. Ohne vollgültige Beweise, auf bloßen Verdacht hin, das Haus eines Bürgers zu durchforschen, verbot die Verfassung Hamburgs. Umsonst versuchte man ertappte Diebe durch versprochene Vergebung und zugesagte Wiederaufnahme in den Schiffsdienst zu dem Bekenntnisse ihrer Hehler zu bewegen.

Nicht ganz so häufig wie in Hamburg waren die Untretungen während der Fahrt, da das Schiffsvolk auf der Reise nicht viel Zeit dafür übrig hatte und auch nicht zu allen Gütern zugelassen wurde. Besonders ausgebildet war der Vertrieb der geraubten Waren bei den Haveldörfern, in deren Nähe die Schiffer oft zum Übernachten anlegten. Wenn auch die Einwohner dieser Orte sich nicht selbst mit dem Absatze befaßten, so benutzten doch die Bauern und Kolonisten die zum Auffangen des Wassers längs den Kolonien angelegten Kanäle, um auf kleinen Kähnen die Güter von den Schiffen und Dörfern aus weiter zu befördern. In den Städten war auch wohl die Aufsicht der Accisebeamten strenger, so daß in ihnen der Handel mit den gestohlenen Waren nicht so offen und ungefährdet wie auf dem platten Lande getrieben werden konnte. Indessen erschien doch die Menge derselben jahraus jahrein als eine zu ansehnliche, um nicht auch dem Verdachte einer beträchtlichen Abnahme in den Städten Raum zu geben.

Gewiß war es eine bedenkliche und üble Begünstigung für die Mannschaft, daß der Schiffer für deren Schleichhandel und Diebstähle einzustehen und als selbstschuldig zu haften verbunden war. Es mußte in seinem eigenen Vorteile liegen, nicht nur jeden Kontraventionsfall möglichst geheimzuhalten, sondern auch denen, die ihn begingen, höflich und mit Vorsicht zu begegnen, weil die Accise- und Zolloffizianten, sobald sie irgend etwas in Erfahrung brachten, sogleich den Schiffer, abgesehen vom Schadenersatze, zu den Prozeßkosten und zu besonderer Strafe verurteilten. Sobald die Kaufleute die Diebereien entdeckten, ohne daß sie dieselben öffentlich bekanntgaben, verglich sich der Schiffer mit ihnen, entließ aber die vollreisenden Schiffsknechte auch nach beendigter Reise nicht, um sich an dem noch nicht ausbezahlten Lohne schadlos zu halten; diese aber suchten bei der nächsten Reise ihren Verlust durch neue Beraubungen der Waren wieder zu ersetzen, in der Hoffnung, diesmal schlauer und listiger ihr Werk zu vollführen.

Allerdings ist nicht in Abrede zu stellen, daß auch die Schiffer und Schiffsknechte hin und wieder arg von den Kaufleuten hintergangen wurden. Verhielten sich schon 100 Pfund Hamburger Gewicht wie $103\frac{3}{8}$ Pfund preussisches, so wurde diese Differenz noch größer, wenn man sich in Hamburg, was oft geschah, ungenauer Privatwagen und alter abgenutzter oder auch unrichtiger Gewichte bediente. Oftmals

wurden trockene Waren aus feuchten Packräumen geliefert oder zu nassen trockene und leckende Gefäße benutzt. Trotzdem leckende Waren auf der langen Reise an Schwere abnehmen mußten, verlangte man beim Nachwiegen am Bestimmungsorte stets das volle Gewicht. Zwar legte man auf Grund der revidierten Frachttaxe von 1774 (§ 8) bei jenen zwei Prozent, bei trocknenden ein Prozent den Schiffern nicht zur Last; doch als 1790 die Streitigkeiten zwischen der Schiffergilde und der Berliner Kaufmannschaft ausbrachen, erfuhr jene Verfügung eine Einschränkung. Es fehlte also vollständig ein Regulativ zwischen der Kaufmannschaft und der Gilde über die Ablieferung des Gewichtes der in Hamburg eingeschifften Waren, welches auf der einen Seite die Kaufmannschaft und die Empfänger der Güter gegen Betrügereien der Schiffsknechte und gegen Beraubungen der Ladungen sicherte und auf der anderen Seite verhinderte, daß die Schiffer und Knechte bei aufmerksamer und gewissenhafter Behandlung der ihnen anvertrauten Waren von den Kaufleuten mit Härte behandelt und ihre wohlverdienten Frachtlöhne verkürzt wurden.

Am strengsten wurde noch der Lohnsteuer Folge geleistet; aber auch hier fehlten nicht Überschreitungen. Gerade zu der Zeit, als der Transport der Gilde in geringem Steigen begriffen war, vor allem im Jahre 1790, hatte sie not, die erforderlichen Knechte zu beschaffen. Die an Elbe und Havel wohnenden beurlaubten Soldaten standen unter den Gewehren, und andere Leute, die ebenfalls der Schifffahrt nachgingen, waren als Packknechte bei der Armee angestellt. So machte sich ein auffallender Mangel an Schiffsvolk bemerkbar, der um so empfindlicher war, da gerade in jenem Jahre ein so unerhört niedriger Wasserstand eintrat, daß die Ladungen, die sonst mit zwei Gefäßen befördert wurden, auf sechs bis acht Fahrzeuge verteilt werden mußten, und infolgedessen fast doppelt so viel Leute gebraucht wurden. Das Schiffsvolk wußte recht wohl, wie dringend man seiner bedurfte, und benutzte diese Gelegenheit, um den gesetzmäßigen Lohn unter dem Vorwande einer Steigerung der Kornpreise zu erhöhen. Obwohl die Reglements durch Zeitungen und Intelligenzblätter, durch Anschläge und Aushänge in den Zollämtern und Schenken an der Elbe und Havel aufs neue bekanntgegeben wurden, ging doch in Erfüllung, was die Gilde befürchtet hatte: auch nach dem Friedensschlusse mit Frankreich wurde die Forderung einer Lohnerhöhung beibehalten, namentlich von seiten der Zuknechte. Trotz der Vorstellungen, daß das Lohnreglement noch am 8. Dezember 1790 vom Könige bestätigt worden sei, und die Schiffsknechte nach Magdeburg statt 14 Rthlr. im letzten Jahre nur 11 Rthlr. bekommen hätten, bestanden die Knechte auf ihrem Verlangen. Die Schiffer, welche vorläufig, um Handel und Schifffahrt nicht aufzuhalten, einwilligen

mussten, erwirkten die Verfügung, daß den Zuknechten in Berlin die mehrbedungenen Summen abgezogen und die Rädelführer besonders bestraft werden sollten.

Die vielfachen Übertretungen von seiten des Schiffsvolkes müssen um so mehr wunder nehmen, als die Gilde zumeist ausländische Leute zu werben pflegte. Die inländischen suchte sie allen königlichen Verordnungen¹ zum Trotze möglichst fernzuhalten, weil sich diese durch Vergehen häufig verdächtig gemacht hatten und zum Teil auch durch rechtliche Urteilsprüche von den Fahrten ausgeschlossen waren. Anfangs verbot der König auf Bitten der Unterthanen direkt, fremde Schiffsknechte auf inländischen Schiffsgefäßen anzunehmen. Als aber die Gilde betonte, daß sie nicht gehindert werden könne, ihre Leute, welche sie zur Betreibung ihrer Wirtschaft gebrauche, nach eigenem Gefallen selbst zu wählen, zumal sie für jeden Schaden eintreten müsse, strebte er nur die möglichste Bevorzugung einheimischer Unterthanen zu bewirken; freilich auch dies vergebens. In Hamburg befanden sich stets nur ein Drittel preussischer und zwei Drittel fremder Knechte. Das Verhältnis beider wurde ein so feindliches, daß die Lüneburger und Mecklenburger den sie beeinträchtigenden Preußen mit Totschlag drohten.²

Sämtliche durch die Gilde entstandenen Schäden fielen im Grunde allein auf die Berliner Kaufleute zurück; sie mußten daher vor allem eine ernstliche Reform der Transportverhältnisse ins Auge fassen. Schon 1785, als das Gefäß des Schiffers Hildebrand samt den geladenen Gütern bei Havelberg durch Ungeschicklichkeit und Nachlässigkeit aufs Land segelte, zerbrach und ins Wasser versank, verlangten sie, diesen Vorfall zu untersuchen, nicht um Schadenersatz zu erhalten, sondern um auszumitteln, welche Mafsregeln gegen die Gilde zu ergreifen nötig seien, damit diese zu gehöriger Wahrnehmung ihrer reglementsmäßigen Obliegenheiten stärker verpflichtet werde. Es stellte sich nämlich heraus, daß jenes Schiff, welches nicht einmal dem Hildebrand selbst gehörte, morsch war und unmöglich die Fahrt aushalten konnte, daß weder der Schiffer noch sein Schiffsschreiber bei dem Unglücksfalle sich auf dem Schiffe befunden und die Steuerleute zur Schonung der Taue das Segeltau zu kappen und das Segel einzuziehen unterlassen hatten. Der Kriegs- und Domänenrat Meinhart und der Assistenzrat Witte, die mit der Prüfung der Mißstände und Abfassung neuer Schiffahrtsgesetze von der kurmärkischen Kammer betraut wurden, reichten am 29. Sep-

¹ 2. Februar 1765, 20. Februar 1770, 20. Februar 1771, 2. Oktober 1771, 17. August 1774, 28. September 1774, 27. Oktober 1774, 24. Mai 1780, 18. Mai 1781, 9. Oktober 1783, 6. April 1784 etc.

² B.-St.-A. a. a. O. No. 10.

tember 1789 ihren gutachtlichen Bericht ein. Wenn auch die Kaufmannschaft auf der solidarischen Haftbarkeit der Gilde für die durch Schuld der Schiffer und ihrer Leute verursachten Schäden verharrte, so einigte sich doch die Gilde vornehmlich mit den Berliner Spediteuren der Breslauer Kaufleute dahin, jeden Sonnabend nach Ordnung der Reihefahrt ein Gefäß, das nicht über 45 Lasten laden durfte, nach Hamburg abgehen zu lassen, gleichviel ob die vorrätigen Waren diese Höhe erreichten.

Über die zur Reform einzuschlagenden Wege aber war die Berliner Kaufmannschaft sich zunächst völlig unklar. Noch am 13. Oktober 1786 beantragte sie, die Anzahl der Schiffer von 24 durch Einziehung der Schifferrechte auf 12 einzuschränken: denn je größer die Schifferzahl, desto mehr Nachteil für die Handlung. Die Zunahme der Hamburger Spedition, welche zu Anfang der 90er Jahre durch den französischen Krieg bedingt war, veranlafte sie ebenso, in die gegenteilige Ansicht umzuschlagen, wie die berechtigte Vermutung, daß in die gegenwärtigen Zustände eingreifende Bestimmungen vermittelt der langwierigen Kommissionsverhandlungen in weiter Ferne liegen würden.

Es kam der Kaufmannschaft sehr zu statten, daß ihr Sekretär Gründer, der zwar allein von dem Nutzen des Staates geleitet zu sein vorgab, 1792 seine anonyme Schrift „über die Schädlichkeit der geschlossenen Elb-Schiffer-Gilde“ im Drucke veröffentlichte. Man berief sich bereitwilligst auf die Ausführungen eines französischen Schriftstellers¹, der, als unter dem Ministerium Necker der Transport aller Waren im Innern Frankreichs einer monopolistischen Gesellschaft zu überlassen geplant wurde, auf Zureden der Kommerzkammer seine Ansichten über die unbedingte Handelsfreiheit mit allen anführbaren Beweisgründen dargelegt hatte. Von der Begeisterung, mit der Gründer an sein Werk ging, legen am klarsten Zeugnis ab die im einleitenden Schreiben an die Mitglieder der schlesischen und märkischen Kaufmannschaft gerichteten Worte: „Untergraben Sie mit vereinten Kräften den Götzen, der aus ihrem Verderben Nutzen zieht, und er wird zur Freude aller Biedermänner und zum Aerger aller Ungerechten in Trümmer zerfallen.“ „Zwei Wege könnten Sie zu diesem erwünschten Zwecke führen. Entweder Sie vereinigen sich, um (so lange die Schiffergilde in ihrer jetzigen Verfassung besteht) nichts über Hamburg weder kommen zu lassen, noch auszuführen; oder Sie werfen sich, im vollen Vertrauen zu Seinem Edlen Herzen, in die Arme des Königs; wiegen vor Seinem Throne Schlesiens und Brandenburgs Verderben gegen den Nutzen fünfundzwanzig einzelner Menschen ab, erinnern den Monarchen

¹ M. Bergasse, *Considérations sur la liberté de Commerce*, Londres, 1788.

an die trostreichen Worte, Ich will gern helfen, die er beim Besteigen Seines Thrones der geängsteten Kaufmannschaft sprach; und Friedrich Wilhelm wird helfen. O! wählen Sie diesen Weg. Geben Sie das schöne Beispiel edler und auf die Gerechtigkeit des besten Fürsten vertrauender Unterthanen.“

Doch eines solchen Winkes hätte es nicht bedurft. Am 16. Januar 1792 überreichte die Kaufmannschaft diese Schrift, die nach ihrer Ansicht den für den Staat überaus wichtigen Gegenstand mit Scharfsinn, Patriotismus, edler Freimütigkeit und Sachkenntnis in seinem wahren Lichte darstellte, zugleich ihre nunmehr zur vollen Überzeugung gereifte Meinung kundthwend, daß nichts als die Aufhebung des Monopols den häufigen Klagen ein Ende machen könne, und daß das in der Ausführung begriffene neue Reglement nur wie alle vorigen ein Palliativ sein werde, welches das Übel zu heilen aufser stande sei, weil es die Ursache desselben nicht zu heben vermöge. Selbst die Staatsminister v. Vofs und v. Struensee wurden um Beseitigung des Monopols und um Abstellung der Mißbräuche angerufen; letzterer werde als Staatsmann gewiß nicht billigen, daß ein Erwerbszweig, von dem mehrere hundert Bürger leben könnten, einer bestimmten kleinen Zahl ausschließend überlassen werde.

Auch von Breslau wurden Klagen laut. Schon 1774 verlangte man dort eine gänzliche Aufhebung der Reihefahrt.

