

Die Entwicklung
der
deutschen Reederei

seit

**Beginn des 19. Jahrhunderts bis zur Begründung
des Deutschen Reichs.**

Von

Max Peters

Dr. der Staatswissenschaften.



Verlag von Gustav Fischer in Jena.
1899—1905.

Die Entwicklung
der
deutschen Reederei

seit

**Beginn des 19. Jahrhunderts bis zur Begründung
des Deutschen Reichs.**

Von

Max Peters

Dr. der Staatswissenschaften.

Zweiter Band.

Von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zur Begründung
des Deutschen Reichs.



Verlag von Gustav Fischer in Jena.

1905.

Vorwort.

War die Abfassung des ersten Bandes der Entwicklung der deutschen Reederei aus Mangel an Literatur mit großen Schwierigkeiten verknüpft, so waren diese bei der vorliegenden Arbeit kaum geringer. Auch für den Zeitraum von 1850—73 stand fast keine Literatur zur Verfügung, welche das Gebiet der Reederei im Zusammenhang behandelt. Es wäre wohl ausgeschlossen gewesen, auf Grund der im Literaturverzeichnis zusammengestellten Bücher und Schriften eine einheitliche Darstellung zu liefern, wenn dem Verfasser hierbei nicht aus seiner früheren Tätigkeit her die Kenntnis des Reedereigeschäfts zu statten gekommen wäre, die vor Abfassung des vorliegenden Teils der Arbeit durch einen längeren im Reedereigeschäft verbrachten Aufenthalt in Indien und Ostasien ergänzt und vertieft wurde. Die persönlichen Erfahrungen konnten freilich nicht den Mangel an Material für eine frühere Zeit ersetzen, doch ermöglichten sie es, das wenige Vorhandene brauchbar zu machen.

Als hauptsächlichste Quellen für die hier behandelte Zeit dienen das preußische Handelsarchiv, welches seit 1847 in Form eines regelmäßig herausgegebenen Nachrichtenblattes des preußischen Ministeriums für Handel und Gewerbe erscheint, die hier veröffentlichten Konsularberichte, sowie die Berichte der Handelskammern.

Als Grundlage für die Statistik, welche, soweit dem Verfasser bekannt, hier zum erstenmal in Zusammenhang auch für die einzelnen Häfen erscheint, so daß die seit 1873 veröffentlichte Statistik des Deutschen

Reichs an sie anschließt, haben gedruckte amtliche Statistiken, die schriftlichen Mitteilungen statistischer Ämter und die Akten des Kgl. preußischen Handelsministeriums gedient. Für die freundlichst gestattete Benutzung derselben sagt der Verfasser dem Kgl. preußischen Ministerium für Handel und Gewerbe seinen besten Dank; gleichfalls den statistischen Ämtern in Schwerin und Lübeck für die gegebenen ausführlichen Mitteilungen, ferner der Kommerzbibliothek in Hamburg für die stets bereitwillige Übersendung benötigter Bücher und Schriften.

Veränderte Verhältnisse gestatten dem Verfasser nicht, in absehbarer Zeit die weitere Entwicklung der Reederei in der Zeit von der Begründung des deutschen Reichs bis auf die Gegenwart zu bearbeiten. Daß aber auch die beiden vorliegenden Abteilungen dazu beitragen mögen, das richtige Verständnis für dieses wichtige Gebiet der Volkswirtschaft zu fördern, ist sein Wunsch.

Jena, November 1904.

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Vorwort	V
Inhaltsverzeichnis	VII
Literaturverzeichnis	IX

Erster Teil.

1. Die Schifffahrtspolitik	1
2. Die Handelspolitik	15

Zweiter Teil.

Erster Abschnitt.

Die Ostsee-Reederei.

I. Die Reederei Preußens.

1. Die Aufhebung der Navigationsakte und die Reederei im allgemeinen	29
2. Die Reederei in den einzelnen Häfen	42
3. Zusammenfassung	69

II. Die Reederei in Mecklenburg	71
---	----

III. Die Reederei in Lübeck	84
---------------------------------------	----

IV. Die Reederei an der Ostküste von Schleswig-Holstein	90
---	----

Zweiter Abschnitt.

Die Nordsee-Reederei.

I. Die Reederei an der Westküste von Schleswig-Holstein	96
---	----

II. Die Reedereien Hamburgs und Bremens.

1. Die Aufhebung der Navigationsakte und die Reederei im allgemeinen	100
2. Die Redereien Hamburgs und Bremens im einzelnen	126
3. Zusammenfassung	159

III. Die Reederei im östlichen Teile Hannovers	162
--	-----

IV. Die Reederei in Oldenburg	168
---	-----

V. Die Reederei im westlichen Teile Hannovers	173
---	-----

VI. Die Reederei im Rheinland	178
---	-----

Dritter Abschnitt.

- I. Die deutsche Reederei während der Kriege 1848/49, 1864, 1866, 1870/71 179
- II. Übersicht über die gesamte deutsche Reederei 186

Dritter Teil.

- I. Statistik über den Bestand der Seeschiffe in den deutschen Häfen 189
- II. Statistik über den Seeschiffverkehrsverkehr in den deutschen Häfen 216
-

Literatur.

Außer der im I. Band angegebenen Literatur.

I. Allgemeine Literatur.

- Kommerzialnachweisungen des Zollvereins 1858 ff.
Preußisches Handelsarchiv 1847 ff.
Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bd. XLIX—LI:
Die Handelspolitik der wichtigeren Kulturstaaten in den letzten Jahrzehnten.
Ebendasselbst, Bd. LII:
Auswanderung und Auswanderungspolitik in Deutschland.
Ebendasselbst, Bd. LVII:
Die Handelspolitik Englands und seiner Kolonien in den letzten Jahrzehnten.
Ebendasselbst, Bd. LXXII:
Englische Auswanderung und Auswanderungspolitik. — Einwanderung und Einwanderungsgesetzgebung in Nordamerika und in Brasilien.
Ebendasselbst, Bd. CIII:
E. Fitger, Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschifffahrt von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis auf die Gegenwart 1902.
Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik, Suppl. VII, 1881:
Krökel, Die Entwicklung des preußisch-deutschen Zolltarifsystems.
Jahrbuch für Gesetzgebung 1871 ff.: 1871: Handel, Zollwesen, Konsularwesen; 1873: Romberg, Seewesen; 1874: Lewis, Die Entschädigung der deutschen Reeder Deutschlands See- und Welthandel zu gegenwärtiger Zeit 1860 aus „Stimmen der Zeit“.
J. L. Tellkamp, Beiträge zur Nationalökonomie 1851/53.
H. Meidinger, Die deutschen Ströme 1853.
Emminghaus, Die reformatische Wirksamkeit des Norddeutschen Bundes 1868.
H. Scherer, Der Sundzoll 1845.
Der Sundzoll und die Vereinigten Staaten, Bremen 1854.
Der Sundzoll und der Welthandel, Leipzig 1854.
A. Soetbeer, Schiffahrtsgesetze 1848.
Martens, Recueil de Traités.
Lagemans, Recueil de Traités.
K. A. v. Kamptz, Die Handels- und Schiffahrtsverträge des Zollvereins 1845.
Aktenstücke in bezug auf Handel und Schiffahrt während des Deutsch-französischen Kriegs, Beiträge zum Staatsarchiv 1870.
Statistik des Deutschen Reichs, 1. R., Bd. VIII und XIII.
Alphabetische Verzeichnisse der deutschen Kauffahrteischiffe, herausgegeben vom Reichskanzleramt.
Amtliche Liste der Schiffe der Kriegs- und Handelsmarine.
E. Baasch, Beiträge zur Geschichte des deutschen Seeschiffbaues und der Schiffbaupolitik 1899.
Hertslet, Collection of commercial treaties.
Leone Lévi, History of british commerce 1872.
Statistical abstract for the United Kingdom.
The Times.
The Economist.
Daloz, Repertoire de legislation de droit.
Ambroise Colin, La navigation commerciale au XIX siècle, Paris 1901.
Kiaer, Statistique internationale, navigation maritime 1876 ff.

II. Literatur für die einzelnen Teile.

- Jahresbericht des Vorsteheramts der Kaufmannschaft von Memel, Königsberg, Elbing, Danzig, Stettin, Stralsund, Greifswald.
Statistik der überseeischen Ein- und Ausfuhr Stettins 1814—51, Stettin 1882.
F. Harkort, Die preußische Handels- und Kriegsmarine und ihre Stellung zum Zollverein 1852.
F. W. v. Rohrscheidt, Preußens Staatsverträge 1852.