Die Berliner Kaufmannschaft führte alle Mißstände auf die geschlossene Zahl und die gezwungene Reihefahrt zurück: die in dem Privilege von 1748 auf 24 angeordnete Zahl könne dem gesteigerten Geschäftsverkehre unmöglich gewachsen sein; die Monopolisten müßten aus dem Schlafe geweckt und durch den Wettifer vieler Kräfte in emsigere Thätigkeit gesetzt werden; solange ein jeder seiner Ladung sicher sei, bleibe er taub gegen alle Klagen. Die häufigen Bestellungen aber seien durch zu niedrigen Lohn verursacht. Das Schiffsvolk müsse für eben den Lohn eine Reise von vier Monaten machen, die in zwei Monaten längst vollendet sein könne. Die geringere Gröfse der Gefäße werde nicht nur eine Beschleunigung der Fahrt, sondern auch eine gute Aufsicht auf die Mannschaft ermöglichen.

Natürlich unterliefs es die Gilde ihrerseits nicht, wenn sie auch bisher Gründlers Schrift mit „verdienter Verachtung“ behandelt hatte, auf die „exorbitanten Unwahrheiten“ der Kaufleute hinzuweisen.

Das Generaldirektorium theilte weder die Ansichten der einen noch der anderen Partei. Die Ausrottung der wirklichen Mißbräuche und die möglichst baldige Anfertigung des Reglements hielt dasselbe für ein dringendes Erfordernis. So wenig es für Gilden und Innungen eingenommen war, und so sehr es den mit ihnen verknüpften Zwang zu meiden strebte, so

hatte ihm dennoch die Erfahrung die Notwendigkeit dieser geschlossenen Gilde und einer Reihefahrt erwiesen. Es sei einleuchtend genug, so meinte das Generaldirektorium, daß nach Beseitigung der Reihefahrt die Kommissionäre und Spediteure infolge der durch sie vermittelten Warenlieferung den Schiffen einen Teil des Verdienstes nehmen und diese sich daher durch Überladung der Gefäße oder durch Diebstahl zu entschädigen suchen würden. Nirgends werde mehr auf den Schiffen gestohlen als auf der Fahrt zwischen Stettin und Berlin, wo keine geschlossenen Innungen und keine Reihefahrt beständen.¹ Die Reihefahrt allein sichere eine schnelle Fahrt, ihre Abschaffung aber öffne den Hamburgern von neuem Thor und Thür zu Frevelthaten. Und als Friedrich Wilhelm II., nach dessen Ansicht die Auflösung der Gilde zwar einem auf den gegenwärtigen Augenblick sehenden Kaufmann, aber nicht auch ebensogut dem Staate nutzbringend sein werde, noch weiter von der Kaufmannschaft mit neuen Anträgen belästigt wurde, wies er sie kurzweg mit dem Bescheide ab, daß nur dann ihre Vorschläge berücksichtigt werden könnten, wenn sie dieselben mit größerer Kenntnis und Erwägung aller Umstände vorbrächte und mit weniger unbedachtem Eigensinne auf sich widersprechenden und unausführbaren Plänen bestände:² eine immerhin erfreuliche Ausnahme von der Unentschlossenheit und Wankelmütigkeit der damaligen Regierung.

¹ Am 4. Februar 1788 klagten die kur- und neumärkischen Schiffer, daß sie in ihrem Nahrungsgewerbe durch verschiedene Leute, Soldaten und Weiber, beeinträchtigt würden, die sich unbefugterweise mit Besorgung und Verdingung der Schiffsladungen auf dem Packhofe befaßten, und baten, „daß dieser zu ihrem Ruin und selbst zum größten Nachteile der Handlung und Speditions-Geschäfte gereichenden Unordnung durch Bestellung zweier Schaffner und Einführung der Reihefahrt baldigst abgeholfen werden möchte“. Ihres Verlangens nach einer Reihefahrt zur prompten und zuverlässigen Beförderung der Güter und zur Erhaltung ihres Nahrungsstandes aber mußten sie sich infolge des Widerspruches der Kaufmannschaft begeben. Bewilligt wurde ihnen nur, wie es bei dem Frachtfuhrwesen zu Lande üblich war, ein Schaffner, der die Fracht sowohl nach Westpreußen als nach Stettin besorgen sollte. (Reglement genehmigt 3. Juni 1789, erweitert 24. November 1793.) Dadurch waren sie freilich gegen andere Mitbewerber, namentlich gegen Comptoirs, Königliche Beamte, Offizianten, Edelleute, Forstbediente etc. noch nicht geschützt, die auf ihren neugebauten Kähnen die jungen Knechte der berufsmäßigen Schiffer als Meisterknechte annahmen und durch Empfehlungsschreiben überall gute Fracht erhielten — ein Verfahren, das den Reskripten vom 19. Dezember 1763 und 24. Dezember 1765 wie dem Landrechte nicht zuwider war. Alle Innungsgesuche wurden stets mit der bemerkenswerten Begründung abgewiesen, daß ein zumftmäßiges Gewerbe ebenso dem Interesse des Publikums und des Handelsverkehrs, wie der natürlichen Freiheit, die jeder Staatsbürger in gleichem Mafse besitze, entgegen sei: für die Errichtung und Beibehaltung der Elbschiffer-Gilde aber seien ganz besonders erhebliche Gründe maßgebend gewesen. — Breslau besaß gleichfalls keine Schifferzunft; es zählte 1794: 53, Berlin 1777: 137 Schiffer.

² B.-St.-A. a. a. O. No. 15, Vol. 1.

Nach diesem ersten vergeblichen Anstürme nahm die Kaufmannschaft bald eine besonnenere und bedachtere Sprache an, um so mehr, als auch die Spedition wieder auf ihr früheres Niveau herabsank. Sie verständigte sich ohne Zuziehung der Kommission am 5. April 1794 mit der Gilde zu einem einseitigen Vergleiche. Obwohl die große Reihschiffahrt mit zwei Gefäßen zu 45 Lasten bestehen blieb, und diese Gefäße unbedeckt sein konnten, wurde der Gebrauch der kleinen Jachten für jede Zeit eingeführt. Die Schiffer verpflichteten sich, in Berlin und Hamburg beständig kleine Gefäße zu 5, 10 und 30 Lasten bereitzuhalten, auf ihnen höchstens 30 Lasten zu laden, die Waren mit Holz oder anderen Schutzmitteln gegen die festgesetzten Prozente zu bedecken, selbst die Reise mitzumachen oder für die Anwesenheit treuer Schreiber und ehrlicher Steuerleute Sorge zu tragen. Auch versicherten sie aufs neue, alle acht Tage ein Gefäß aus Berlin absenden zu lassen, das ebenfalls nie mit mehr als 30 Lasten beladen sein durfte. 1799 sprach die Kaufmannschaft bei gemeinsamen Verhandlungen offen aus, daß die Aufhebung der Gilde oder deren Erweiterung weder ratsam noch notwendig erscheine, da niemand die Bürgschaft dafür leisten könne, daß bei einer veränderten Verfassung nicht andere größere Übel entstehen würden. Sie hatte jetzt keinen Grund mehr, sich ernstlich über die Gilde zu beklagen. Die noch fortdauernden Beschwerden bezogen sich fast ausschließlich auf die Schiffsdiebstähle, gegen die man nun auch nach Kräften einzuschreiten begann.

Schon 1786 hatte Rohrschneider und nach ihm der preussische Konsul zu Hamburg, Le Coq, einige Reformvorschläge gegen die Diebereien gemacht. Nach des letzteren Gutachten war eine noch so kräftige Mitwirkung der Obrigkeit allein nicht ausreichend, den Veruntreuungen zu begegnen, sondern es erforderte eine Vereinigung aller durch dieselben geschädigten Personen, um die Regierung durch außerordentliche Beiträge zur Ausführung umfassender Sicherheitsmaßregeln instandzusetzen. Es kam wirklich zu einigen Subskriptionszahlungen von seiten Berlins und Magdeburgs. Alles aber, was Le Coq bewirkte, bestand darin, daß sich der Rat von Hamburg zu der Organisation einer Hafenpatrouille willig zeigte und ein verschärftes Mandat (12. April 1799)¹ erließ, durch welches er den Bestehlungen Einhalt zu thun hoffte. Diese Bewilligung des Rates, die sich von selbst verstand, war noch obenein nur unter gewissen Bedingungen geschehen, und um diese zu erfüllen, wußte Le Coq kein anderes Mittel, als daß er sich zum alleinigen Aufseher und Richter bestellte und die Unterordnung sämtlicher Elbschiffahrtssachen unter sein Konsulat wie die Aufhebung der Schiffergilden zu Berlin

¹ B.-St.-A. a. a. O. No. 15, Vol. 1.

und Magdeburg beantragte. Ebenso wie diese Forderung unbedingt zurückgewiesen wurde, hatten auch die Mafsregeln Hamburgs so gut wie keinen Erfolg; im Gegenteile, sie gaben noch im August desselben Jahres nur zu größeren tumultuarischen Auftritten in Hamburg Veranlassung. Einzelne Bestimmungen, daß die Kaufleute wegen des entwandten oder verfälschten Gutes mit den Schiffen sich nicht heimlich abfinden und die Schiffsleute aufser der Schiffsprovision keine anderen Waren mit sich führen durften, entbehrten einer weittragenden Bedeutung.

Unterdessen nahmen die Verhandlungen der Kommission zu Berlin ihren Fortgang. 1798 stellte Meinhart seinen kommissarischen Bericht über Le Coqs Anträge fertig und reichte 1800 seinen Entwurf zum Edikte betreffend „die Steuerung und Bestrafung der Schiffsdiebstähle“ ein. Unnötigerweise verlangte die Gilde, um einen neuen Aufstand der Knechte zu vermeiden, die Veröffentlichung des Ediktes noch hinauszuschieben oder wenigstens mit einem früheren Publikandum in Zusammenhang zu bringen. Obwohl die Gesetzkommision, welcher das Reglement zur Revision überwiesen wurde, nur einige Abänderungen und Zusätze in ihrem Gutachten für nötig befand, erfuhr die endgültige Bekanntgebung des Ediktes, namentlich durch neue zur Berücksichtigung empfohlene Bemerkungen, wie z. B. die des Schiffahrtsinspektors Behrens 1805, noch einen längeren Aufschub.

4.

Die Auflösung der Gilde.

Mit Friedrich Wilhelm II. hatte die Gilde ihren königlichen Schutzherrn verloren. Eine ganz andere Wendung nahmen ihre Verhältnisse, als Friedrich Wilhelm III. den Thron bestieg. Er erschien als ein Vertreter der Ansichten, welche die Kaufmannschaft zu Beginn der 90er Jahre gehegt hatte. Gab er schon bald nach seinem Regierungsanfang kund (23. November 1797), die Gilde bei ihren Rechten und Privilegien nur so weit schützen zu wollen, als diese mit der allgemeinen Wohlfahrt vereinbar waren. so forderte er bereits 1798, angeregt durch einige kurmärkische, besonders havelbergische Schiffer, die eine Vermehrung der Gilde und ihre eigene Beteiligung an deren Transporten in Antrag brachten, die Notwendigkeit oder Rätlichkeit einer Verfassungsänderung der Gilde ins Auge zu nehmen.

Das Generaldirektorium glaubte bei den wenig günstigen Handelsverhältnissen und bei dem guten Einverständnis der Schiffer mit den Kaufleuten von einer Umgestaltung der Gildeverfassung dringend abmahnen und nur die möglichste Be-

schleunigung des Ediktes gegen die Schiffsdiebstähle bei der Elbschiffahrt befürworten zu müssen. Der König indessen konnte sich von der Nützlichkeit, die Verhältnisse in ihrem gegenwärtigen Zustande zu belassen, nicht völlig überzeugen.

Schwer ins Gewicht fiel das Gutachten des Staatsministers zu Breslau, Grafen Hoym, Schlabrendorffs Nachfolger. Seine üble Finanzwirtschaft in Südpreußen, dessen Verwaltung ihm 1794 nach Entsetzung des Ministers Vofs übergeben wurde, ist durch Helds berüchtigtes schwarzes Buch bekannt. In Südpreußen wie in Schlesien gebot er als unumschränkter Herr; doch Schlesien widmete er auf allen Gebieten des wirtschaftlichen Lebens seine umsichtige und thätige Fürsorge.¹ Im Grunde huldigte er Smithschen Anschauungen, wollte von einem Eingreifen der Staatsgewalt in die Angelegenheiten des Handels nichts wissen und konnte daher auch grundsätzlich ein Verkehrsmonopol nicht befürworten. Fast zu peinlich allein für das Wohl seiner Provinz bemüht, leitete er die nachtheiligsten Folgen für diese, insbesondere für den schlesischen Leinwandhandel, aus dem Fortbestehen des Gildemonopols der Berliner Schiffer ab.

Nach der Ansicht des Königs, wie er dieselbe in seiner Kabinettsordre vom 20. März 1800 äufserte, waren die Berliner Gilde wie die Magdeburger Schifferbrüderschaft im Grunde nichts mehr und nichts weniger als privilegierte, geschlossene Zünfte, von denen alles das gelte, was man zum Vortheile oder Nachtheile der Zünfte sagen könne. Alles komme nur darauf an, beide Zünfte durch zweckmäßige Anordnung so unschädlich als möglich zu machen, wozu das meiste beitragen werde, wenn man sie nicht länger geschlossen halte, die Reihfahrten und die feststehenden Frachtsätze abschaffe. Dies erfordere aber eine tüchtige und sorgfältige Untersuchung durch eigene Kommissare, welche Vorschläge thun müßten, wie, ohne das bisherige Zunftwesen ganz zu beseitigen, den Mängeln abgeholfen werden könne.

Diese nähere Prüfung, die den Geheimen Ober-Finanzräten v. Beyer, Geisler, v. Quast und v. Prittwitz übertragen wurde, ergab nach Vernehmung der Magdeburger, Breslauer und Berliner Kaufmannschaften das fast einstimmige Urtheil, daß die bisherige geschlossene Zahl zu belassen, jedenfalls keine freie Fahrt einzuführen sei, daß den Diebstählen durch strengere polizeiliche Vorkehrungen vorgebeugt werden müsse, und nur einzelne unwichtige Vorschläge, welche über die richtige Innehaltung der Ladungen, schnellere Fahrten, den Umbau des Berliner Packhofes, die Ausstellung eines Hypothekenbuches über die Kähne etc. zur Sprache kamen, eine Verwirklichung erheischten.

¹ Allgem. Deutsche Biogr., Bd. 13, p. 219 ff. — Zimmermann, a. a. O. 143 ff., 175 ff. — Philippson, a. a. O. II., p. 137 ff.

Die wesentlichsten Klagen der Magdeburger Kaufmannschaft wurden über die Reihefahrt der Magdeburger Schiffer laut. Diese hatte sich in den letzten Jahrzehnten des Jahrhunderts auch ganz anders entwickelt als die zu Berlin. Während bei ihrer Einführung 1775 nur eine einzige Tour vorhanden war, in welcher Stückgüter, Getreide etc. durcheinander mit dem an der Reihe befindlichen Schiffer oder Kahnführer verladen wurden, hielten es die Schiffsfahrtsinteressenten mit der Zeit selbst für ratsam, eine besondere Tour mit Stückgütern, eine andere mit Getreide und eine dritte mit verdeckten Jachten einzuführen. Obwohl die Getreideladungen nur niederwärts gingen, so gab es doch bei den Stückgütern und Jachten sowohl eine Tour auf- als niederwärts, so daß im ganzen fünf verschiedene Touren bei der Schifffahrt zwischen Magdeburg und Hamburg bestanden. Jede ging für sich in ihrer Ordnung fort, und es traf sich dann häufig, daß ebenderselbe Schiffer oder Kahnführer in mehreren Touren zugleich an die Ladung kam. Schon bei der früheren Einrichtung, da es nur eine einzige Auf- und Niederwärtstour gab, mußten bei kleinem Wasser zu einer Ladung mehrere Schiffsgefäße zum Ableichten angenommen werden. Traf nun denselben Schiffer oder Kahnführer zu der Zeit, wenn er zu der Aufwärtsladung in Hamburg oder auf der Fahrt sich befand, oder noch nicht ausgeladen hatte, seine Reihe auch bei der Niederwärtstour, oder kam derjenige, der dem anderen sein Schiffsgefäß zum Ableichten vermietet hatte, selbst in Magdeburg oder Hamburg an die Reihe zum Einladen, so fehlte es natürlich an eigenen Fahrzeugen. Nun trat eine Stockung im Verschiffen der Güter ein, weil derjenige, der an der Tour stand, entweder sein eigenes Gefäß erwartete oder sich erst nach Mietsgefäßen umsehen mußte. So entstanden das Mieten fremder Schiffe, das Vermieten, Vertauschen und Verkaufen der Touren selbst. Aus diesen Übelständen folgten die nachtheiligsten Wirkungen für den Eigentümer der Waren ¹

Vor alledem blieb die Berliner Kaufmannschaft bewahrt, und deshalb begünstigte sie die Beibehaltung der Gilde in ihrer gegenwärtigen Verfassung auf das entschiedenste.

Aber auch das zweite Gutachten Hoym's, der jetzt fast mehr die Förderung der kleinen schlesischen Schiffer als die des schlesischen Handels zu berücksichtigen schien, war auf die gänzliche Zerstörung der Gildeverfassung gerichtet. „Ja, wenn es wahr wäre, daß durch solche geschlossene Gilden irgend ein Produkt oder eine Arbeit wohlfeiler und besser beschafft würde, so müßte man dergleichen Gilden auch bei anderen Kommerzialverhältnissen einführen. Wer aber wird z. B. rathen, den Transport zur Achse auf eine kleine geschlossene Fuhr-

¹ B.-St.-A. a. a. O. No. 22.

mannsgilde einzuschränken, damit der Transport sicherer, wohlfeiler und für den kleinen wie für den großen Kaufmann gleich förderlich werde?“ Hoyms Hauptziel war die seit der Eröffnung des Friedrich-Wilhelms-Grabens vergeblich erstrebte freie Durchfahrt der schlesischen Kähne durch Berlin ohne Umladung bis Hamburg. Die Entschädigung der Gildeverwandten wollte er durch Erhöhung der kurmärkischen Wasserzölle aufbringen. Er übersah ganz, daß, was auf der einen Seite die Kurmark verlieren mußte, auf der anderen Schlesien nur unter berechtigten Zweifeln gewinnen konnte. Auf jeden Fall wurden bei Auflösung der Gilde und freiem Verkehre der Schlesier nach Hamburg zwei Drittel der Gildegefäße entbehriich, da der Berliner Transitohandel den direkten und eigenen Transport bei weitem übertraf. Die Kommission konnte daher nicht von ihrer Ansicht weichen (16. Januar 1804) und stützte sich auf das allgemeine Landrecht (Einleitung § 74), nach welchem sub titulo oneroso erworbene Privilegien nur dann aufgehoben werden konnten, wenn dies überwiegende Gründe des allgemeinen Wohles erforderten. „Je mehr es richtigen staatswirthschaftlichen Grundsätzen angemessen ist, Beschäftigung und Gewerbe überall möglichst gleich oder doch verhältnißmäßig zu vertheilen, desto weniger können wir es für eine heilsame Maßregel erklären, diese Gewerbe in der ohnehin nahrungslosen Kurmark noch mehr zu schwächen und solche der weit mehr begünstigten Provinz Schlesien zuzuweisen“, ungeachtet der gefährlichen Folgen, die ein Mangel an Schiffsgefäßen in der Mark in Kriegszeiten für die Magazin- und Munitionstransporte heraufführte.

Am meisten stand wohl der Kostenpunkt einer Veränderung im Wege. Da die Mitglieder im guten Glauben und Vertrauen auf das landesherrliche Wort ihre Schifferrechte sub titulo oneroso erworben hatten, und der Gilde über die geschlossene Zahl ihrer Gildegenossen die landesherrliche Versicherung selbst nach der Erwerbung Schlesiens von Friedrich II. gegeben war, so schien die Aufhebung der geschlossenen Verfassung nicht anders geschehen zu können, als wenn die Mitglieder vollständig entschädigt wurden. Es fragte sich daher zunächst, ob die durch Auflösung der geschlossenen Verfassung für den Handel zu gewinnenden Vorteile so groß und bedeutend sein würden, daß der Staat sich dazu verstehen konnte, die Entschädigung der Gilde zu übernehmen. Die von den Schiffen ausbedungene Summe aber, welche sich aus dem Werte der Gefäße (durchschnittlich jedes 7000 Thaler) und demjenigen der Schifferrechte zusammensetzte, belief sich auf 480 000 Thaler, und die Zahlung dieser Gelder mußte billigerweise Bedenken erregen.

Gerade an die von der Gilde in ihren letzten Berichten behauptete Veräußerungsbefugnis ihrer Schifferrechte knüpfte

der Faden der Weiterverhandlungen an. Mit Recht erkannte Friedrich Wilhelm III. in diesem Mißbrauche einen Hauptfehler der Gildeverfassung, unter dessen Drucke die Hamburger Schifffahrt leiden mußte. Die Gilde leitete dieses Recht aus den §§ 5 und 27 ihres Reglements von 1716 her, welche bestimmten, daß, wenn ein Gildeverwandter, der die Schifffahrt aufgeben wollte, seine Schiffe an einen der Gilde angenehmen Mann abließ, der Käufer gegen Erlegung von 10 Rthln. in die Gilde genommen werden sollte und das erlangte Recht auf Frau und Kinder vererben durfte. Der Zweck dieser Paragraphen ging offenbar dahin, dem austretenden Schiffer Gelegenheit zu geben, seine Schiffe für den wahren Wert zu verkaufen, wozu er wegen des Zunftzwanges nicht leicht einen Abnehmer finden konnte. Die Verfügung enthielt also nur ein Vorrecht für den Käufer, der, wenn er sich sonst als geeignet auswies, von der Gilde aufgenommen werden mußte, nicht aber einen Verkauf des Schifferrechtes. Die Gilde hingegen betrachtete, durch die Kabinetsordre Friedrichs II. von 1750 in ihrer Ansicht bestärkt, jedes reglementsmäßig erworbene Schifferrecht als volles Eigentum seines Erwerbers, welches dieser bis zu seinem Tode behalten, auf Frau und Kinder vererben oder nach eigenem Belieben verkaufen konnte. Da sogar in den höchsten Instanzen entschiedene Fälle vorlagen, in denen die Verpfändungs- und Veräußerungsmacht des Schifferrechtes nicht nur gegen die Gilde siegreich behauptet, sondern auch der Fiskus mit seinen gegen die Gilde und gegen die Schifffahrtsberechtigten auf die Einziehung erledigter Schifferrechte gerichteten Konfiskationsklagen abgewiesen und die Befugnis allein der Schiffergilde zugesprochen worden war¹, so stand durch Ergreifen des Rechtsweges von seiten des Fiskus keine Abänderung des Mißbrauches zu erwarten. Bei allen verhandelten Prozessen wurde die Präjudizialfrage, ob das Schifferrecht überhaupt verkauft werden könne, als unbestritten, auch unerörtert gelassen. So war es dahin gekommen, daß die Gildegenossen ein solches Recht, das bei den letzten öffentlichen Versteigerungen mit 13 000 Thalern und darüber bezahlt wurde, nicht mehr als ein eigenes bürgerliches Gewerbe ausübten, sondern daß sie, als Aktionäre sich betrachtend, nur darauf sann, von ihren angelegten Kapitalien möglichst hohe Zinsen zu ziehen, wobei das Publikum nicht bloß, wie es eigentlich sein sollte, einen angemessenen Frachtlohn, sondern auch noch die Zinsen des beträchtlichen Kaufpreises der Schifferrechte aufbringen mußte. Der König glaubte (27. Oktober 1804), aus dem alten Reglement um so

¹ Vergl. B.-St.-A. Kurmark CCLXI Schiffersachen No. 14, Acta in Sachen der Scheel'schen Erben wider die Kurmärkische Schiffergilde wegen des von ersteren verlangten, angeblich auf sie von ihrem Bruder vererbten Schifferrechtes, 1780 bis 1803.

weniger folgern zu können, daß das Schifferrecht ein annexum der Schiffe sei, als von dem Käufer eine besondere Qualifikation erfordert wurde, und 1716 die Gilde nicht einmal auf eine bestimmte Anzahl von Mitgliedern eingeschränkt gewesen war.

Selbst als der Staatsminister v. Vofs unter jeder Bedingung der Schiffergilde die Befugnis zur Veräußerung ihrer Rechte einräumte, hielt der König daran fest, jede weitere Ausdehnung über die ausdrückliche Begünstigung des Reglements von 1716 als einen Mißbrauch anzusehen, dessen Abstellung gerade damals dringend erschien, weil bei der schwierigen Versorgung der Residenzen und des Landes mit Getreide aus Preußen es sich unverkennbar zeigte, wie schädlich die Fesseln waren, welche die freie Schifffahrt drückten. Der Großkanzler v. Goldbeck, Carmers Nachfolger, der sich mit der nochmaligen Untersuchung und genauen Erwägung der Sache befaßte, trat im Gegensatz zu Vofs der Ansicht des Königs bei (7. September 1805 und 12. März 1806) und ging sogar noch weit über dieselbe hinaus.¹ Er sprach der Gilde nicht nur die Macht ab, die Schifferrechte zu veräußern, sondern nahm ihr auch die Berechtigung jedes Widerspruches gegen eine notwendige und nützliche Vermehrung der Mitgliederzahl; ja wenn überhaupt das Privilegium aufgehoben werde, so könne die Gilde rechtlich nicht einmal einen Schadenersatz fordern. Der Gildebrief von 1716 enthalte keine Erteilung der Schifferrechte; die Erbauung der Häuser und den Abkauf der Elbschiffe erachte er selbst für Begründung eines sub titulo oneroso erworbenen Privilegs ganz unzureichend; eine Verjährung contra fiscum in casu sei undenkbar, und eine rechtskräftige Entscheidung über die eigentliche Gültigkeit jenes Verkaufsrechtes stehe aus. Wenn auch Vofs seine gegenteilige Ansicht noch einmal zu verteidigen suchte — mit den Darlegungen Goldbecks hatte die Frage der Beibehaltung oder Aufhebung der Gilde eine andere Wendung genommen: sie war so gut wie entschieden.

Der Glaube an die rechtliche Befugnis des Monopols war erschüttert. Mit der Nichtigkeitserklärung des Veräußerungsrechtes fiel das Hauptfundament der Entschädigungsansprüche zusammen.

Gewiß würde die Beseitigung des Monopols schon 1806 erfolgt sein, wenn die Verhandlungen nicht durch den Ausbruch des verhängnisvollen Krieges, durch die Vernichtung des preussischen Staates und die Lähmung seines Handels für die nächsten Jahre ins Stocken und in Vergessenheit geraten wären. Angesichts des trostlosen Zustandes der Berlin-Hamburger Schifffahrt rückte der Gedanke an ihre Freigebung in den Hintergrund. Die politischen Wirren, vor allem

¹ B.-St.-A. a. a. O. No. 21, Vol. 2.

die Abtrennung der linkselbischen Provinzen von Preußen, übten auf den Schifferstand den nachtheiligsten Einfluß aus. 1807 wurde die Elbe durch England blockiert. Von 1806 bis 1814 hatte Hamburg unter dem französischen Schreckensregimente zu leiden. „Französische Douanen bewachten in Hamburg die ein- und ausgeführten Waren, ein unnützer Schwarm von Helfern der französischen Gewalthaber mußte noch neben dem Militair von der Stadt gefüttert werden.“¹ Die Welthandelsstellung Hamburgs war untergraben.