- Die Handelsmarine der preußischen Provinzen Pommern und Preußen, herausgegeben vom Verein Stettiner Assekuradeure 1851 ff.
- Schiffahrtsakten im Kgl. preuß. Ministerium für Handel und Gewerbe.
- Berichte der preußischen Konsulate in Rostock und Wismar (im pr. H. A. veröffentlicht).
- M. Wiggers, Die Notwendigkeit einer gründlichen Reform in Warnemünde 1860.
- Ders., Das Projekt des Rostock-Berliner Schiffahrtskanals 1873.
- Beiträge zur Statistik Mecklenburgs.
- Statut der Pensionsanstalt für Seeschifferfamilien in Mecklenburg 1852.
- Schiffslisten der Segel- und Dampfschiffe der Nord- und Ostsee im Anfang des Jahres 1866, Hamburg 1866.
- Statistisches Jahrbuch für Lübeck, herausgegeben vom Verein für lübeckische Statistik.
- Fahrten der lübeckischen Schiffe 1850/51.
- Der holsteinisch-luxemburgische Transitzoll, Lübeck 1856.
- Jahresbericht der Handelskammern in Kiel, Flensburg und Altona.
- Berichte der preußischen Konsulate in Kiel, Flensburg und Tönning.
- J. Kühl, Handbuch der Zollgesetzgebung in den Herzogtümern Schleswig und Holstein, Kopenhagen 1844.
- Statistische Mitteilungen betreffend die schleswig-holsteinische Schifffahrt und Reederei, Flensburg 1867.
- Statistische Mitteilungen aus der schleswig-holsteinischen Zolldirektion 1865.
- Statistische Nachrichten über Handel und Schifffahrt der Herzogtümer Schleswig und Holstein i. J. 1848.
- Statistisk Tabelværk, ny række, sexagtyvende bind, Kopenhagen 1864.
- Verzeichnis der schleswig-holsteinischen Reeder ult. 1864.
- C. H. Mossin, Verzeichnis der schleswig-holsteinischen Schiffe über 10 C. L. 1843.
- Statistische Mitteilungen über die Schifffahrt und Reederei der Herzogtümer Schleswig und Holstein, H. Nr. 3 1866.
- Statistisches Tabellenwerk des Königreichs Dänemark, der Herzogtümer Schleswig und Holstein, Kopenhagen 1855.
- Hamburgs Handel und Schifffahrt 1845 ff.
- Jahresberichte der Handelskammer in Hamburg.
- Die Elbzölle, Aktenstücke und Nachweise 1814—59, Leipzig 1860.
- Hamburgs Handel, 7 Briefe an ein deutsches Zollparlamentsmitglied 1869.
- Jahresberichte der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-A.-G.
- E. Baasch, Die Anfänge des modernen Verkehrs Hamburgs mit Vorderindien und Ostasien in „Mitteilungen der geographischen Gesellschaft in Hamburg“, Bd. XIII
- E. Baasch, Hamburgs Handel und Verkehr im 19. Jahrhundert 1901.
- Hamburgische Börsenhalle.
- Landerer, Geschichte der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-A.-G.
- Jahresbericht der Deputation für Handel und Schifffahrt in Hamburg.
- Dr. J. L. Schwarz, Hamburgs Handel im Jahre 1856.
- A. Soetbeer, Bestrebungen und Wirksamkeit der Kommerzdeputation in Hamburg 1840 bis 1860.
- Prospekt einer Atlantischen Dampfschiffahrtslinie Hamburg-Westindien 1866.
- Hamburgische Reederei zu Anfang des Jahres 1859 (Manuskript).
- Jahrbuch für die amtliche Statistik des bremischen Staates 1867 ff.
- A. Duckwitz, Denkwürdigkeiten aus meinem öffentlichen Leben 1841/66.
- Weser-Zeitung.
- Jahresberichte des Norddeutschen Lloyd.
- Jahresberichte der Handelskammer in Bremen.
- Jubiläumsschrift zum 25 jährigen Bestehen des Norddeutschen Lloyd 1882.
- Statistische Nachrichten über das Großherzogtum Oldenburg 1857—68, H. 1, 5 u. 10.
- Paul Kollmann, Das Herzogtum Oldenburg 1878 u. 1893.
- Jahresberichte der Handelskammern von Geestemünde und Harburg, für Ostfriesland und Papenburg.
- Zur Statistik des Königreichs Hannover, H. 1—13.
- Hannoversches Schiffsrepertorium, alphabetisches Verzeichnis aller Seeschiffe 1860/61 und 1862/64.
- Verzeichnis der im Gebiete des ehemaligen Königreichs Hannover heimatlichen Schiffe 1867.
- Hannovers Handel und Schifffahrt zur See und die Mittel zur Hebung derselben, eine statistische Skizze, Göttingen 1864.
- Jahresberichte der Handelskammern in Köln und Duisburg.

Erster Teil.

1. Die Schiffahrtspolitik.

In den Bedingungen zum Betriebe der Schiffahrt waren seit Mitte des Jahrhunderts bedeutende Erleichterungen eingetreten. Die Schiffahrtspolitik der Staaten war bis dahin mit wenigen Ausnahmen engherzig egoistisch gewesen, indem sie darauf hinauslief, andere Völker vom Verkehr auszuschließen und nur der eigenen Reederei Rechte zuzuweisen. Das hatte sich geändert. Man sah ein, daß das Bestreben, lediglich etwas für sich zu gewinnen, ohne andern Anteil zu gönnen, auf die Dauer den Fortschritt in der eigenen Schiffahrt hemmte, denn auch jeder andere Staat verfolgte diesen Zweck, und suchte fremde Schiffe auszuschließen. Nicht nur die Schiffahrt Deutschlands, von dessen Staaten keiner diese Politik eingeschlagen hatte, weil dazu ein gemeinsames Vorgehen nötig gewesen wäre, hatte unter ihr gelitten, sondern überhaupt die Schiffahrt aller jener Nationen, welche durch eine solche Politik ihre eigene Schiffahrt insbesondere zu fördern gehofft hatten. Ein solcher Zustand war unnatürlich, weil die Schiffahrt ihrer Natur und ihrem Zwecke nach ein internationales Gewerbe ist, und daher auf die Dauer unerträglich. Auf offener See lassen sich sichtbare politische Grenzen nicht ziehen; ein Meer trägt die Flaggen aller Nationen und in Widerspruch hiermit stehen alle künstlichen Beschränkungen derselben. Mehr als irgendwo sonst im Erwerbsleben greifen in der Schiffahrt infolge ihrer Beweglichkeit die Interessen der Staaten in einander ein, sind die Staaten auf einander angewiesen. Wenn sie sich in Frankreich und Spanien heute nicht auf der Stufe der Entwicklung befindet, die den ausgezeichneten Bedingungen dieser Länder zu ihrem Betriebe entspricht, so ist das nicht in letzter Linie mit darauf zurückzuführen, daß man dort mit einer schutzzöll-

nerischen Schiffahrtspolitik niemals ganz zu brechen wagte und ihre Reedereien somit auch gar nicht in die Lage kommen ließ, ihre eigene Kraft zu erproben.

Anders in England.

Mit Huskisson war, wie bekannt¹⁾, eine Partei in England entstanden, die die Beseitigung aller die Schiffahrt beschränkenden Bestimmungen anstrebte, die England zu einem Freihandelsstaat machen wollte. Nicht „durch“ die Navigationsakte²⁾, sagte sie, sondern „trotz“ der Navigationsakte sei Englands Schiffahrt groß geworden, denn die natürlichen Bedingungen zum Betriebe der Schiffahrt seien in England in so reichem Maße vorhanden, daß eine Schutzzollpolitik sie in ihrer Entwicklung nicht habe zurückhalten können.

Man sah, wie die Schiffahrt der Vereinigten Staaten immer mehr zunahm, die schließlich nur noch wenige hunderttausend Tons hinter der Flotte Englands zurückstand³⁾, trotzdem sie durch keine Navigationsakte geschützt wurde.

Allerdings sprach der Erfolg, den die englische Schiffahrt über die holländische davon getragen hatte, für die Navigationsakte. Aber diese Gewaltmaßregel hatte nur deshalb Erfolg gehabt, weil es unnatürlich war, daß Holland Frachtfahrer und Zwischenhändler für England war, wo England alle Mittel hatte, dieses selbst zu sein.