Erst im Jahre 1809 brachte die Sektion im Ministerium des Innern für die Gewerbepolizei die Verhandlungen von Königsberg aus wieder in Fluß, als durch die Sperrung der Ostseeschifffahrt im Jahre 1808 die Wichtigkeit der inländischen Kanäle und Binnenfahrten, welche Stettin, Elbing und Königsberg mit Hamburg in Verbindung setzten, augenscheinlich hervortrat und es sich herausstellte, wie sehr das Monopol der Elbschiffer die Wohlthat einer ausgedehnten Binnenschifffahrt vereitelte.² Je wahrscheinlicher es war, daß die Störung der freien Ostseefahrten für die Provinzen an der Oder und Weichsel fortbestehen werde, um so mehr mußte man Veranstaltung treffen, alle Hindernisse der binnenländischen Verbindung mit Hamburg aus dem Wege zu räumen. „Es kann kein Zweifel obwalten, daß der preussische Staat die mit so bedeutendem Kostenaufwande zu einer nicht gemeinen Vollkommenheit gebrachte inländische Schifffahrt sich nicht durch ein Privatinteresse beschränken und selbst zu gerechten Reklamationen des Auslandes Veranlassung geben kann.“

Pommern hatte sich im Gegensatze zu Schlesien bisher nicht an den Gesuchen um Aufhebung der Gilde beteiligt, weil der Druck des Gildemonopols zunächst nur den schlesischen und märkischen Handel traf und den pommerschen Speditionsgeschäften und den Oderfrachten zu gute kommen mußte. Nachdem aber die Seefahrt den pommerschen Handel und die Schifffahrt auf der Oder zu beleben aufgehört hatte, und die Stromfahrt nach Hamburg gesucht wurde, empfanden auch die Stettiner Kaufleute in höherem Grade den drückenden Zwang der Gilde, welche dabei verharrete, den Oderschiffen nur ausnahmsweise gegen große Abfindungssummen Güterladungen in Hamburg zu gestatten. Die neumärkischen Kaufleute zu Küstrin und Landsberg schlossen sich den Klagen über leere Rückfahrten der Oderschiffer in Hamburg, hohe Frachtforderungen und langsame Reisen der Gilde an. Man hoffte mit den Oderkähnen, die höchstens halb so groß waren wie

¹ Gallois, a. a. O. II, p. 633.

² B.-St.-A. R. 83, CIX. Kurmark, Koncessionen und Privilegien No. 7. Akta, betreffend die Gerechtsame der kurmärkischen Elbschiffergilde 1809.

die Elbschiffe, ohne Anwendung der Reihefahrt schnellere Ladungen und Fahrten, daher auch billigere Frachten zu ermöglichen, ganz abgesehen von den bisherigen Umladungskosten, Speditionsgebühren und dem Zeitverluste, die nach Aufhebung der Niederlage zu Berlin und bei freier Durchfahrt durch die Stadt ebenfalls in Wegfall kamen. Der Senat zu Hamburg unterstützte die zahlreichen Klagen von seiten der Kaufmannschaften der benachbarten Provinzen über Beeinträchtigung des Handels durch die Gilde mit dem dringend geäußerten Wunsche, die höchst nachtheilige Einschränkung der Schifffahrt möglichst bald zu beseitigen.

Die kurmärkische Regierung dagegen verblieb bei ihrer Ansicht, daß das Schifferprivilegium sub titulo oneroso erworben und als ein ius reale anzusehen sei. Habe der Fiskus nicht die Befugnis, das Schifffahrtsrecht eines einzigen Mitgliedes der Gilde zu seiner Disposition einzuziehen, so sei er noch weniger dazu berechtigt, die gesamte Korporation aufzulösen; die augenblickliche Sperrung der Ostsee und die Steigerung des binnenländischen Stromverkehrs nach Hamburg sei ein zufälliges Ereignis des Nutzungsrechtes der Gilde, von dem sie sich den damit verknüpften Vorteil ebenso zueignen könne, gleichwie sie den früheren Schaden, der aus der Sperrung der Elbe entsprang, habe tragen müssen. Um dem Handel indessen möglichst zu Hülfe zu kommen, sich aber zugleich gegen die Entschädigungsforderung der Gilde zu sichern, sei ohne Entziehung wohlervorbener Rechte ein gültliches Abkommen mit ihr zu versuchen.

Die Berliner Kaufmannschaft, welche an der Tauglichkeit der Oderkähne zweifelte und bei freiem Verkehre befürchtete, daß die Schifffahrt der Gilde in die fremden Hände der sächsischen, warschauischen und Hamburger Kaufleute und Schiffer übergehen werde, riet auf das dringendste, das Privilegium beizubehalten, indem sie dasselbe nicht nur als vorteilhaft für ihr eigenes kaufmännisches Interesse und den Berliner Kommissions- und Speditionshandel hinstellte, sondern sich auch den Anschein gab, als ob ihre Existenz unlöslich mit dem Monopole der Elbschiffergilde verbunden sei.

Bei dieser Meinungsverschiedenheit galt es zunächst, einen Mittelweg zu finden, welcher die Aufhebung der Gilde zwar verhinderte, aber allen denjenigen Schiffern, die wegen der Ostseesperre genötigt waren, ihre Güter auf den inländischen Flüssen und Kanälen gehen zu lassen, die Befahrung des Elbstromes auf- und niederwärts ohne Berücksichtigung des Gildemonopols verstattete und die Zahl der Mitglieder zur Verstärkung der Konkurrenz vermehrte. Wenn auch der mit der Untersuchung beauftragte Geheime Staatsrat und Oberpräsident zu Berlin, Sack, bezüglich der Ausführbarkeit der Vorschläge der kurmärkischen Regierung darin erhebliche

Schwierigkeiten zu entdecken vermeinte, zwischen der inländischen Schifffahrt, die nur als Ergebnis der augenblicklichen Sperrung der Ostsee zu betrachten war, und derjenigen, die auch ohne diesen außerordentlichen Zustand der Dinge nach Hamburg stattgefunden haben würde, eine genaue Grenzlinie zu ziehen, wurde dennoch zufolge der Kabinettsordre vom 16. Mai 1809 durch die kurmärkische Regierung bekannt gegeben,

1. daß alle Waren, die von Hamburg nach Pommern und in die ostwärts der Oder gelegenen Provinzen hin- und zurückgehen, desgleichen alle Kolonial- und levantische Waren, die aus Schlesien stromabwärts verschifft werden, dem Monopol der Elbschiffergilde nicht unterworfen sein sollen, sondern vielmehr unbedingt von jedem Schiffsgefäfs - Inhaber durch Berlin transportiert werden können;
2. daß die Reihefahrt unter den Mitgliedern der Elbschiffergilde sofort aufgehoben sein soll, so daß es jedem Gildemitglied nunmehr freisteht, die Fahrt so oft als es selbst will und mit solchen Fahrzeugen und Ladungen, als es seiner Konvenienz gemäß findet, nach Hamburg und zurück zu machen;
3. außer den bisherigen Mitgliedern der märkischen Elbschiffergilde werden 12 Freimeister eingesetzt werden, welchen es freistehen wird, die Fahrt zwischen Hamburg und Berlin zu gleichen Rechten mit der kurmärkischen Elbschiffergilde zu verrichten. Dem Publikum sollen die Namen dieser Freimeister nach der Ernennung bekannt gemacht werden.¹

Anstatt der erhofften heilsamen Wirkungen aber stiftete diese Verordnung nur Verwirrungen an. Die Schiffer begannen sogleich mit ihren Klagen. Nach Ansicht der Mitglieder der Magdeburger Schifferbrüderschaft, welche jedes Schifferrecht mit 10 000 bis 16 000 Rthlr. Gold gekauft hatten und als westfälische Unterthanen durch die entgeltlose Aufnahme von zwölf neuen Schiffen zu Bettlern zu werden befürchteten, hätte eine solche Verfügung nicht ohne Rücksprache mit dem interessierten Königlich westfälischen Gouvernement stattfinden sollen, weil von der Havelmündung aus die Schifffahrt die Elbe berührte, also nicht allein in dem preussischen Staate betrieben wurde. Das ungehörliche Geschrei der Berliner Gilde und die unerhörten Übertreibungen der Berliner Kaufmannschaft, daß alle Vorteile des Handels ihr entzogen und Ausländern zugewandt, daß dem Fasse auf einmal der Boden ausgeschlagen und die Handlung von Berlin auf immer vernichtet seien, hatte,

¹ Abgedruckt im Berliner Intelligenz-Blatte vom 15. Juni 1809 No. 142.

verbunden mit einigen Mißdeutungen, viele Schiffer zum Glauben veranlaßt, daß alle Befugnisse der Elbschiffergilde gänzlich aufgehoben seien und jedem Schiffer ohne Unterschied die Annahme der Ladungen zwischen Hamburg und Berlin zustehe.

Die beginnenden Streitigkeiten wurden zum Glücke noch im Keime erstickt. Hardenberg war am 6. Juni 1810 an Steins Stelle getreten. Die Verkündigung der Gewerbefreiheit und die Einführung einer allgemeinen Gewerbesteuer waren die einschneidendsten Maßnahmen des ersten halben Jahres seiner Staatskanzlerschaft. Alle ausschließlichen Vorrechte auf die Fahrt zwischen Berlin und Hamburg, die noch bestanden, fielen durch das Gewerbesteuer-Edikt vom 2. November 1810 (§ 17); für die Folge wurde jedem freigegeben, der einen Gewerbeschein auf die Flußschiffahrt löste, zwischen Hamburg und allen Orten in den preussischen Landen zu fahren.

Vergeblich stellte die Gilde vor, „wenn gleich sublimen Staats-Maximen die Beschränkung des ausschließlichen Elbschifffahrtsrechts und die Vermehrung der geschlossenen Anzahl der Gildemitglieder durch Freimeister im Jahre 1809 erheischt haben mögen, . . . so ist es dennoch bei dem Eintritt der neueren politischen Ereignisse sehr zu bezweifeln, daß selbst ein für das allgemeine Wesen damals dabei obgewaltete landespolizeiliche Absicht jetzt noch erreicht werden wird, sondern es ist sogar zu befürchten, daß der größte Nachteil für das hiesige Staatsinteresse daraus nunmehr erwachsen möchte“.¹ Die leitenden Grundprincipien der Staatsregierung hatten sich auch hier völlig umgestaltet. Die 1748 einseitig von Preußen verordnete Ausschließung der Hamburger von der Berliner Schiffahrt betrachtete man jetzt als unnatürlich und die Wiederherstellung der Gegenseitigkeit als natürlich. Wenn Hamburg kein Alleinrecht des preussischen Staates auf der Fahrt zwischen Berlin und Hamburg anerkennen wolle, so noch viel weniger das der Elbschiffergilde, da diese keine anderen Rechte besitze als die, welche der preussische Staat ihr verliehen habe. Das beste Mittel, die Hamburger von der Besitzergreifung der Schiffahrt abzuhalten, bestehe nur darin, die Elbfahrt durch freie Konkurrenz aller preussischen Unterthanen so wohlfeil und frequent zu machen, daß jene durch keinen hohen Gewinn dazu gereizt würden. „Auch das könnte die Hamburger herausfordern, ihr Recht auf Reciprocität geltend zu machen, wenn man es Preussischer Seits jetzt ausdrücklich bestreiten wollte. Es ist vielmehr rätlicher, als jemals, darüber keinen Streit aufzuregen, sondern diesseits stillschweigend den zeitigen Besitzstand zu

¹ B.-St.-A. R. 74, K. XV, Akta betreffend das Gesuch der Elbschiffergilde wegen Herstellung ihrer Vorrechte, 1811 bis 1822.

nutzen.“ Von der allgemeinen Gewerbefreiheit konnte, wie Hardenberg ausdrücklich betonte (13. März 1811), zum Besten der Elbschiffergilde keine Ausnahme gemacht werden, weil die in ihren Eingaben entwickelten politischen Gründe die nachgesuchte Begünstigung nicht veranlassten, sondern vielmehr die höchste Freiheit der Elbfahrt besonders notwendig machten. Auch der Finanzminister Graf v. Bülow glaubte den Mitgliedern der ehemaligen Gilde lediglich überlassen zu müssen, in der freien Konkurrenz aller Schifffahrtstreibenden auch ihrerseits durch zweckmäßige Benutzung ihrer Kräfte den Nachteil abzuwenden, welchen sie durch Aufhebung des verderblichen Monopols befürchteten.

Durch das Edikt vom 2. November 1810 (§ 17) und das Gewerbepolizei-Gesetz vom 7. September 1811 (§ 32) ward zugleich festgesetzt, daß zur Abwendung des aus der allgemeinen Gewerbefreiheit erwachsenden Schadens in den Städten zum Besten derjenigen, deren ehemalige, ausschließliche, vererbliche und veräußerliche Gewerbeberechtigungen als solche in Hypothekenbücher eingetragen waren, ein Ablösungsverfahren unter den Gewerbetreibenden eingeleitet werden konnte. Die Entschädigungsverpflichtung des Staates wurde also von der Existenz eines Hypothekenbuches und eines auf dieses gegründeten Realrechtes abhängig gemacht. Im Jahre 1804 wurde zwar darüber verhandelt, für die Elbschifferrechte besondere Hypothekenbücher anzulegen. Der Plan gelangte aber nicht zur Ausführung, da Friedrich Wilhelm III., wie oben erwähnt, die Realität der Rechte nicht anerkannte.

So war jeder Anspruch auf Vergütung völlig unbegründet. Doch schien es billig, die Besitzer ehemaliger Magdeburger Schiffergerechtigkeiten, die als Greise oder Witwen aufserstande waren, bei der freien Konkurrenz ohne Schaden ihr Gewerbe auszuüben, nach Maßgabe ihrer Hülfbedürftigkeit aus den Rettungsfonds zu unterstützen. Alle anderen ehemaligen Elbschiffahrtsberechtigten wurden mit ihren Gesuchen um Entschädigung und Herstellung ihrer Vorrechte endgültig durch die Kabinetsordre vom 21. März 1817 abgewiesen. Die Klagen, welche bis zum Beginne der 20er Jahre nicht verstummen, fanden kein Gehör mehr.