Es gelang der Freihandelspartei freilich nicht, die Navigationsakte mit einem Mal über Bord zu werfen, sondern Stück für Stück wurden sie aufgehoben. In den Jahren 1824 und 1825 hatte England die Differential-Schiffahrtsabgaben und Differentialzölle preußischen Schiffen gegenüber fallen lassen. Preußen und die Hansestädte hatten Gleichstellung mit der britischen Flagge erhalten, wozu bekanntlich⁴⁾ Preußen durch seine Reciprocitätspolitik den Anstoß gegeben hatte, und im Jahre 1839 waren auch fremde Schiffe allgemein zum Verkehr mit Britisch-Ostindien zugelassen worden, der für sie allerdings noch durch hohe Differentialzölle zugunsten englischer Waren erschwert wurde.

Als aber die Freihandelspartei in England endgültig die Führung gewonnen hatte, ging es rascher vorwärts. Sie setzte zunächst die Abschaffung der gleitenden Skala⁵⁾ der Getreidezölle, die das Brot verteuerte, durch. Weiter wollte sie durch Heranziehung fremder

1) Vergl. Bd. I, S. 33.

2) Vergl. Bd. I, S. 30.

3) S. S. 120.

4) Vergl. Bd. I, S. 70/71.

5) S. Bd. I, S. 55.

Schiffe zum englischen Handel auch eine Ermäßigung der Frachten und damit eine Verbilligung der Einfuhr von Rohprodukten und zugleich eine Verbilligung der Ausfuhr von Fabrikaten herbeiführen. Die englische Reederei, sagten ihre Anhänger, brauche die Konkurrenz nicht zu fürchten, sie könne durch sie vielmehr nur zu noch weiteren Fortschritten angespornt werden. Und durch die Gesetzgebung des Jahres 1849 und des Jahres 1852 fielen die Navigationsakte. Es fielen damit auch die „enumerated articles“¹⁾. Nicht nur englische Schiffe und diejenigen der Erzeugungsländer dieser „articles“ erhielten das Recht, dieselben zu befördern, sondern ohne Ausnahme die Schiffe aller jener Länder, in denen auch englische Schiffe keinen Beschränkungen unterworfen waren. Dasselbe galt auch mit Bezug auf die Beförderung der Erzeugnisse Europas, Asiens, Afrikas und Amerikas. Die Differentialzölle auf Steinkohle, den Hansestädten gegenüber bereits 1843 aufgehoben, wurden abgeschafft und damit war für die Schifffahrt ein in Masse vorkommender Ausfuhrartikel freigegeben, dessen Bedeutung für die Segelschifffahrt in dem Maße wuchs, wie die Dampfschifffahrt zunahm, wodurch viele weite Reisen ermöglicht wurden, die sonst aus Mangel an Ausfracht nicht hätten unternommen werden können. Auch dem Handel mit den britischen Kolonien, mit Australien stand nichts mehr im Wege. England ging noch weiter und gab im Jahre 1854 auch seine Küstenschifffahrt frei. Von fremden Schiffen wurde in England und seinen Kolonien nunmehr keine höhere Abgabe erhoben, als von britischen Schiffen, und auch die Küstenschifffahrt in den englischen Kolonien konnte auf Antrag dieser freigegeben werden.

Ein bemerkenswerter Punkt bei Aufhebung der Navigationsakte ist aber, daß, von der Küstenschifffahrt abgesehen, diese Erleichterungen nur solchen Staaten gewährt wurde, in denen auch englische Schiffe keinen Beschränkungen unterworfen waren, bzw. solchen, die die gewährte Freiheit mit gleicher vergalteten. Man gebrauchte das Reciprocitätsprinzip als Mittel, um die Schifffahrt von hemmenden Bestimmungen zu befreien. Es wurde eine Politik „do ut des“ eingeschlagen, und sie verfehlte ihre Wirkung nicht.

Bereits ein Jahr, nachdem Großbritannien seine Schifffahrtspolitik geändert hatte, änderte auch Holland die seinige, um dadurch der Vorteile der neuen englischen Gesetzgebung teilhaftig zu werden. Doch war man in Holland zurückhaltender. Zwar sollten nach dem neuen Gesetze vom 8. August 1850 alle Schiffe in Holland und seinen Kolonien gleiche Rechte mit den holländischen haben, wenn

1) S. Bd. I, S. 30/31.

sie, gleich England, Staaten angehörten, in denen holländische Schiffe dieselben Rechte wie die einheimischen hatten. Allein ein großes Hindernis blieb bestehen; man ließ nämlich die fremde Flagge nicht zur Küstenschiffahrt in Niederländisch-Indien zu. Wenn aber irgendwo, so war im Indischen Archipel die Küstenschiffahrt von Bedeutung. Der Handel konnte sich hier auf keinem Landwege nach einem Haupthafen hinbewegen, von wo aus die Verschiffungen stattfanden, sondern über zahlreiche Inseln verteilt, ließ er sich nur mittelst der Küstenschiffahrt zusammenfassen. Waren aber fremde Schiffe von dieser ausgeschlossen, so konnten sie trotz aller sonstigen erleichternden Bestimmungen keinen Anteil an dem Verkehr gewinnen, welcher zwischen diesen reichen Inseln und Europa stattfand. Hinderlich blieb auch, daß Holland durch Differentialzölle zu Gunsten holländischer Erzeugnisse die Ausfuhr aus anderen Ländern nach Niederländisch-Indien erschwerte.

Dem Vorgehen Hollands in der Abänderung der Schiffahrtsgesetze folgte im Jahre 1852 Belgien. Die belgische Schiffahrtspolitik hatte das Charakteristische der Schiffahrtsgesetze Frankreichs und Spaniens, die Unterscheidung in direkte und indirekte Fahrt, d. h. über fremde Häfen eingeführte Waren hatten höheren Zoll zu zahlen, als die, welche direkt aus dem Ursprungslande kamen, und ferner wurden aus der Zeit der Zusammengehörigkeit Belgiens und Hollands her noch Differentialzölle erhoben, die 1844 noch bedeutend erhöht worden waren. Nach dem neuen Gesetze war es nun erlaubt, daß Schiffe, die von transatlantischen Ländern oder von einem über die Straße von Gibraltar hinaus belegenen Hafen kamen, ohne die mit der direkten Einfuhr der Waren verbundene Zollermäßigung zu verlieren, Zwischenhäfen anlaufen konnten, um Ordre einzuholen, Handelsoperationen vorzunehmen und um Ladung einzunehmen oder zu löschen. In der indirekten Fahrt trat somit eine beträchtliche Erleichterung ein, indem die Schiffe nun je nach Lage des Marktes nach diesem oder jenem Hafen dirigiert werden konnten, ohne daß die mit ihnen angebrachten Waren dadurch des Anrechts auf niedrigere Zölle verlustig gingen. Von größerer Bedeutung noch wurde die Gesetzgebung des Jahres 1856, welche die Differentialzölle zu Gunsten der Einfuhr unter belgischer Flagge beseitigte, da sich erwiesen hatte, daß ihre Einführung (1844) den belgischen Reedern nichts genützt hatte¹⁾.

Von geringerer Wichtigkeit als das Vorgehen Englands, Hollands und Belgiens war die um diese Zeit stattfindende Änderung

1) S. Preußisches Handels-Archiv 1857, II, S. 262.

der Schiffahrtsgesetze in den skandinavischen Staaten, weil deutschen Schiffen hier schon vorher alle Zugeständnisse gemacht worden waren, deren die Flaggen privilegierter Staaten teilhaftig werden konnten, infolgedessen eigentliche Schwierigkeiten im Verkehr mit diesen Ländern damals nicht mehr bestanden hatten. Nur Lübeck gehörte nicht zu den privilegierten Staaten. Seine Schiffe hatten in Schweden die unverkürzte Differentialabgabe zu zahlen, nämlich 1. das auf den dreifachen Betrag erhöhte Lastgeld, 2. einen Aufschlagszoll von 40% auf die tarifmäßige Eingangsabgabe und ferner einen solchen Zuschlag, aber von 50%, auf die tarifmäßigen Ausfuhrzölle¹⁾. Umgekehrt aber hatten auch schwedische Schiffe in Lübeck erhöhtes Lastgeld zu entrichten. Diese Differenzierung wurde aber durch einen im Jahre 1852 zwischen Schweden-Norwegen und Lübeck abgeschlossenen Handelsvertrag dahin abgeändert, daß die Schiffe des anderen Kontrahenten nun wie die eigenen behandelt wurden²⁾.