Wenn es das Ergebnis der neueren historisch-statistischen Forschungen ist, die früheren Anschauungen von der Größe der städtischen Bevölkerung und des Handels im Mittelalter von Grund aus, vielleicht in allzu schroffer und einseitiger Weise erschüttert, jedenfalls die erstaunliche Geringfügigkeit, insbesondere auch des letzteren im Vergleiche zu heutigen Verhältnissen unwiderleglich aufgedeckt zu haben, so bietet die Hamburg-Berliner Flussschifffahrt während des dargestellten

Zeitabschnittes einen neuen Beleg dafür, daß selbst Handel und Verkehr des vorigen Jahrhunderts nicht im geringsten mit den Zuständen der Neuzeit gemessen werden können. 24 Schiffer waren fast zu viel, um den Wassertransport zwischen beiden Städten zu bewerkstelligen. Nur in den allergünstigsten Jahren stieg die Zahl der von Hamburg nach Berlin beförderten Lasten über 6000. Die Gilde wurde aufgelöst zunächst nicht infolge der Notwendigkeit einer größeren Anzahl von Schiffern, sondern infolge neuer staatswirtschaftlicher Grundsätze. Bis in die 20er Jahre unseres Jahrhunderts reichte auf dem Berliner Packhofe ein einziger Krahn aus, um den gesamten Güterverkehr Berlins zu Wasser und zu Lande zu bewältigen. Der jähe Umschwung in der Stärke des Handels war hier wie überall zumeist die Folge der Eisenbahnen und Dampfschiffe.

5.

Überblick des Wasserverkehrs Berlin—Hamburg 1820 bis 1850.

Die Berlin-Hamburger Schifffahrt trat durch ihre Freiegebung in eine neue Epoche ihrer Entwicklung ein. Das Gildeprivilegium bildete seinerzeit das einzige Mittel, die überlegene Macht der Hamburger Konkurrenz zu brechen und hatte im großen und ganzen seinen Zweck, die segensreiche Förderung des inländischen Schiffsgewerbes und Handels, nicht verfehlt. Die Neugestaltung des preussischen Staates konnte diese mit den neu aufgekommenen Anschauungen widerstreitende Institution nicht fortbestehen lassen. Ihre Auflösung war daher längst eine Frage der Zeit geworden. Die Beibehaltung der alten Verfassung hätte sich auch bei dem starken Anwuchse des Flußverkehrs schon in den nächsten Jahrzehnten als Unmöglichkeit erwiesen. Gegen Ende des zweiten Jahrzehntes erholte sich die Schifffahrt schnell; das preussische Zollgesetz vom 26. Mai 1818, welches Freiheit des inneren Verkehrs schuf und Preussens handelspolitische Einheit begründete, trug das Seinige dazu bei.

Selbst die Berliner Kaufmannschaft mußte sich nach dem Austoben der Kriegsstürme davon überzeugen, daß die Aufrechterhaltung des Privilegiums in der Folge undenkbar gewesen wäre, und auch ihre Vorteile durch dessen Beseitigung in höherem Grade gewahrt wurden. Doch ganz konnte sie, nachdem alle Versuche, die Gilde wieder einzusetzen, gescheitert waren, auf einen Schifferverband nicht verzichten. Denn sie sträubte sich im wesentlichen nicht aus demselben Grunde gegen die Auflösung wie die Schiffer. Diese erblickten freilich zu einseitig in ihrem Privilegium die Waffe gegen die Ab-

weisung der Mitbewerber, um sich allein den Gewinn zuzuwenden, der sich auf viele hätte verteilen können. Die Kaufmannschaft hatte hiervon so gut wie gar keinen Vorteil. Für sie war es im Gegenteile eher wünschenswert, wenn die Anzahl der Schiffer so hoch angesetzt wurde, daß dieselben zwar einen ausreichenden Erwerb behielten, aber doch durch grössere Konkurrenz zur Annahme möglichst niedriger Frachtsätze gezwungen wurden. Der Wert der Gilde lag für sie weniger in der Regulierung der Konkurrenz als in der Qualifikation der Aufgenommenen, in der Sicherung der Waren und in der durch die Ordnung der Fahrten bewirkten Schnelligkeit des Transportes. Wenn auch der Zwang der Gilde, die äussere Form, welche Anstofs erregte, gefallen war, zu einer regellosen, durch unzuverlässige und unsachkundige Schiffer ausgeübten Schifffahrt konnte die Kaufmannschaft jetzt noch weniger wie zuvor ihre Einwilligung geben. So gründete sie durch Vertrag vom 22. Januar 1822 (erneuert und erweitert 1832) mit etwa 80 Schifffern einen Verein, der unter dem Namen Berliner Elbschiffahrts- und Assekuranz-Gesellschaft ins Leben trat, weil zugleich eine Versicherung der Güter mit ihm verbunden war.

Diese Gesellschaft stand nach Inhalt des Vertrages unter besonderer Leitung der Kaufmannschaft. Die Verwaltung derselben setzte sich aus sieben Mitgliedern der Kaufmannschaft und zwar aus vier Ältesten und drei anderen Mitgliedern zusammen. Zur Aufsicht über die Schiffer wurde ein Bevollmächtigter in Hamburg bestellt. Jeder zum Verein gehörige Schiffer wurde vor der Aufnahme geprüft, ob er hinreichendes Vermögen besaß, um aus eigenen Mitteln die zum Betriebe der Schifffahrt nötigen Auslagen zu bestreiten, und ob gegen seine Zuverlässigkeit und Fähigkeit als Schiffer nichts zu erinnern war. Er machte sich ausserdem verbindlich, zu Händen der Ältesten der Kaufmannschaft ein Kapital von 950 Thalern zinsfrei zu erlegen, das als Bürgschaft für sein gutes Betragen bei den ihm anvertrauten Reisen dienen sollte. An jede Kajüte der Vereinsschiffe wurde die gedruckte Aufforderung geheftet, daß derjenige, welcher einen Vereinsschiffer eines Diebstahls oder eines Umgehens der Gefälle überführen könnte, eine hohe Belohnung erhalten sollte. Da jeder Schiffer die Gewifsheit erlangte, ohne Zeitverlust Ladung zu empfangen, so legte er auf die Mitgliedschaft grossen Wert. Die Assekuranz- und Frachttaxen wurden jährlich einmal im Februar im Beisein der Wasserschaffner und Vertreter der Schiffer und Kaufleute geregelt. Die Anstellung von vereideten Land- und Wasserschaffnern¹ in demselben Jahre ging gleichfalls auf die Thätigkeit des Ältestenkollegiums der Kaufmannschaft zurück, welches

¹ Vergl. Die Schaffnerordnung für die bei der Korporation der Kaufmannschaft von Berlin angestellten Schaffner der Land- und Wasserfrachten, 1823.

sich auch die Beseitigung des Ausladezwanges der Güter bei der preussischen Zollrevision zu Wittenberge sehr angelegen sein liefs.

Es war vorgekommen, dafs mehrere Kähne neun volle Tage vor dem dortigen Zollamte gelegen hatten, bevor sie ihre Abfertigung erhalten konnten, während die Dauer der ganzen Fahrt nur zwölf bis vierzehn Tage betrug. Seit Einführung der Elbschiffahrtsakte vom 23. Juni 1821 und der Aufhebung des Magdeburger Stapels nahm der Warentransport auf der Elbe so bedeutend zu, dafs die Schifffahrt auf Magdeburg den Havelverkehr in Bezug auf das Abfertigungswesen zu Wittenberge behinderte, und die bisherigen Ausladungs- und Revisionsanstalten nicht ausreichten. Eine große Menge schlesischer Leinwand wurde infolge jenes Aufenthaltes von Schlesien nach Hamburg direkt zu Lande verschickt. Um so nachteiliger mußten dergleichen wiederkehrende Verzögerungen auf den wiederauflebenden Speditionshandel Berlins einwirken, als die Landfrachtsätze sehr niedrig waren, und die Güterabsender daher Veranlassung hatten, den Landtransport vorzuziehen.¹ 1832 wurde endlich durch Einführung zweckentsprechender Sicherheitsmafsregeln die Revision der von Hamburg nach Berlin bestimmten Waren, welche der Berliner Kaufmannschaft eine Abgabe von mindestens 5 pCt. auferlegt hatte, mit der Berliner Ausladung vereinigt.

Die Zahl der nur von Berlin in Hamburg angekommenen und von dort nach Berlin abgegangenen Schiffe (mit Ladung) betrug gegen Ende der 30er Jahre aufwärts und abwärts je etwa 600, das Gewicht der von ihnen geladenen Güter bezifferte sich auf je etwa 17000 bis 18000 Lasten (zu 4000 Pfund).

1838 übergab man die Chaussee nach Hamburg dem öffentlichen Verkehre und errichtete eine dreimal wöchentlich ab-

Jahr	Lokomotiven	Personenwagen	Güter- und Gepäckwagen	Personenverkehr		Güterverkehr	
				von Berlin	nach Berlin	von Berlin	nach Berlin
1847...	36	92	325	128 334	—	283 697 Ctr.	753 713 Ctr.
1857...	—	—	—	184 589	147 601	1 640 579 "	2 172 468 "
1868...	—	—	—	363 658	360 273	2 650 341 "	3 458 049 "
1880/81	195	395	3842	2 988 218		36 330 740 Ctr. (1 816 537 Tonnen)	
1881/82	195	395	3850	3 083 060		35 646 160 " (1 782 308 ")	
1882/83	200	399	3875	3 117 119		35 826 060 " (1 791 303 ")	
1883/84	199	403	3911	3 136 511		37 096 000 " (1 854 800 ")	
1884/85	196	403	3914	2 970 007		34 354 600 " (1 717 730 ")	

¹ Akta der Korporation der Kaufmannschaft von Berlin, betreffend die Schifffahrt auf der Elbe, S. No. 76.

gehende Eilfuhr.¹ Die seit 1836 im Baue befindliche Berlin-Hamburger Eisenbahn wurde endlich am 15. Dezember 1846 eröffnet. Seit diesem Zeitpunkte hatte die Berlin-Hamburger Flussschiffahrt ihre ursprüngliche Bedeutung für immer verloren. Das starke Anwachsen des Betriebes der Eisenbahn zeigen die Zahlen der nebenstehenden Tabelle. (Seite 146.)

Anfangs schien es sogar, als ob jede Konkurrenz der Schiffer mit der Eisenbahn unmöglich sei. Die Elbe war in der That der am meisten mit Abgaben belastete Fluß Deutschlands. Die Grundsätze, welche die Schlußakte des Wiener Kongresses enthielt (Art. 108 bis 116), vor allem bei Feststellung des Tarifs der Flußzölle von dem Gesichtspunkte auszugehen, durch Erleichterung der Schiffahrt den Handel zu ermutigen, mußten lange der Erfüllung harren. Die Elbschiffahrtsakte vom 23. Juni 1821 hatte die Elbzölle von Melnik, dem Punkte des Zusammenflusses von Elbe und Moldau, bis Hamburg pro Hamburger Centner festgesetzt:

Österreich . . .	2	Zollcentner	—	Rthlr.	1	Gr.	9	Pf.	Conv.	Münze,
Sachsen . . .	2	"	—	"	5	"	3	"	"	"
Preußen . . .	2	"	—	"	13	"	—	"	"	"
Anhalt . . .	3	"	—	"	2	"	8	"	"	"
Hannover . .	2	"	—	"	2	"	6	"	"	"
Mecklenburg	2	"	—	"	1	"	8	"	"	"
Dänemark . .	1	"	—	"	—	"	8	"	"	"
14 Zollcentner 1 Rthlr. 3 Gr. 6 Pf. Conv. Münze.										

Die Rekognitionsgebühren beliefen sich außerdem für jedes Schiff auf 3 Thlr. 16 Gr. bis 14 Thlr. 16 Gr. Die erste Elbschiffahrts-Revisionskommission 1824 zu Hamburg blieb ergebnislos. Die wesentlichen Erleichterungen beschränkten sich darauf, daß Preußen für die eigene Aus- und Einfuhr jede Erhebung beseitigte und nur das Rekognitionsäquivalent $3\frac{3}{4}$ Pf. pro Zollcentner bei Wittenberge und $1\frac{1}{4}$ Pf. pro Zollcentner bei Mühlberg forderte, daß Anhalt im Verträge mit Preußen 1828 die gegenseitige Elbzollbefreiung annahm, und Sachsen gemäß dem Zollvereinungsvertrage vom 30. März 1833 und der Vereinbarung vom Jahre 1846 die Elbzollerhebung zu Gunsten des beiderseitigen Schiffahrtsverkehrs verminderte. Von Wittenberge bis Hamburg wurden dagegen die Elbzölle noch in derjenigen Höhe erhoben, wie die Elbschiffahrtsakte sie festsetzte. Die Additionalakte vom 13. April 1844, welche das Ergebnis der zweiten Revisionskommission von 1842 war, ließ im wesentlichen die Zollsätze für die wichtigsten Handelsartikel auf der Elbe unverändert bestehen und bestimmte als

¹ Beiträge zur Geschichte des Berliner Handels und Gewerbefleißes aus der ältesten Zeit bis auf unsere Tage, Festschrift zur Feier des fünfzigjährigen Bestehens der Korporation der Berliner Kaufmannschaft am 2. März 1870, p. 59 und 60.

Normalsatz für die Elbzölle von Hamburg bis Melnik (etwa 96 Meilen) pro Zollcentner 1 Rthlr. 3 Sgr. 11 Pf. und für die Strecke Hamburg—Wittenberge (etwa 22 Meilen) 6 Sgr. 5 Pf.; derjenige der Rheinzölle (etwa 110 Meilen) betrug aufwärts 22 Sgr. 1 $\frac{1}{4}$ Pf., abwärts gar nur 14 Sgr. 8 $\frac{3}{4}$ Pf. und der der Weserzölle (etwa 50 Meilen) 6 Sgr. 6 $\frac{2}{3}$ Pf.

Da die Oder von allen Zöllen befreit war, mußte der Oderkurs im Vergleiche zum Elbkurse eine bedeutende Zunahme aufweisen. Magdeburg klagte in seiner Denkschrift¹ vom 22. Februar 1845: „Für den Verkehr nach dem Binnenlande mit übersundischen Produkten kann Stettin seiner natürlichen Lage nach nur Pommern, einen Teil der Mark und die Provinzen Posen und Schlesien zu seinem Handelsgebiete rechnen. Gegenwärtig ist es indes vermöge der unnatürlichen Belastung der Elbe dem Stettiner Handel möglich geworden, fast auf allen Punkten des an Magdeburg gewiesenen Verkehrsgebietes als siegreicher Konkurrent aufzutreten. Schon jetzt versendet es bedeutende Warenquantitäten von Potsdam ab vermitteltst Landfracht nach dem Königreich Sachsen und führt in direkter Wasserfracht nach Halle, nach Dresden und anderen Elbuferstädten Warenversendungen aus.“ Die beträchtliche Verminderung des Transportes einzelner Artikel auf der Elbe erhellt aus den Zahlen der Wittenberger Listen, z. B.:

	Wein	Kaffee und Surrogate	Twiste
1845	53 625 Ctr.	365 283 Ctr.	275 615 Ctr.
1859	5 962 „	25 063 „	44 „

Die Breslauer Kaufmannschaft gab 1840 den jährlichen Güterverkehr Schlesiens elbauf und abwärts auf 500 000 Ctr. an, welche zum vollen Elbzollsatz berechnet in den 18 Jahren seit Inkrafttreten der Elbschiffahrtsakte einschließlic der Rekognitionsgebühren eine Zollzahlung von 1 875 000 Thalern erforderten.²

¹ Sie giebt als Wahrzeichen der Abnahme des Elbverkehrs gegen den Oderverkehr die Zolleinnahmen auf den Hauptsteuerämtern zu Magdeburg und Stettin:

	Magdeburg.	Stettin.
1823	557 724 Rthlr.	437 539 Rthlr.
1833	1 096 399 „	932 500 „
1838	1 503 186 „	1 202 605 „
1839	1 468 808 „	1 318 571 „
1840	1 333 750 „	1 460 852 „
1841	1 383 287 „	1 745 200 „
1842	1 481 285 „	1 797 029 „
1843	1 617 283 „	2 053 844 „
1844	1 485 489 „	2 208 011 „

² Akta der Korporation der Kaufmannschaft von Berlin, betreffend die Elbzölle und den Elbverkehr, E. No. 22, Vol. I.

Die Elbzölle von Hamburg bis Wittenberge gestalteten sich pro Zollcentner:

für Lauenburg	1 Sgr.	—	Pf.
„ Mecklenburg	2	„	3
„ Hannover	3	„	2
„ Preußen für das Rekognitionsäquivalent	—	„	3 ³ / ₄
	6 Sgr. 8 ³ / ₄ Pf.		

Dazu kamen die Schleusen- und Krahgelder, so daß die Unkosten pro Zollcentner auf der ganzen Wasserfahrt zwischen Hamburg und Berlin etwa 7 Sgr. 9 Pf. betragen.

Für den Transport auf der Eisenbahn, die hannöversches Gebiet gar nicht berührte, fiel der Hannover zukommende, fast die Hälfte des Elbzolles ausmachende Anteil fort, und Mecklenburg wie Dänemark verstanden sich zur Ermäßigung der Durchgangsabgaben. Die gesamten Transitgebühren für den Güterverkehr zwischen Hamburg und Preußen auf der Hamburg-Berliner Eisenbahn waren nach dem Vertrage betreffend ihre Anlage vom 8. November 1841 angesetzt für das beiderstädtische

Gebiet	auf ¹ / ₄ Schill. Cour. pro 100 Pfd. Brutto Hamburger Gewicht,
Lauenburg	1
Mecklenburg	2

Die Differenzen der Frachtkosten auf beiden Verkehrswegen stellten sich 1847 bei Entrichtung des vollen Elbzollsatzes mit Inbegriff aller Abgaben durchschnittlich pro Zollcentner¹ auf

	von Hamburg nach Wittenberge	von Hamburg nach Berlin	von Hamburg nach Magdeburg
der Eisenbahn	8 ³ / ₄ Sgr.	14 Sgr.	12 Sgr. 9 Pf.
„ Elbe per Segelschiff etwa 10	„	etwa 15	„ 14 „ ³ / ₄ „
„ „ „ Dampfschiff „ 11	„	„ 15	„ 14 „ 10 ³ / ₄ „

Die Assekuranzschiffer setzten mit einer Frachttaxe ihre Fahrten fort, welche für sie die Möglichkeit ausschloß, auf längere Zeit bei derselben zu bestehen.

Segelschiff.

Netto Fracht pro Centner, einschl. Zölle, Schleusen- und Krahgeld.	Segelschiff.								
		Kaffee, Reis, Rohzucker, Farbhölzer		Baumwolle, Leinwand		Twist, Mandeln etc.		Schafwolle unter Verschlufs	
		Sgr.	Pf.	Sgr.	Pf.	Sgr.	Pf.	Sgr.	Pf.
	1846	13	9	14	9	15	9	19	6
1847	12	—	12	—	12	—	16	—	
	— 1	9	— 2	9	— 3	9	— 3	6	

¹ Magdeburgische Denkschrift vom 12. November 1847.

Netto Fracht pro Centner, einschl. Zölle,
Schleusen- und Krabgold.

Schleppschiff.

	Reis, Kaffee etc.		Baum- wolle		Farb- hölzer		Twiste		Schafwolle unter Verschluss	
	Sgr.	Pf.	Sgr.	Pf.	Sgr.	Pf.	Sgr.	Pf.	Sgr.	Pf.
1846 ..	15	3	16	3	16	3	17	3	19	3
1847 ..	14	—	15	6	14	—	14	—	18	6
	— 1	3	— —	9	— 2	3	— 3	3	— —	9

Trotz dieser gewaltsamen und unnatürlichen Herabdrückung der Normalfrachtsätze nahm die Güterspedition zu Wasser sehr erheblich ab. Die Eisenbahn beförderte vom 1. Januar bis 30. September 1847 in der Richtung

nach Hamburg 21 007 584 Brutto-Pfund,
 „ Berlin 59 134 162 „

Der Wasserverkehr mit Stückgütern sank

1. Januar bis 30. September 1846 von 1 059 180 Zollcentnern,
 1. „ „ 30. „ 1847 auf 405 795 Zollcentner,
 — 653 385 Zollcentner.

In den 50er Jahren vermochte sich der Schifferverband nicht mehr zu halten; auch die von der Seehandlung errichtete Dampfschiffverbindung, die ebenfalls den Verdienst der Schiffer beeinträchtigte, ging bald nach 1846 ein. Dagegen war die 1857 von der Norddeutschen Flusddampfschiffahrts-Gesellschaft ins Leben gerufene Güter-Schleppschiffahrt von Bestand, welche im Besitze von 40 Schleppkähnen den Wassertransport zwischen Hamburg und Berlin zweimal wöchentlich von jeder Endstation in großem Maßstabe bewerkstelligte.

Der Wettbewerb beider Transportstraßen bedingte zugleich eine Veränderung der bisher auf dem Wasserwege beförderten Warengattungen. Die Eisenbahn zog die wichtigsten und wertvollsten bisherigen Transportgegenstände der Schiffer, die Stückgüter, welche dem vollen oder halben Normal-Elbzollsatz unterlagen, zum größten Teile an sich; sie verlangten vor allem Schnelligkeit und Regelmäßigkeit der Spedition. Jene Rohprodukte und Erzeugnisse aber, deren Massenversendung unabhängig von beschleunigter Beförderung eine möglichst billige Fracht zur Grundbedingung hatte, verblieben zumeist in dem Speditionsbereiche der Schiffer und der Dampfschiffahrts-Gesellschaft; dieses Gebiet wurde somit ein anderes, in der Zahl der Güterarten beschränkteres, überwiegend Gegenstände größerer Ausdehnung und geringeren Wertes umfassendes, aber mit der regeren Entfaltung des Verkehrs auch ein quantitativ bedeutend stärkeres. —

Dafs insbesondere in letzter Zeit die Schifffahrt auf der Havel einen unverhältnismässig starken Zuwachs erfahren hat, dafs 1888 durch die Brandenburger Havelschleuse 24 800 Fahrzeuge gingen, und die Tragfähigkeit der grösseren Schiffe zwischen Berlin und Hamburg bezw. Magdeburg sich auf 8000 bis 10 000 Ctr. beläuft, von denen zugleich vier bis fünf durch ein Dampfschiff geschleppt werden, ist gleichfalls den hohen staatlichen Unterstützungsgeldern zuzuschreiben, welche für die Kanalisierungen und Regulierungen der Wasserstrassen bewilligt worden sind. Dank der umfangreichen Verbesserungen der Flüsse und Kanäle durch die preussische Wasserbauverwaltung steht die binnenländische Schifffahrt am Beginne eines neuen Aufschwunges, indem der Zustand der Wasserstrassen „den Verfrachtern und Empfängern von Gütern die früher nicht vorhanden gewesene Möglichkeit gewährt, bestimmte Lieferungsfristen zu vereinbaren und infolgedessen auch wertvollere Waren als bisher dem Wasserwege anzuvertrauen“.¹

Freilich wird diese Entwicklung auf Kosten der selbständigen, kleinen Schiffer vor sich gehen, welche ein Organ der Tagespresse — wenigstens soweit sie in der Mark heimisch sind — als „einen kräftigen Grundstamm für unsere staaterhaltende Gesellschaft“ zu bezeichnen beliebt hat; eine stets anwachsende Verwendung des Dampfes, zunächst meist in gesellschaftlichen Großbetrieben, ist unausbleiblich, um die Forderungen zu erfüllen, welche die heutige Wirtschaft an die Leistungen des Flußverkehrs stellen muß: ein Spiegelbild jenes Vorganges, der sich vor Jahrzehnten durch Einführung der Eisenbahnen vollzog. Die Befriedigung vitaler Interessen der Gesamtheit erheischt eben nicht allein den beständigen Vorrang vor der Aufrechterhaltung von solchen Sonderansprüchen, welche nur aus grundlosem Krähwinkelegoismus entspringen und in engherzigem, kleinbürgerlichem Geiste ihren Ursprung haben: selbst dann müssen jene Sonderansprüche zurücktreten, wenn in ihnen berechtigte Forderungen ganzer Berufsstände zum Ausdruck gelangen, sofern deren Erfüllung nicht von einer sehr wesentlichen Bedeutung ist für die innere Kraft des Staates und eine gesunde Verteilung der Bevölkerung. *Salus publica summa lex esto!*

¹ Vergl. Die Thätigkeit der preussischen Wasserbau-Verwaltung 1880—1890, Berlin, 1890.

Schlussbetrachtung.

Trotz der Herrschaft des Merkantilsystems hat die preussische Regierung des 18. Jahrhunderts im allgemeinen den einzelnen Beteiligten der Transportgewerbe in dem Wettstreite ihrer Kräfte und in der Ausführung ihres Berufes möglichst freie Hand gelassen. Wie weit sie ausnahmsweise im öffentlichen Verkehre Interessentengruppen begünstigte, zeigt noch besser als die Magdeburger Schifferbrüderschaft das lehrreiche Beispiel der Elbschiffergilde.

Spurlos gingen an ihr die wichtigen und heilsamen Gewerbereformen vorüber, welche Preußen in den 30er Jahren des 18. Jahrhunderts mit glücklicher und kühner Hand ergriff. Stets wurde sie als ein Ausnahmefall betrachtet, von dem trotz aller Bedenken nicht abgewichen werden dürfe. Erst als alle gewerblichen Einschränkungen den freiheitlichen Tendenzen einer generalisierenden Gesetzgebung zum Opfer fielen, sank auch sie danieder. Ihrem wirtschaftlichen Wesen nach war sie wie viele Zünfte seit den Zeiten des Verfalles des Zunftwesens eine der Mitglie­derzahl nach geschlossene Vereinigung einzelner zur Abwehr unbeschränkten Wettbewerbes und zur Erzielung größeren Gewinnes, welche sich von den heutigen monopolistischen Klassenverbindungen, Preis­koalitionen, Kartellen, hauptsächlich nur formell durch die dem Geiste ihrer Zeit entsprechende besondere staatliche Anerkennung, ihre privilegierte Stellung und ihren zünftlerischen Zwang unterschied.

Staatlich privilegierte, mit dem Monopolsrechte ausgestattete zünftlerische Genossenschaften haben seit dem Siege freihändlerischer Gedanken, seit der Übertragung der individuellen Freiheit auf die Wirtschaft ihr Ende gefunden. Der lokale Markt, auf welchem das alte, eng mit der Stadtpolitik verbundene Zunftwesen ruhte, war längst nicht mehr zu halten; die strenge Scheidung von Stadt und Land mußte beseitigt werden und einem gemeinsamen großen Markte weichen. Der moderne Staat konnte nur entstehen durch die Zertrümmerung aller mittleren Gewalten, welche zwischen ihm und dem einzelnen Individuum vorhanden waren.

Doch die spekulativ-privatwirtschaftliche Organisation der jetzigen Volkswirtschaft, wie sie das Princip der Gewerbe-freiheit, das System der freien Konkurrenz hervorrief, hat jene Verbände großindustrieller Unternehmer gezeitigt, welche dadurch für ihre Mitglieder die üblen Wirkungen einer sich völlig selbst überlassenen Produktion abzuschwächen und ihr eine nach Möglichkeit planmäßige Leitung zu geben sich bestreben, daß sie die Produktionsquantitäten der jeweiligen Nachfrage anpassen, dieselben annähernd gleich-mäßig verteilen und die Preise in den einzelnen Industrie-bereichen einer einheitlichen Regelung unterwerfen. An Stelle der längst ihres alten Geistes und ihrer ursprünglichen Bedeutung verlustig gegangenen Zünfte traten die eigen-mächtig durch freien Willen der Beteiligten errichteten Kartelle, welche in neuester Zeit durch die centralisierten Produktions-Monopolverbände, die Trustorganisationen der Ver-einigten Staaten, eine den Produktionsprozeß tief beeinflussende Gestaltung gewonnen haben.