Schweden und Norwegen paßten ihre Schiffahrtsgesetzgebung im Jahre 1857 den neuen Verhältnissen an. Alle Differenzierungen in Schiffahrtsabgaben und Zöllen, welche noch möglich gewesen waren, wurden fallen gelassen, und fremde Schiffe, auch ohne privilegiert zu sein, den nationalen gleichgestellt.

Die Abänderungen der Schiffahrtsgesetze Frankreichs waren durch die mit Abschluß des Handelsvertrages zwischen diesem Lande und England im Jahre 1860 einsetzende Freihandelsperiode veranlaßt worden.

Frankreich hatte bis dahin durch Gegenseitigkeitsverträge mit einer Reihe von Staaten, u. a. auch mit England, die Flagge des Vertragsstaates im direkten Verkehr zwischen dem betr. Staate und Frankreich der französischen gleichgestellt, erhob aber im Verkehr mit anderen Staaten Differential-Tonnengelder, Differential-Expeditionskosten und noch einige andere differentielle Flaggenzuschläge, die man kurzweg Flaggenzuschlag, „surtaxe de pavillon“, nannte. Aber nicht nur die fremden Schiffe wurde mit solchen Flaggenzuschlägen belastet, sondern auch die damit eingebrachte Ladung hatte Differentialzölle zu tragen. Ferner wurde von Waren, die über einen dritten Hafen, d. h. indirekt eingeführt wurden, eine „surtaxe d'entrepôt“ erhoben. Die Reform der französischen Schiffahrtspolitik setzte nun damit ein, daß durch Dekret vom 16. November 1860 die Einfuhr indischer Baumwolle und Jute und australischer Wolle aus dem Erzeugungslande auch ohne Flaggenzuschlag und aus englischen Entrepôts auch ohne

1) S. Soetbeer, Schiffahrtsgesetze VII u. X.

2) S. preuß. H.A. 1853, I, S. 225.

surtaxe d'entrepôt gestattet wurde. Ferner ließ man nach Abschluß des Handelsvertrages mit Belgien vom Jahre 1861 Kaffee, welcher aus belgischen Entrepôts stammte, zu ermäßigten Zollsätzen in Frankreich ein, und im gleichen Jahre wurde auch der Flaggenzuschlag für fremde Schiffe, welche Zucker und andere Produkte aus überseeischen Ländern einfuhrten, herabgesetzt¹⁾. So ging Frankreich Schritt für Schritt zu einer freieren Schifffahrtspolitik über. Nach einem am 19. Mai 1866 erlassenen Gesetz wurden die Tonnengelder bei Schiffen solcher Nationen aufgehoben, in deren Häfen auch französische Schiffe keine derartigen Abgaben zu zahlen hatten, und vom 13. Juni 1869 an sollten allgemein bei direkter Fahrt die von Schiffen anderer Nationen erhobenen Flaggenzuschläge fortfallen²⁾. Der Verkehr mit den französischen Kolonien war durch die Gesetze der Jahre 1860, 1861 und 1864 erlaubt worden; von 1869 an fielen auch im Verkehr mit ihnen die Flaggenzuschläge weg³⁾. Doch blieb das Verbot der Küstenschifffahrt in Frankreich und seinen Kolonien, wozu auch der Verkehr von Kolonie zu Kolonie rechnete, bestehen. Ebenso unterlag die indirekte Einfuhr nach wie vor der surtaxe d'entrepôt.

Spanien, welches, gleich Frankreich, zwischen nationalen Schiffen und solchen fremder Flagge unterschied und letztere differenzierte, nahm eine Änderung seiner Schifffahrtsgesetze im Jahre 1852 vor, augenscheinlich auch in Hinblick auf die neue englische Schifffahrtsgesetzgebung. In einem Dekret vom 3. Januar genannten Jahres war erklärt, daß die Schiffe solcher Staaten, welche ihrerseits keine erhöhten Abgaben von spanischen Schiffen erheben würden, in bezug auf Schifffahrtsabgaben gleich den nationalen behandelt werden sollten. Dieses Dekret klang aber nach mehr, als es in Wirklichkeit bot, da das Hauptgewicht der spanischen Differentialpolitik nicht in der Schifffahrtsabgabe ruhte, sondern in den Zöllen von unter fremder Flagge eingeführten Waren⁴⁾. Eine durchgreifende Änderung trat erst im Jahre 1869 ein, als die sehr allgemein gewordene Bewegung zugunsten des Freihandels auch in Spanien Anhänger gewann. Die Zollreform jenes Jahres beseitigte die Differentialzölle im allgemeinen, hielt aber im Verkehr zwischen dem Mutterland und den Kolonien⁵⁾

1) S. Devers, La politique commerciale de la France depuis 1860, in den Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bd. LI, S. 143.

2) S. Dalloz, Répertoire de législation, Tome XXXIV: Organisation maritime, S. 1768.

3) S. das. Organisation des Colonies, S. 1186.

4) S. preuß. H.A. 1857, I, S. 99.

5) S. Gwinner; Die Handelspolitik Spaniens in den Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bd. LI.

noch an ihnen fest, d. h. hier wurde die fremde Flagge wie früher differenziert.

Was Italien betrifft, so wurden vor Begründung des Königreichs Differentialzölle nur im Süden, im Königreich beider Sizilien erhoben; in Sardinien waren dieselben bereits seit 1850 abgeschafft.

Will man zusammenfassend sich vergegenwärtigen, welche bedeutenden Fortschritte die freiere Schiffahrtspolitik seit 1850 gemacht hatte, so kommen sie am klarsten dadurch zum Ausdruck, daß gefallen waren:

1. die Gesetze, nach welchen fremde Schiffe eine höhere Abgabe zu entrichten hatten als die nationalen;
2. die Gesetze, nach welchen für die Ein- und Ausfuhr unter fremder Flagge höhere Abgaben zu zahlen waren als unter nationaler Flagge; und zwar beides:
 - a) im Verkehr mit dem Lande, dessen Flagge das Schiff führt
 - b) im Verkehr mit anderen Ländern;
 - c) im Verkehr mit den Kolonien;
3. das Verbot der Küstenschiffahrt (s. unten);
4. das Verbot der Schiffahrt von Kolonie zu Kolonie.

Es war zum Prinzip geworden, die fremde Flagge in Schiffahrtsabgaben und Zöllen etc. der nationalen gleichzustellen, und blieb auch noch manches Hindernis einer unbeschränkten Schiffahrt bestehen, wie z. B. in vielen Ländern die Reservierung der Küstenschiffahrt, besonders der Küstenschiffahrt in Niederländisch-Indien, im Verkehr zwischen Kolonien, die *surtaxe d'entrepôt* in Frankreich, so waren doch die gesetzlichen Bedingungen zum Betrieb der Schiffahrt für die fremde Flagge im großen Ganzen dieselben wie für die nationale.

Diese Erleichterungen in der Schiffahrt waren in den meisten Fällen verallgemeinert worden, bezw. konnten gegen *Reciprocität* erlangt werden.

In Deutschland war eine Differentialzollpolitik nicht üblich gewesen¹⁾; vielmehr waren fremde Schiffe, trotz der üblen Behandlung, die deutsche Schiffe infolge der fremdländischen Schiffahrtspolitik über sich ergehen lassen mußten, gleich den nationalen behandelt worden. In Preußen war als einziges Retorsionsmittel gegen Staaten, in denen preußische Schiffe höher als die nationalen belastet wurden, eine erhöhte Flaggenabgabe erlaubt. Man konnte aber weder ermäßigte Zölle auf Waren, die unter nationaler Flagge ankamen, noch

1) S. Bd. I, S. 29.

direkte oder indirekte Einfuhr, und wie in Preußen war es auch in Hannover und Oldenburg. Die Stadt Rostock hatte die Berechtigung, Differentialzölle zu erheben, und sie machte hiervon auch Gebrauch, wie daraus hervorgeht, daß im Jahre 1857 zwischen Mecklenburg und Belgien ein Vertrag abgeschlossen war, wonach der Differentialzoll von 50 %, der bis dahin von belgischen Schiffen erhoben wurde, in Wegfall kommen sollte, und, wie gezeigt, waren derartige Differentialzölle auch in Lübek möglich. In Hamburg hatte die nationale Flagge Befreiung vom Stadtzoll und Bremen hatte für seine Schiffe um die Hälfte ermäßigte Schifffahrtsabgaben. Im übrigen aber wurden die Schiffe aller Nationen gleich den eigenen behandelt.