Das Streben beider Arten der Produktionsregelung, der Kartelle wie der Zünfte in ihrer Verfallszeit, ist trotz der großen Verschiedenheit der rechtlichen, wirtschaftlichen und socialpolitischen Grundlage, auf welcher sie ruhen, doch im wesentlichen auf dasselbe gerichtet: Beschränkung der Kon-kurrenz, Monopolisierung der Produktionszweige, Monopolpreise. Autonome Kartelle werden und müssen fortbestehen, so lange der durch das Anwachsen der Mitbewerber und ihrer Mittel gesteigerte wirtschaftliche Kampf auch mit allen Waffen ge-rüstete Streiter erfordert, und nicht die Staatsgewalt „die bewußtlose Summenwirkung konkurrierender Privatkräfte“ in gesunde Schranken weist. Mit dem Zunehmen der Unübersicht-lichkeit in Intensität und Ausdauer der Nachfrage, mit der Verbesserung der Kommunikationsmittel, mit dem Anwachsen des Großbetriebes, der Konkurrenz der Großindustriellen, der Ausbildung faktischer Monopole, mit Vermehrung der Arbeiter-klasse und deren gesteigerter Abhängigkeit von einer immer geringer werdenden Zahl großkapitalistischer Arbeitgeber muß der regellose Zustand der Produktion immer drückender und schließlich unerträglich werden. Wenn Rodbertus Pauperismus und Handelskrisen als die Grundübel unserer gegenwärtigen Staatswirtschaft bezeichnet, so sind damit die unausbleiblichen Folgen einer anarchischen Volkswirtschaft noch nicht erschöpft; die große Reihe der Wirkungen auf Sitte und Moral z. B. er-fordert eine gesonderte Betonung.

Neuere Erörterungen haben in öffentlich rechtlichen Zwangs-betriebsgenossenschaften, denen von einer staatlichen Central-behörde, dem „Reichsarbeitsamte“, die Menge und die Preise der Produkte vorzuschreiben sind, die sichere Lösung des socialen Problems erblicken wollen. Ob durch dieselben

wirklich das Heil der Großindustrie erreicht und die sociale Not gehoben wird, muß doch wohl als eine Frage erscheinen, deren Erwägung ebenso die Grenzen erfahrungsmäßiger Wissenschaft überschreitet, wie diejenige aller anderen zahllosen Heilmittel, von denen ein jedes der menschlichen Gesellschaft die alleinige Rettung aus ihren jetzigen Leiden in fernerer Zeiten bringen soll.

Selbsterdachte, aus ideologischen Gedanken zusammengesetzte Ausmalungen der Zukunft, welcher der menschliche Geist nur zu gern vorarbeiten möchte, entspringen zwar stets den Zeiten socialer Krisen, die wie unsere Tage an dringlichen Problemen der Praxis überreich sind. Dennoch müssen jene Zukunftsbilder im Grunde als müßig bezeichnet werden, weil die Anregungen, welche Wissenschaft und Praxis aus ihnen erhalten können, immer nur bedingte sind.¹ Mit der Anpreisung solcher Gestaltungen künftigen Gemeinschaftslebens, welche von der Grundlage des gesellschaftlichen Zustandes in der Gegenwart durch eine tiefe Kluft getrennt sind, ist dem unter dem Drucke der socialen Mißverhältnisse leidenden Teile der Menschheit sicherlich kaum ein Dienst geleistet. In gar zu kühnem Fluge setzen sich die idealistischen Theoretiker über die Schranken des Gegebenen hinfort.

Auch bei der Empfehlung von staatlichen Zwangskartellen, oder wie man jene Einrichtungen nennen mag, steht eine umfassende und vielseitige Darlegung über die Art und Weise ihrer Einführung noch aus; es wäre denn, daß man den Hinweis auf vorhandene Staatsmonopole, auf die Zwangsberufsgenossenschaften der Unfallversicherung und anderes als ausreichend erachte. Die Errichtung derartiger Institutionen bedeutet für die nationale Produktion eine Einschränkung, wenn nicht Beseitigung der inneren Konkurrenz, eine Hemmung der technischen Fortschritte, eine tiefgreifende Umgestaltung der vorhandenen wirtschaftlichen Rechtsordnung, vor allem ein völliges Aufgeben der Gewerbefreiheit, und erfordert eine mit merkantilistischer Strenge durchgeführte Absperrung gegen das Ausland zum Schutze der inländischen Monopolisten. Durch jede weitgehende Begrenzung des freien Wettbewerbes und durch Verhinderung, beträchtliche Kapitalmassen anzuhäufen und eigenmächtig zu großartigen, umfangreichen Unternehmungen zu verwenden, wird die Volkswirtschaft einer treibenden Gewalt beraubt: denn die Kapitalistenkonkurrenz ist, um mit Schäffles Worten zu reden, ein privatrechtlich geregelter

¹ Auch jede dogmatisch-principielle Behandlung wirtschaftlicher Fragen ist nur so weit von praktischer Bedeutung, als der Wirtschaftspolitik durch die objektiv gewonnenen Ergebnisse dieser Forschungsmethode ein ideales Entwicklungsziel gegenübergestellt wird, welches wirklich fruchtbare Vergleichen zwischen Theorie und Praxis gestattet.

Zuchtwahlvorgang, welcher einen nicht geringen Grad von Produktivität und den Fortschritt zur Großproduktion herbeiführt. Bei allen wesensgleichen oder -ähnlichen Vorschlägen wird der Satz, daß die Verteilung des Volkseinkommens dieselbe Berücksichtigung erfordere wie das Produktionsinteresse, weit übertrieben.

Allerdings bietet die gegenwärtige Wirtschaftsorganisation, vom Standpunkte der Verteilung aus betrachtet, eine durchaus unbefriedigende Lösung der socialen Aufgaben. Auf die privatwirtschaftlich - kapitalistische Epoche, deren inhärente sittliche und wirtschaftliche Mängel schon in der kurzen Zeit ihrer Dauer unverkennbar zu Tage liegen, muß entwickelungsgemäß dereinst eine Organisation der Volkswirtschaft folgen, welche die unbedingte Herrschaft des Individualismus vor einer altruistischen, d. h. selbstverleugnenden, versöhnenden und vermittelnden oder auch nur vor einer socialistischen, d. h. die Bedürfnisse der Gesellschaft in den Vordergrund stellenden Denk- und Handlungsweise zurücktreten läßt, einen vollkommeneren, edleren Wettstreit im Erwerbskampfe ermöglicht und die nationale Produktion vor der augenblicklichen Willkür privater Kapitalmacht sichert. Zu diesem Behufe aber die Realisierung eigen ersonnener, praktisch und theoretisch nicht unanfechtbarer, selbst für entfernte Zukunft von fraglicher Bedeutung erscheinender Heilspläne für die Gegenwart postulieren zu wollen, ist kaum minder aussichtslos als der Glaube an die augenblickliche Möglichkeit, die Institutionen der persönlichen Freiheit und des privaten Eigentums an sachlichen Produktionsmitteln, die Grundpfeiler des modernen Staates, vollständig in Trümmer schlagen zu können, anstatt sie nur den Anforderungen der Zeit entsprechend nach Inhalt und Ausdehnung einzuschränken. Eine solche Anschauung wird überhaupt dann erst denkbar, sobald dereinst das trotz verschiedenartiger Ausbesserungen morsch gewordene Staatsgebäude durch andere Mittel nicht mehr aufrecht zu halten ist.

Der Gang des historischen Lebens samt den in ihm sich abwickelnden wirtschaftlichen Erscheinungen vollzieht sich nun einmal nicht ohne inneren Zusammenhang. Das Ganze gleicht einer Kette, in welcher jedes Glied in das andere eingeschlossen und durch das andere bedingt ist. Das Gegenwärtige folgt mit größerer oder geringerer Notwendigkeit aus dem Vorangegangenen. In mundo non datur saltus, non datur hiatus. Gesetze sind zunächst Ergebnisse der bis zu ihnen führenden Entwicklung, und darum erst Vorschriften für die Zukunft. Gerade der konservative Zug, das Festhalten an dem Altüberlieferten bildet ein untrügliches Zeichen politischer Tüchtigkeit eines Volkes und erscheint für seinen Bestand unerläßlich.

Andererseits ist der ewige Wechsel der Zustände, das

unaufhaltsame Übergehen in andere Lebensformen die einzige Notwendigkeit, die einzige unumstößliche Gewißheit, welche die Geschichte bei lebens- und entwicklungsfähigen Völkern zu lehren vermag. Auch in der scheinbar stabilsten gesellschaftlichen Ordnung solcher Völker ruhen bereits alle Kräfte der Weiterbildung, die zersetzenden und vernichtenden wie die aufbauenden und verjüngenden Gewalten. Mit dieser Erfahrungsthatsache verbindet sich die Einsicht, daß nur durch die Überführung jener Kräfte in gesunde Bahnen, nur durch das Ausgleichen und Versöhnen widerstreitender Mächte, nur durch Erstarkung geistiger Bildung und sittlich-religiöser Triebe, durch Erweiterung der Erkenntnis und Beherrschung der Naturgewalten, das Erwachen triebkräftiger Gebilde an Stelle erstarrter, verkümmelter und angefaulter Organisationen, der Fortschritt in der Menschheitsentwicklung geboten und gesichert wird. Die socialkritischen Momente der letzteren liegen stets dort, wo die veränderten Anschauungen über die Grundbegriffe der einzel-menschlichen Machtsphäre, welche die Umwälzungen in Technik, Arbeitsteilung und Verkehr zur Ursache haben, nicht mehr mit den überlieferten Formen in Einklang stehen, und die alten Ordnungen plötzlich sich als unzureichend erweisen. Wenn alsdann die staatliche Gesetzgebung nicht rechtzeitig eingreift und den neuen unabweisbaren Forderungen nicht genügt, werden zumeist die herrschenden Klassen und die im Dienste des öffentlichen Wohles stehenden leitenden Gewalten durch revolutionäre Umtriebe und Umsturzgedanken, in denen die Unzufriedenheit und die Mißstimmung der Masse sich äußern, an ihre socialen Pflichten gemahnt. Nur ein Verständnis der berechtigten Klagen und eine gründliche Erwägung der Heilmittel vermögen die Gefahren der Übergangsstadien abzuwenden und die friedliche Lösung der Schwierigkeiten zu erleichtern. Gerade die Formen dieser Übergänge und die Rätlichkeit und Erprobung ihrer Durchführung ins Auge zu fassen, ist das Kennzeichen gesunder und heilbringender Vorsicht und Voraussicht.

Alle politische Ethik muß den Gedanken der Selbsterhaltung und deshalb auch den der Gesundheit jedes Teiles des Staatskörpers als den sittlich höchsten hinstellen. Auch nach der Aufhebung der vom Mittelalter herübergenommenen wirtschaftlichen Zwangsformen und nach dem Eintritt in einen ganz neuen Abschnitt wirtschaftlichen Lebens und Denkens ist der erhoffte Stillstand in dem stetigen Flusse der ökonomischen Entwicklung nicht möglich, vielmehr gerade eine Neuorganisation des wirtschaftlichen und socialen Lebens zur Notwendigkeit geworden. Eine zu sorglos den natürlichen Lauf der Dinge abwartende, mit jeder prophylaktischen Gesetzgebung zu lange zögernde Stellungnahme, ein Quietismus, wie ihn die ältere historische Schule der Nationalökonomie vertrat, er-

scheint den Lebensbedingungen des modernen Staates gegenüber unhaltbar. Wenn es wahr ist, daß jede Störung der bestehenden Rechtsordnung eine um so verhängnisvollere, vernichtendere Wirkung auf Volkswirtschaft und Gesellschaft ausüben muß, je verschiedenartiger und verwickelter die Verkehrsformen auftreten, je weiter die Arbeitsteilung sich entfaltet, und dadurch die gesellschaftlichen Institutionen und die socialen Klassen sich differenzieren, je weiter überhaupt die Volkswirtschaft ausgebildet ist, und Sitte, Moral, Recht, Wissenschaft und Kunst sich geläutert und zu einer Eigenart ausgeprägt haben: so wird es die erste Aufgabe jedes Staates sein müssen, sobald er kraft seiner autoritativen Gewalt die erforderliche Unterordnung der Einzelwillen unter den Gesamtwillen erreicht hat, der Prävention diejenige Ausdehnung zu geben, welche zur Erfüllung der beiden organischen Staatszwecke, des Kultur- und Wohlfahrtszweckes, innerhalb der durch die Verhältnisse gegebenen Grenzen, wie vor allem des Rechts- und Machtzweckes notwendig ist.

Weit mehr Berücksichtigung als jene angepriesenen Zwangskartelle würde ein anderer Vorschlag verdienen, welcher in staatlich geregelten, mit dem Monopole für das gesamte Staatsgebiet ausgestatteten Kartellen einen der Wege zur Lösung der socialen Frage gefunden zu haben glaubt. Er käme einer Übertragung der alten städtischen Zunftorganisation in ihren wesentlichsten Punkten auf die Gesamtheit des heutigen Staates gleich, mit denjenigen Änderungen, die der erweiterte Kreis bedingt. Sie wäre keineswegs als Anlegung jener Zwangsjacke zu bezeichnen, deren Entledigung man vor 80 Jahren als die Errettung aus langer Trübsal gepriesen hat, sondern als befreiende und erlösende That aus der ordnungslosen Wirtschaft der Jetztzeit.

Den Bestrebungen, demjenigen Zustande sich zu nähern, in welchem durch ein planmäßiges Zusammenwirken aller gesellschaftlichen Arbeitskräfte die Gesamtproduktion der Gesamtkonsumtion in der Fülle socialer Konjunkturen angepaßt ist, kann die principielle Berechtigung niemals abgesprochen werden. Die allmähliche Fortentwicklung der heutigen privaten Kartelle durch staatsgesetzliche Regelung scheint dazu einen ersten Schritt in der Praxis zu bilden. Daß dieselbe sowohl vom Verteilungs- wie vom Produktionsstandpunkte aus gefordert werden muß, sobald die Kartelle eine für die gesamte nationale Güterherstellung und Bedürfnisbefriedigung entscheidende Bedeutung gewinnen, ist augenscheinlich. Überall, wo aus der Mitte der wettbewerbenden Wirtschaftssubjekte heraus gleichsam mit elementarer Gewalt neue Organisationsformen sich zeigen, wo Interessenverbände erkennbare Gestaltung annehmen und weite Kreise des wirtschaftlichen Lebens in ihre Abhängigkeit stellen, wird die Staatsgewalt

von oben her formend, hier lindernd und einschränkend, dort stärkend und ausbildend einzugreifen haben, um sie als dienende Glieder einzufügen in den Zusammenhang eines großen einheitlichen Ganzen. Durch eine solche Verbindung von privaten Institutionen und staatlicher Beaufsichtigung, von Selbsthilfe und Staatshilfe werden die Vorteile des privatwirtschaftlichen Betriebes am leichtesten gewahrt und die Nachteile rein staatlicher Einrichtungen am besten vermieden.