Preußen trat demnach auch ohne weiteres in den Vollgenuß aller aus der neuen englischen Schifffahrtsgesetzgebung sich ergebenden Rechte. Dasselbe traf für Mecklenburg und auch für Hannover, Oldenburg und die Hansestädte, ferner nach einem zwischen Großbritannien und Dänemark im Jahre 1824 abgeschlossenen Vertrage¹⁾ für Schleswig-Holstein zu. Die deutschen Schiffe konnten nun alle Produkte, ohne irgend welche Ausnahmen, sowohl von Rußland wie von Kanada oder Australien nach Großbritannien bringen und ebenso großbritannische Produkte in umgekehrter Richtung befördern. Sie konnten von einem Hafen Großbritanniens nach dem anderen fahren und dort, gleich britischen Schiffen, Ladung löschen und einnehmen. Die ganze ausgedehnte Schifffahrt, die sich nach Großbritannien konzentrierte und von dort aus über den Erdball ging, stand ihnen unter gleichem Recht zu²⁾.

1) S. Soetbeer, Schifffahrtsgesetze.

2) Wie wenig England aber über seine liberale Schifffahrtspolitik das Interesse seiner Reeder wahrzunehmen vergißt, wo dies unbeschadet der Gesetze geschehen kann, dafür folgendes Beispiel:

Zufolge der Lage Englands würde es der deutschen Reederei ein Leichtes sein, durch Anlaufen eines englischen Hafens, z. B. Southampton, Anteil an der Auswandererbeförderung von England nach den Vereinigten Staaten zu gewinnen, da die englischen Häfen auf dem Wege der deutschen Schiffe nach Amerika liegen. Dieser den englischen Reedern hier drohenden Konkurrenz ist aber dadurch vorgebeugt, daß — was an sich nur geboten ist — den Passengers Acts zufolge Auswandererschiffe in England einer Untersuchung in Bezug auf Seetüchtigkeit etc. unterzogen werden müssen, bevor die Passagiere an Bord gelassen werden, eine Prüfung, die der fremden Flagge gegenüber aber so umständlich gehandhabt werden kann, daß dadurch den Schiffen ein unverhältnismäßig langer Aufenthalt entstehen würde und mit Rücksicht hierauf die deutschen Reedereien auf die Beförderung von Auswanderern von England oder Irland verzichten müssen. Diese Untersuchung der Schiffe erscheint aber deshalb überflüssig, weil die deutschen Auswandererschiffe bereits vor ihrer Abreise von Bremen oder Hamburg durch die deutsche Auswandererbehörde in Bezug auf Seetüchtigkeit, Verproviantierung u. s. w. eine Untersuchung erfahren, die an Gründlichkeit

Mit Holland schloß der Zollverein auf Basis der neuen Schiffahrtsgesetzgebung jenes Staates und nachdem deutscherseits verschiedene Tarifierabsetzungen und Befreiungen holländischer Rheinschiffe stattgefunden hatten, sowie dem holländischen Transithandel gleiche Vergünstigungen wie Belgien eingeräumt waren, am 31. Dezember 1851 einen Vertrag, demzufolge holländische und Zollvereinschiffe in Bezug auf Abgaben von Schiff und Ladung einander gleichgestellt waren, und zwar sowohl in der direkten wie in der indirekten Fahrt zwischen den Häfen der Niederlande und den Häfen des Zollvereins, wie in der Fahrt von und nach fremdländischen Häfen und im Verkehr mit den niederländischen Kolonien (Art. 1—3 u. 31). Sogar Gleichstellung der Erzeugnisse des Bodens und Gewerbetrieibes aus dem Zollverein mit denen aus den Niederlanden wurde festgesetzt und zwar für Niederländisch-Guayana allgemein (Art. 32 a), für Niederländisch-Indien wenigstens für eine Reihe von Produkten, wie Holz, Lichte, Eßwaren, Drogen, Kurz- und Galanteriewaren, Seife u.s.w. (Art. 32 b). Im übrigen genoß der Zollverein Meistbegünstigung. Durch § 2 des Protokolls vom 31. Dezember 1851 zum Art. 11 des Vertrages erhielt der Zollverein auch das Recht der Küstenschiffahrt in den Niederlanden zu denselben Bedingungen wie nationale Schiffe, nicht aber in Niederländisch-Indien. Dieser Vertrag wurde im Jahre 1854 Art. 34 zufolge auch auf Hannover und Oldenburg ausgedehnt, nachdem sie dem Zollverein beigetreten waren. Hamburger Schiffe waren den niederländischen bereits im Jahre 1850 gleichgestellt worden. Mecklenburg erhielt dieselbe Vergünstigung am 25. Januar 1851.

Gleichstellung mit der belgischen Flagge auch in der indirekten Fahrt (die direkte war bereits 1844 freigegeben) erhielt der Zollverein in Belgien durch einen Additionalvertrag vom 18. Februar 1852,

der englischen jedenfalls nicht nachsteht. Das hier mit Bezug auf die Auswandererbeförderung nach Amerika Gesagte trifft auch für die Beförderung III. Kl.-Passagiere nach Australien zu. England warnt sogar vor der Fahrt mit deutschen Schiffen. Das englische „Emigrants information office“ unterläßt nie, in seinen Handbüchern für Auswanderer nach Australien dem Hinweis auf die englische Gesetzgebung den Vermerk folgen zu lassen:

„Emigrants by the North German Lloyd and other companies, whose vessels do not clear from english ports, are not protected by these regulations“ (S. Rathgen, Englische Auswanderung und Auswanderungspolitik, in den Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bd. LXXII, S. 90/91.) Eine Adresse, die englischerseits deshalb an die englischen Auswanderer gerichtet wird, weil der Norddeutsche Lloyd die nach Australien bestimmten Passagiere nicht nach Southampton, sondern für seine Rechnung nach Antwerpen kommen läßt, wodurch die Schiffe der Untersuchung durch die englische Behörde entgehen.

1) Vergl. S. 4.

nachdem verschiedene Zugeständnisse in Bezug auf den belgischen Transithandel gemacht waren.

Schon zu wiederholten Malen, 1826 u. 1836, 1854 u. 1856 hatte der Zollverein versucht, einen Schiffahrtsvertrag mit Frankreich zustande zu bringen, wobei es ersterem hauptsächlich um Gleichstellung der Zollvereinschiffe mit der französischen Flagge im direkten Verkehr, wie England und andere Staaten sie besaßen, zu tun war¹⁾. Die Bemühungen waren indessen immer vergebens gewesen. Die Verhandlungen spielten auf das Gebiet von Konzessionen im Zolltarif hinüber, und in ihnen wollte keine Partei Zugeständnisse machen²⁾. Erst als Frankreich und der Zollverein sich dem Freihandel zugewandt hatten und auf dieser Basis zwischen beiden Staaten ein Handelsvertrag zustande gekommen war, wurde am 2. August 1862 auch ein Schiffahrtsvertrag geschlossen, der zwar Erleichterungen, nicht aber vollständige Reciprocität gewährte.

Nach diesem Vertrage sollten französische Schiffe, welche in Zollvereinshäfen einliefen, keine höheren Abgaben als die nationale Flagge zahlen, und umgekehrt nicht die in französische Häfen einlaufenden Zollvereinschiffe. Hierin standen sich die Schiffe beider Staaten somit gleich. Eine Ungleichheit zum Nachteil der Zollvereinschiffe war aber, daß auf sie eine Tonnenabgabe von 1 frc. in französischen Häfen, bzw. 2 frcs. in Algier, an Stelle der höheren surtaxe de pavillon nur dann Anwendung finden sollte, wenn sie direkt aus Zollvereinshäfen kamen, „venant directement des ports de Zollverein avec chargement et sans chargement de tout port quelconque“ (Art 1). Ebenso sollten aus den Zollvereinsstaaten eingeführte Waren in Frankreich mit der Einfuhr unter nationaler Flagge nur gleichgestellt sein, wenn sie aus dem Zollverein stammten,

1) Es wurden erhoben für von außereuropäischen Ländern eingeführte Waren:

	pro 100 Kilo	auf Zollvereinschiffen	auf französischen Schiffen
für Baumwolle		3.— frcs.	—
„ Wolle		3.— „	—
„ Reis aus Ostindien		9.— „	50 cts.
„ Reis aus außereuropäischen Ländern		9.— „	2.50 „
„ Farbhölzer		6.— „	—
„ Kaffee aus französischen Kolonien		105.— „	50.60 „
„ Kaffee aus Brasilien und Westindien		105.— „	95.— „
„ Thee aus China, pro 1 Kilo		6.— „	1.50 „
„ Zink, pro 100 Kilo		1.50 „	— .10 „
„ Guano		3.— „	—
„ Salpeter		4.— „	—

Ferner war es wohl englischen und amerikanischen, nicht aber deutschen Schiffen gestattet, Tabak nach Frankreich zu bringen. (S. Bericht der Handelskammer in Duisburg 1860.)

2) S. preuß. H.A. 1860, I, S. 171.

nicht Transitgut waren und direkt eingeführt wurden, „importées directement d'un port de Zollverein en France“, während französische Schiffe alle Waren und irgend woher unter gleichen Bedingungen wie die Zollvereinschiffe in die Häfen des Zollvereins einführen konnten, „les marchandises de toute nature importées de quelque lieu que ce soit“ (Art. 6). So mußten Zollvereinschiffe, welche Steinkohlen von England nach Frankreich brachten, eine Abgabe von 5 £ per Keel¹⁾ in Frankreich zahlen, wogegen französische Schiffe für die gleiche Ladung in Preußen eine solche Abgabe nicht zu entrichten hatten²⁾. Diese ungleiche Behandlung läßt sich nur daraus erklären, daß in der preußischen Gesetzgebung ein Unterschied zwischen direkter und indirekter Fahrt, wie Frankreich ihn machte, nicht bestand³⁾. In den französischen Kolonien und in Bezug auf die indirekte Fahrt nach Frankreich hatten die Schiffe des Zollvereins und ihre Ladung die Rechte der meistbegünstigten Nation. Der Zollverein partizipierte somit ohne weiteres an der zuerst Österreich im Jahre 1866 gewährten Befreiung von der surtaxe de pavillon auch für die indirekte Fahrt. Ausgeschlossen blieb der Zollverein von der französischen Küstenschiffahrt, auf welche die Meistbegünstigungsklausel keine Anwendung findet.

Einen mutatis mutandis gleichen Schiffahrtsvertrag schlossen Mecklenburg und die Hansestädte mit Frankreich im Jahre 1865, nachdem bereits in dem zwischen dem Zollverein und Frankreich abgeschlossenen Vertrag die Gleichstellung der Hansestädte mit dem Zollverein im Art. VII, 3 dieses letzteren Vertrages vorgesehen war. Das von hanseatischen Schiffen zu entrichtende Tonnengeld betrug indessen nur 50 cts. bei Ankunft aus hanseatischen Häfen, für bremische Schiffe nichts, da in Bremen Tonnengeld auch nicht erhoben wurde. Im übrigen war auch den Hansestädten Meistbegünstigung zugestanden.

Während die mit Frankreich vor dem Kriege von 1870 geschlossenen Handelsverträge nach dem Kriege annulliert blieben und die Handelsbeziehungen auf Grund der Meistbegünstigungsklausel

1) Keel = 21 Tons.

2) Bericht des Vorsteheramts der Kaufmannschaft in Danzig 1862, S. 28.

3) Ein eben solcher Fall ungleicher Behandlung findet sich in dem am gleichen Tage unterzeichneten Handelsvertrag mit Frankreich, indem nach Art. 10 alle über deutsche Häfen zu Lande nach Frankreich eingehenden nicht zollvereinsländischen Waren dem französischen Aufschlagszoll unterworfen bleiben sollten, während § 11 bestimmte, daß umgekehrt alle über die französische Landgrenze nach dem Zollverein eingehenden Waren keinerlei Aufschlagszoll unterworfen sein sollte. „Welche Nation würde sich das bieten lassen!“ sagt Duckwitz, Denkwürdigkeiten, S. 60.

wieder aufgenommen wurden, erhielten die früher abgeschlossenen Schiffahrtsverträge durch § 11, 4 des Frankfurter Friedensvertrages von neuem Gültigkeit. Doch behielt sich Frankreich das Recht vor, für deutsche Schiffe und deren Ladung Tonnengelder und die surtaxe de pavillon einzuführen, die indessen nicht höher sein darf, als für die Schiffe und Ladung Englands, Belgiens, der Niederlande, der Schweiz, Österreichs und Rußlands, so daß Deutschland auch in bezug auf die Schiffahrt Meistbegünstigung mit den genannten Staaten besitzt.

Dem Schiffahrtsvertrage mit Frankreich vom Jahre 1862 waren weitere Meistbegünstigungsverträge mit Österreich, Belgien, Großbritannien gefolgt. Der Zollverein gewann dadurch von selbst an allen Erleichterungen Anteil, welche diese Staaten bei Änderung ihrer Schiffahrtsgesetze anderen Staaten gegenüber eintreten ließen, oder es wurde diese Anteilnahme vertragsmäßig festgesetzt, wo sie ihnen durch die Schiffahrtsgesetze dieser Länder infolge der in Deutschland geübten Reciprozität bereits von selbst zugefallen war. So gewährte Italien den Schiffen des Norddeutschen Bundes Gleichstellung mit der nationalen Flagge in einem am 14. Oktober 1867 abgeschlossenen Vertrage, und auch an der neuen Schiffahrtsgesetzgebung Spaniens partizipierte der Zollverein durch den am 30. März 1868 mit diesem Staate abgeschlossenen Meistbegünstigungsvertrag.

Mit den Vereinigten Staaten von Amerika standen Preußen und die Hansestädte seit 1827 bzw. 1828 in einem Reciprocitäts- und Meistbegünstigungsverhältnis¹⁾, welches auf die Flagge der Schiffe des Norddeutschen Bundes im Jahre 1868 übertragen wurde²⁾.

In den übrigen überseeischen Ländern spielte die nationale Schiffahrt keine Rolle in dem Sinne, daß sie als nennenswerte Konkurrenz im überseeischen Verkehr auftrat. Ihre Schiffahrtspolitik war verschieden. Mexiko und die Staaten Centralamerikas, sowie Haiti, Venezuela kannten keine Differentialzölle, Brasilien erhob sie nur dort, wo seine Schiffe differentiell behandelt wurden. Chile gewährte durch Gesetz vom 16. Juli 1850 gegen Reciprocität der fremden Flagge Gleichstellung mit der nationalen. Handels- und Schiffahrtsverträge hatte der Zollverein geschlossen mit Mexiko im Jahre 1855, mit Uruguay 1856, mit Argentinien 1857, sowie mit Paraguay 1860 und mit Chile im Jahre 1862.

Von Wichtigkeit für die deutsche Schiffahrt waren dann aber noch die Verträge, welche mit China, Japan und Siam in den Jahren 1861/62 geschlossen wurden.

1) S. Bd. I, S. 72 und 146.

2) S. preuß. H.A. 1868, I, S. 740.

Bisher hatten von diesen Ländern deutsche Reeder nur in China Schiffahrt betreiben können, was aber lediglich auf eine im englisch-chinesischen Vertrage von 1842 befindliche allgemeine Bemerkung hin geschah, demzufolge überhaupt Fremde in den chinesischen Vertragshäfen zugelassen sein sollten¹⁾. In Japan aber war der Verkehr unter deutscher Flagge untersagt, da Deutschland nicht zu den privilegierten Nationen gehörte²⁾.