Hier galt es allein im Anschlusse an eine wichtige Verkehrsinstitution der Vergangenheit, welche in ihrer starren, staatlich sanktionierten Monopolgestalt in unser Jahrhundert hineinragte, die wundersame und doch historisch bedingte Thatsache zu berühren, daß wir am Ende desselben Jahrhunderts aus dem freien Wettbewerbe Aller gegen Alle, durch Jahrzehnte innerer Gährung, der Reibung der Interessen, der Spannung und Messung aller Kräfte hindurch zu den Anfängen einer ähnlichen Monopolbildung gelangt sind. So knüpft sich zu aller Zeit auch im wirtschaftlichen Leben über gewaltsame, unvermittelte Umgestaltungen der Gesetzgebung hinfort die Gegenwart an die Vergangenheit, und es ist die erste Aufgabe jedes Volkswirtes, dies scheinbar Gesetzmäßige, die ewigen Wahrheiten alles wirtschaftlichen Geschehens zu erfassen und zu kennzeichnen.



Staats- und socialwissenschaftliche Forschungen.

Herausgegeben von

Gustav Schmoller.

Band I bis X und XI. Band 1. bis 3. Heft. gr. 8°. Preis 244 M. 40 Pf.

Inhalt:

Erster Band. 1878. Preis 18 M.

- I. 1. Die Ausbildung der grossen Grundherrschaften in Deutschland während der Karolingerzeit. Von Karl Theodor von Inama-Sternegg. (VI, 118 S.) 3 M. 20 Pf.
- I. 2. Die deutschen Städtesteuern, insbesondere die städtischen Reichsteuern im 12. und 13. Jahrhundert. Von Karl Zeumer. (VIII, 162 S.) 4 M.
- I. 3. Beiträge zur Geschichte des französischen Wirtschaftslebens im elften Jahrhundert. Von Karl Lamprecht. (VIII, 152 S.) 4 M.
- I. 4. Die innere französische Gewerbepolitik von Colbert bis Turgot. Von Henry W. Farnam. (VIII, 85 S.) 2 M. 40 Pf.
- I. 5. Die Gliederung der Gesellschaft nach dem Wohlstande, auf Grund der neueren amtlichen deutschen Einkommens- und Wohnungsstatistik. Von R. Michaelis. (IX, 134 S.) 4 M. 40 Pf.

Zweiter Band. 1879. Preis 27 M.

- II. 1. Der Kampf um Gewerbeform und Gewerbefreiheit in Bayern von 1799—1868. Nebst einem einleitenden Ueberblick über die Entwicklung des Zunftwesens etc. Von Josef Kaizl. (VIII, 174 S.) 4 M. 40 Pf.
- II. 2. Die Industrie am Niederrhein. I. Theil. Die linksrheinische Textilindustrie und die Lage ihrer Arbeiter. Von Alphons Thun. (X, 218 S.) 6 M.
- II. 3. Die Industrie am Niederrhein. II. Theil. Die Industrie im bergischen Lande. Von Alphons Thun. (VIII, 262 S.) 6 M.
- II. 4. Die schweizerische Allmend in ihrer geschichtlichen Entwicklung vom XIII. Jahrhundert bis zur Gegenwart. Von A. v. Miaskowski. (XVIII, 245 S.) 6 M.
- II. 5. Ueber das ältere deutsche Münzwesen und die Hausgenossenschaften besonders in volkswirtschaftlicher Beziehung. Von K. Th. Eheberg. (VIII, 208 S.) 4 M. 60 Pf.

Dritter Band. 1880—82. Preis 26 M.

- III. 1. Landwirthschaft und Gewerbe in Mittelrussland seit Aufhebung der Leibeigenschaft. Von Alphons Thun. 1880. (IX, 246 S.) 6 M.
- III. 2. Die Strassburger Goldschmiedezunft von ihrem Entstehen bis 1681. Urkunden und Darstellung. Ein Beitrag zur Gewerbegeschichte des Mittelalters von Hans Meyer. 1881. (XIII, 224 S.) 6 M.
- III. 3. Die Effektenbörse. Eine Vergleichung deutscher und englischer Zustände. Nebst einem Anhang: Die Entwicklung des Instituts der bedingten Makler in Deutschland im XIX. Jahrhundert. Von Emil Struck. 1881. (X, 244 S.) 6 M.

- III. 4. Geschichte der preussisch-deutschen Eisenzölle von 1818 bis zur Gegenwart. Von Max Sering. 1882. (XXIV, 313 S.) 8 M.

Vierter Band. 1882—83. Preis 23 M.

- IV. 1. Städtefinanzen in Preussen. Statistik und Reformvorschläge von Philipp Gerstfeld. Mit 2 lithogr. Darstellungen. 1882. (VIII, 146 S.) 4 M.
- IV. 2. Fünf Dorfgemeinden auf dem hohen Taunus. Eine sozialstatistische Untersuchung über Kleinbauernthum, Hausindustrie und Volksleben von Gottlieb Schnapper-Arndt. Mit vier Stein- tafeln und mehreren in den Text gedr. Figuren (in Holzschn.). 1883. (VIII, 322 S.) 8 M.
- IV. 3. Die französische Getreidehandelspolitik bis zum Jahre 1789 in ihrem Zusammenhange mit der Land-, Volks- und Finanzwirtschaft Frankreichs. Ein Beitrag zur französischen Wirtschaftsgeschichte. Von A. Araskhaniantz. 1882. (X, 166 S.) 4 M.
- IV. 4. Der christlich-soziale Staat der Jesuiten in Paraguay. Von E. Gothein. 1883. (VIII, 68 S.) 1 M. 80 Pf.
- IV. 5. Geschichte der direkten Steuern in Baiern vom Ende des XIII. bis zum Beginne des XIX. Jahrhunderts. Ein finanzgeschichtlicher Versuch von Ludwig Hoffmann. 1883. (XIV, 220 S.) 5 M. 20 Pf.

Fünfter Band. 1883—86. Pr. 29 M. 60 Pf.

- V. 1. Das englische Arbeiterversicherungswesen. Geschichte seiner Entwicklung und Gesetzgebung. Von Wilh. Hasbach. 1883. (XVI, 447 S.) 10 M.
- V. 2. Die Unfall-Gesetzgebung der europäischen Staaten. Von T. Bödiker. 1884. (VI, 172 S.) 4 M.
- V. 3. Die Entwicklung der ständigen Diplomatie vom XV. Jahrhundert bis zu den Beschlüssen von 1815 und 1818. Von O. Krauske. 1885. (VI, 245 S.) 5 M. 60 Pf.
- V. 4. Das englische Armenwesen in seiner historischen Entwicklung u. in seiner heutigen Gestalt. Von P. F. Aschrott. 1886. (XXI, 450 S.) 10 M.

Sechster Band. 1886. Preis 21 M.

- VI. 1. Das Manufakturhaus auf dem Tabor in Wien. Ein Beitrag zur österreichischen Wirtschaftsgeschichte des XVII. Jahrhunderts. Von Hans J. Hatschek. 1886. (VIII, 89 S.) 2 M. 80 Pf.
- VI. 2. Die Gewinnbetheiligung, ihre praktische Anwendung und theoretische Berechtigung auf Grund der bisher gemachten Erfahrungen untersucht v. Heinr. Frommer. 1886 (X, 149 S.) 3 M. 60 Pf.
- VI. 3. Die gesetzliche Regelung des Feingehalts der Gold- und Silberwaaren. Von T. Bödiker. 1886. (VIII, 98 S. m. Illustr.) 2 M. 60 Pf.

VI. 4. Die deutsche Armengesetzgebung und das Material zu ihrer Reform. Von E. Muensterberg. 1886. (XXVI, 570 S.) 12 M.

Siebenter Band. 1887—88. Pr. 19 M. 20 Pf.

VII. 1. Volksvermögen, Volkseinkommen und ihre Verteilung. Von Hermann Lösch. 1887. (VII, 110 S.) 2 M. 60 Pf.

VII. 2. Die wichtigeren preussischen Reformen der direkten händlichen Steuern im 18. Jahrh. Von C. A. Zakrzewski. 1887. (VIII, 99 S.) 2 M. 40 Pf.

VII. 3. Geschichte der Preussischen Regieverwaltung von 1766 bis 1786. Von W. Schultze. 1. Thl. 1887. (X, 432 S.) 9 M. 60 Pf.

VII. 4. Organisation und Verpflegung der preussischen Landmilizen im siebenjährigen Kriege. Ein Beitrag zur preussischen Militär- und Steuergeschichte von Franz Schwartz. 1888. (X, 196 S.) 4 M. 60 Pf.

Achter Band. 1888—89. Preis 22 M.

VIII. 1. Geschichte des magdeburgischen Steuerwesens von der Reformationszeit bis ins achtzehnte Jahrhundert. Nebst Aktenstücken und statistischen Aufstellungen. Von Harald Biel-feld. 1888. (X, 196 S.) 4 M. 60 Pf.

VIII. 2. Das Konsulat des Meeres in Pisa. Ein Beitrag zur Geschichte des Seewesens, der Handels-gilden und des Handelsrechts im Mittelalter. Von Adolf Schaub. 1888. (XIII, 309 S.) 7 M.

VIII. 3. Die römische Campagna. Eine socialökono-mische Studie von W. Sombart. 1888. (VIII, 182 S.) 4 M. 20 Pf.

VIII. 4. Der Prozess gegen Eberhard Danckelman. Ein Beitrag zur brandenburgischen Verwaltungsgeschichte von Curt Breysig. 1889. (VIII, 116 S.) 2 M. 60 Pf.

VIII. 5. Deutsche städtische Getreidehandelspolitik vom 15. bis 17. Jahrhundert. Mit besonderer Berücksichtigung Stettins und Hamburgs von Wilhelm Naudé. 1889. (VIII, 154 S.) 3 M. 60 Pf.

Neunter Band. 1889—90. Preis 17 M.

IX. 1. Der öffentliche Kredit im Mittelalter. Nach Urkunden der Herzogtümer Braunschweig und Lüneburg. Von A. von Kostanecki. 1889. (VIII, 154 S.) 3 M.

IX. 2. Die Glasindustrie im Hirschberger Thale. Ein Beitrag zur Wirtschaftsgeschichte Schlesiens. Von Gustav Lange. 1889. (VIII, 145 S.) 3 M. 20 Pf.

IX. 3. Pforzheims Vergangenheit. Ein Beitrag zur deutschen Städte- und Gewerbe-geschichte von Eberhard Gothein. 1889. 2 M. 20 Pf.

IX. 4. Ueber die gutsherlich-bäuerlichen Rechtsverhältnisse in der Mark Brandenburg vom 16. bis 18. Jahrhundert. Von Friedrich Großmann. 1890. 3 M. 60 Pf.

IX. 5. Ulms Baumwollweberei im Mittelalter. Urkunden und Darstellung. Ein Beitrag zur deut-schen Städte- und Wirtschaftsgeschichte. Von Eugen Näbbling. 1890. 5 M.

Zehnter Band. 1890. Preis 28 M. 80 Pf.

X. 1. Ueber sociale Differenzierung. Sociologische und psychologische Untersuchungen von G. Simmel. 1890. Preis 3 M. 60 Pf.

X. 2. Die allgemeinen philosophischen Grundlagen der von F. Quesnay und A. Smith begründeten politischen Oekonomie. Von W. Hasbach. 1890. Preis 4 M. 40 Pf.

X. 3. Beiträge zur wirtschaftlichen Entwickelungs-geschichte der vereinigten Niederlande im 17. und 18. Jahrhundert. Von O. Pringsheim. 1890. Preis 2 M. 80 Pf.

X. 4. Japans Volkswirtschaft und Staatshanshalt. Von K. Rathgen. 1891. Preis 18 M.

Elfter Band.

XI. 1. Die sociale und wirtschaftliche Lage der galizischen Schuhmacher. Eine Studie über Haus-industrie und Handwerk auf Grund eigener Er-hebungen. Von C. v. Paygert. 1891. Preis 4 M. 60 Pf.

XI. 2. Geschichte der preussischen Fabrikgesetzgebung bis zu ihrer Aufnahme durch die Reichsgewerbe-or-dnung. Auf Grund amtlicher Quellen bearbeitet von G. K. Anton. 1891. Preis 4 M. 60 Pf.

XI. 3. Der Friedrich-Wilhelms-Kanal und die Berlin-Hamburger Flussschiffahrt. Beiträge zur preussischen Strompolitik des 17. und 18. Jahrhunderts. Von K. Toeche-Mittler. 1891. Preis 3 M. 60 Pf.

Zur deutschen Social- und Gewerbepolitik der Gegenwart.

Reden und Aufsätze

VON

Gustav Schmoller.

1890. Preis 9 M.

Inhalt: Rede zur Eröffnung der Besprechung über die sociale Frage in Eisenach den 6. Oktober 1872. — Der moderne Verkehr im Verhältniss zum wirtschaftlichen, socialen und sittlichen Fortschritt. 1873. — Die sociale Frage und der preussische Staat. 1874. — Die Natur des Arbeitsvertrags und der Kontraktbruch. 1874. — Die Reform der Gewerbeordnung. Rede, gehalten in der Generalversammlung des Vereins für Socialpolitik am 10. Oktober 1877. — Der Übergang Deutschlands zum Schutzzollsystem. — Rede in der Generalversammlung des Vereins für Socialpolitik am 21. April 1879. — Die Wissenschaft, die Parteiprinzipien und die praktischen Ziele der deutschen Politik. Einleitende Worte bei Übernahme des Jahrbuches für Gesetzgebung etc. 1880. — Die Gerechtigkeit in der Volkswirtschaft. 1880. — Das untere und mittlere gewerbliche Schulwesen in Preussen. 1881. — Der Deutsche Verein gegen den Missbrauch geistiger Getränke und die Frage der Schankkonzessionen. 1883. — Hermann Schulze-Delitzsch und Eduard Lasker 1884. — Ein Mahnruf in der Wohnungsfrage. 1887. — Über Wesen und Verfassung der grossen Unternehmungen. 1889. — Über Gewinnbeteiligung. 1890. — Die kaiserlichen Erlasse vom 4. Februar 1890 im Lichte der deutschen Wirtschaftspolitik von 1866—90.