Deutsche Schiffe aber verkehrten viel in Ostasien und besonders zahlreich waren sie an der chinesischen Küstenschiffahrt beteiligt. Bereits in den vierziger Jahren, nach Abschluß des oben citierten Vertrages Chinas mit England, waren Hamburger Schiffe wiederholt nach China gekommen. Ihre Anzahl nahm zu, als infolge der Goldfunde in Kalifornien zahlreiche Schiffe mit Passagieren um das Kap Horn nach San Francisco expediert wurden, und deren Kapitäne dann, um Rückladung verlegen, und in der Hoffnung, in Ostasien Beschäftigung zu finden, die Reise über den Stillen Ocean machten. Die chinesischen Kaufleute hatten längst erkannt, daß die Benutzung europäischer Segelschiffe ihnen Vorteil brachte, da diese infolge der besseren Manövrierfähigkeit vermittelt der Raen ihren Bestimmungsort oft in der Hälfte der Zeit wie die chinesischen Dschunken erreichten, und infolge der Zuverlässigkeit und Menschenfreundlichkeit ihrer Besatzung wurden auch die deutschen Schiffe schnell beliebt³⁾. So waren in den Jahren 1854—61 nicht weniger als 384 deutsche Schiffe in Shanghai angekommen, darunter Hamburger, Bremer, hannöversche, oldenburgische, schleswig-holsteinische und auch preußische Schiffe⁴⁾. Immerhin war dieser Verkehr aber nur gewohnheitsmäßig und es fehlte ein Vertrag, der den deutschen Schiffen das Recht der Schiffahrt ausdrücklich zusprach, und darunter konnte ihre Konkurrenzfähigkeit leiden.

Als nun nach Beendigung des chinesischen Aufstandes im Jahre 1858 England, Frankreich, Rußland und die Vereinigten Staaten

1) S. Baasch, Die Anfänge des modernen Verkehrs Hamburgs mit Vorderindien und Ostasien in den Mittheilungen der geographischen Gesellschaft in Hamburg, Bd. XIII, S. 22.

2) Für das hamburgische Schiff Sophie, das in Shanghai für eine Fahrt nach Japan gechartert worden war, mußte die Verfrachtung aus diesem Grunde wieder aufgehoben werden. Ein anderes Hamburger Schiff „Georg Krell“, von San Francisco nach dem Amur in Hakodate einlaufend, wurde hier nur auf amerikanische Verwendung hin geduldet. (S. Baasch, S. 32.)

3) S. preuß. H.A. 1861, I, S. 3.

4) S. preuß. H.A. 1862, I, S. 271.

mit China Handelsverträge abgeschlossen hatten, wurde dadurch auch der preußischen Regierung nahe gelegt, hinter den anderen Großmächten nicht zurückzustehen, zumal die Bedeutung Ostasiens für Europa nach Eröffnung des Kanals von Suez, welcher damals im Bau begriffen war, noch größer zu werden versprach.

Die bereits im Jahre 1859 zu diesem Zweck von Preußen ins Werk gesetzte Expedition nach Ostasien wurde verschoben, weil China damals wieder in Krieg mit Europa geriet. Sie kam erst 1860 zur Ausführung, und zwar wurde sie nicht nur für Preußen, sondern für sämtliche dem Zollverein angehörige Staaten, sowie für Mecklenburg und die Hansestädte unternommen. Die von dem preußischen außerordentlichen Gesandten Grafen Eulenburg geführten Verhandlungen hatten zum Resultat, daß am 2. September 1861 ein Freundschafts-, Handels- und Schiffahrtsvertrag zustande kam, des Inhalts, daß in Kanton, Swatow, Amoi, Futschau, Ningpo, Shanghai, Kiongtschou, Tientsin, Niutschwang, Tschinkiang, Kiukiang, Hangkau, ferner in Kiongtschou auf der Insel Hainan, in Taiwan und Tamsui auf Formosa sich Deutsche niederlassen und Handel treiben konnten. Deutschen Schiffen standen diese Häfen unter gleichen Rechten wie für andere Nationen, offen, und von deutschen Waren sollten auch keine höheren Zölle, als von denen der meistbegünstigsten Nation erhoben werden.

Schwieriger als mit China war es gewesen, mit Japan zu einem Einverständnis über einen Handels- und Schiffahrtsvertrag zu gelangen. Es war auch nur für Preußen, nicht aber für die anderen deutschen Staaten geglückt. Der Vertrag, welcher am 24. Januar 1861 zustande gekommen war, war viel komplizierter als der mit China abgeschlossene. Er enthielt viele Einzelbestimmungen, welche den Verkehr erschwerten und unerquicklich machten. So sollte jedes preußische Schiff, welches Opium im Gewicht von mehr als 3 Kattie (1 Kattie = 604 Gramm) an Bord hatte, ohne daß dieses im Manifest¹⁾ vermerkt war, für jedes Kattie eine Strafe von 15 Dollar entrichten; wie leicht war es aber nicht für überwollende Menschen, derartig kleine Quantitäten an Bord zu schmuggeln und zwischen der Ladung zu verstecken, um sich hernach durch Angabe hiervon die auf die Auffindung von Opium gesetzte Prämie zu verdienen.

Japan öffnete durch diesen Vertrag dem Handel auch nur die Häfen Hakodate, Kanagawa und Nagasaki. Und erst durch einen neuen, am 20. Februar 1869 mit dem Zollverein und dem Norddeutschen Bund geschlossenen Vertrag wurden auch die am Verkehr mit Japan

1) Manifest ist das Ladungsverzeichnis.

mehr als Preußen interessierten Schiffe der Hansestädte und der anderen deutschen Küstenstaaten in Japan zugelassen.

Der dritte Handels- und Schifffahrtsvertrag, der auf der Expedition unter dem Grafen Eulenburg zustande kam, war derjenige mit Siam, welcher am 7. Februar 1862 geschlossen wurde. Er war für die deutsche Schifffahrt ebenfalls von Wichtigkeit, weil sie sich nun auch an dem Reisexport von Bangkok, ein in den Charterpartien des Ostens häufig vorkommender Platz, beteiligen konnten.

So war auf der ganzen Erde mit der Differenzierung deutscher Schiffe gebrochen. Alle Vorteile, welche die nationale Flagge, bezw. die meistbegünstigte fremde Flagge genoß, waren, mit Ausnahme der Küstenschifffahrt und Fischerei, auch den deutschen Schiffen zu teil geworden; die auf ihnen ein- und ausgeführten Waren wurden nicht höher belastet, als wenn sie unter nationaler Flagge gingen. Sie waren in bezug auf Tonnen-, Lotsen-, Quarantäne-, Hafen- und Leuchtturmgelder und auch in bezug auf Ankerplätze, in Benutzung von Lösch- und Ladegelegenheit, den nationalen, bezw. meist begünstigten Schiffen gleichgestellt. Die Schifffahrt war frei, und deutsche Schiffe konnten unbenachteiligt und unbehindert mit den Schiffen anderer Länder konkurrieren.

2. Die Handelspolitik.

Zu gleicher Zeit als England seine Schifffahrtspolitik änderte, ging es von einer Schutzzollpolitik zum Freihandel über. Seine Industrie war bereits derjenigen jedes anderen Staates überlegen. Es kam nunmehr darauf an, sie im Auslande konkurrenzfähig zu erhalten. Hatte man, um billiger importieren und exportieren zu können, die Navigationsakte fallen lassen, so wurden, um billiger produzieren zu können, auch die Zölle auf Rohprodukte aufgehoben; Baumwolle und Wolle zahlten nach dem Tarife von 1849 keinen Zoll mehr, während noch 1839 auf erstere ein Zoll von 2 sh 6 d pro Zentner, auf letztere von $\frac{1}{2}$ d und 1 d pro Pfund zu zahlen gewesen war. Um den Lebensunterhalt der Arbeiter in England billig zu gestalten, waren im Jahre 1845 sodann die Zölle auf die wichtigsten Lebensbedürfnisse abgeschafft, bezw. wie folgt ermäßigt. Nach dem Zolltarif von

	1839	1849
war die Einfuhr von lebendem Vieh verboten		frei
Speck zahlte . . . pro Ztr.	£ 1 8 sh	„
gesalzenes Fleisch „ „	— 12 sh	„
Weizen pro Quarter ¹⁾	4 sh 11 d	1 sh
Mehl pro Ztr.	1 sh 9 d	4½ d
Reis „ „	15 sh	1 sh
Branntwein . . . pro Gallone	1 £ 10 d	15 sh
Butter pro Ztr.	1 £ —	10 sh
Käse „ „	10 sh	5 sh
Zucker „ „	1 £ 4 d — 3 £ 3 sh	14/16—17 sh

Weiter aber war England darauf bedacht, seinen Waren im Auslande Eingang zu verschaffen, und zu diesem Zwecke suchte man auch im Auslande auf einen allgemeinen Freihandel hinzu- arbeiten²⁾ und eine Ermäßigung der Zölle, welche der Ausdehnung seiner Industrie im Wege standen, herbeizuführen. Und wie das Vor- gehen Englands in der Schifffahrt gewirkt hatte, so wirkte es auch im Handel. Indem England seinen Zolltarif, der immerhin noch etwa 400 Positionen enthielt, weiter ermäßigte und denselben auf ca. 40 Posi- tionen reduzierte, gelang es im Jahre 1860, einen Handelsvertrag mit Frankreich zustande zu bringen, worin dieses Land das bisher be- folgte Prohibitivsystem aufgab und gemäßigt schutzzöllnerisch wurde³⁾.

England hob die Zölle für alle Manufakturwaren auf, der Zoll auf Wein und Branntwein wurde ermäßigt. Frankreich setzte die Zölle auf englische Kohlen und Koks, auf Stab-, Roheisen und Stahl, auf Fabrikate und Garne aus Hanf und Flachs herab; ferner wurden in Frankreich die Einfuhrverbote für eine Reihe der wichtigsten Stapelartikel Englands, für Garn, Flachs, Hanf, Wolle, Seide und Baumwolle, für Leder, Holz und Eisen aufgehoben.

Und jetzt tat England noch den letzten großen Schritt zum Freihandel, es verallgemeinerte den Tarif, der dem Handelsvertrage mit Frankreich zugrunde lag. Derselbe fand nicht mehr allein auf Frankreich, sondern auf alle Länder, mit denen England in Beziehung stand, Anwendung. Das war in der Tat ein großer Gedanke, und

1) 8 Quarter \Leftarrow ca. 100 kg.

2) To convert all other nations to the gospel of free trade and thus to create a world in which England was the great manufacturing centre with the other countries for its dependent agricultural districts that was the next task before the english manufacturers and their mouth-pieces the political economists. S. Fuchs, Die Handelspolitik Englands und seiner Kolonien in den Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bd. LVII, S. 19.

3) S. preuß. H.A. 1860, I, S. 447.

wenn man im Zollverein auch nicht hoffen konnte, nach England Manufakturen zu exportieren, so öffnete sich jetzt doch, ohne daß ein Äquivalent geboten zu werden brauchte, der ungehinderte Absatz nach England von Holz, Wein, Spirituosen, Butter, Käse, Eiern, Papier, Tapeten, musikalischen Instrumenten, Spielwaren, künstlichen Blumen, Messerschmiedewaren, Handschuhen, halbseidenen Stoffen u. s. w. Der Einfuhrzoll auf Holz, wovon Preußen allein im Jahre 1859 288 000 loads¹⁾ nach England ausgeführt hatte, war von 14 sh und 7 sh 6 d auf 2 sh und 1 sh herabgesetzt. Und die Verallgemeinerung des Tarifs bezog sich nicht auf England allein, sondern auch auf seine Kolonien. So stand dieser handelspolitische Schritt Englands an Bedeutung für Deutschland kaum hinter der Aufhebung der Navigationsakte zurück

Nachdem Frankreich mit seinem Prohibitivsystem gebrochen hatte, fand sich auch eine Basis, auf der weitere Handelsverträge der europäischen Staaten untereinander möglich wurden, weil nun auch diese von ihrem Schutzzollsystem ablassen konnten. Es kamen der Handelsvertrag zwischen dem Zollverein und Frankreich vom Jahre 1862 zustande und andere Verträge der Staaten Mittel- und Westeuropas untereinander, die sämtlich Tarifiermäßigungen der betr. Parteien zur Voraussetzung hatten, und in denen sie sich durch die Meistbegünstigungsklausel auch Anteilnahme an weiteren Tarifiermäßigungen sicherten. Es entstand eine Gruppe von Staaten, welche sich mehr oder weniger dem Freihandel näherten; so weist der Tarif des Zollvereins vom Jahre 1865 dem des Jahres 1860 gegenüber folgende Ermäßigungen auf:

Baumwollengarn	25—50 %
„ gewebe	40—80 %
Leinengarn aus Jute u. s. w.	75 %
Seidene Gewebe	ca. 63 %
Wollwaren	40—60 %
Roheisen	25 %
Façoneisen	61 %
Eisenwaren	56—78 %
Steingut	66 $\frac{2}{3}$ %
Lederwaren	66 $\frac{2}{3}$ %
Kurzwaren	50—70 %

Mühlenfabrikate, Getreide, Hülsenfrüchte und sämtliche andere Erzeugnisse des Landbaues, sowie Brenn-, Bau- und Nutzholz u. s. w. wurden fortan ganz freigegeben²⁾. Auf dieser Basis schloß der Zoll-

1) load = 50 Kubikfuß behauenes, 40 Kubikfuß unbehauenes Holz.

2) S. Krökel, Das preußisch-deutsche Zolltarifsystem, T. I, S. 47/48.

verein dann im Jahre 1865 Verträge mit Belgien und Großbritannien, und letzterer Staat sicherte dem Zollverein dadurch noch vertragsmäßig, was ihm durch die Verallgemeinerung der britischen Zollgesetzgebung bereits zuteil geworden war.

Öffneten sich seit 1850 der Schifffahrt und dem Handel Meere und Länder und wuchsen damit kaufmännischer Mut und Unternehmungsgeist, so mußte als Fessel empfunden werden, was noch die Schifffahrt vor den Toren Deutschlands und den Handel in seinem Innern hemmte, der Sundzoll, die Flußzölle und die Durchgangs- und Ausgangszölle.

Der Sundzoll wurde freilich schon seit unvordenklichen Zeiten erhoben. Aber immer war er als eine Vergewaltigung des Handels empfunden worden. Immer wieder hatten die preußischen Ostseestädte über die Willkür, mit welcher Dänemark denselben erhob, in Berlin Vorstellungen gemacht und um Abhilfe nachgesucht. Im Jahre 1835 hatte Preußen in dieser Angelegenheit eine besondere Kommission nach Kopenhagen gesandt, aber ohne Erfolg. Im Jahre 1838 nach Ablauf eines mit Dänemark geschlossenen Handelsvertrages wurden abermals Verhandlungen über zu Unrecht erhobenen Zoll angeknüpft. Sie gerieten aber ins Stocken, und Dänemark verweigerte überhaupt weitere Verhandlungen, bis Preußen erklärt habe, das Dänemark zustehende Recht zur Sundzollerhebung nicht angreifen zu wollen. Diese Erklärung wurde preußischerseits indessen nicht abgegeben¹⁾. Im Jahre 1839 hatte sich auch Schweden mit einer Beschwerde an die dänische Regierung gewandt, wenschon dieses Land durch seinen Hafen Gotenburg, welcher vor der Einfahrt zum Sunde liegt, nicht in dem Maße vom Zoll bedrückt wurde wie Preußen. Man erwog dort sogar die Anlage eines Kanals längs der Küste, um die Durchfahrt bei Helsingör so zu umgehen. In England wurde besonders der Handel von Hull durch den Zoll geschädigt. Aber auch England unternahm nichts Entscheidendes; es scheint, als wenn England mehr Interesse an der Erhaltung, als an der Abschaffung desselben hatte, um das Emporkommen einer Industrie im Ostseegebiet zu hindern. Dies geht daraus hervor, daß bei einer im Jahre 1841 in London vorgenommenen Revision des Sundzolltarifes der Zoll auf Baumwollengarn, welches England nach der Ostsee exportierte, um mehr als die Hälfte reduziert wurde, während der Zoll auf Rohbaumwolle, welcher 4—6% vom Werte betrug, unverändert blieb. Weiter erklärt sich Englands Interesse für den Sundzoll auch daraus, daß dieser als Garantie für die

1) S. Scherer, Der Sundzoll, S. 47.

Zinsenzahlung einer von Dänemark in England aufgenommenen Anleihe diente¹⁾. Rußland, welches infolge seiner Lage nicht minder wie Preußen an der Aufhebung des Zolls interessiert war, verhielt sich aber, ob aus verwandtschaftlichen Rücksichten oder aus Rücksichten der höheren Politik, bei der ganzen Angelegenheit teilnahmslos²⁾. Die Freundschaft Dänemarks war von Rußland ja auch deshalb gesucht, damit dieser Staat ihm den Weg von und nach seinen Häfen offen hielt. Angesichts der Haltung Englands und Rußlands hätte somit der Sundzoll noch lange fortbestehen können. Da nahmen im Jahre 1843 die Vereinigten Staaten die Sundzollfrage auf. Im Jahre 1837 hatten 104 amerikanische Schiffe, welche den Sund passiert hatten, nicht weniger als 400 000 Mk. an Sundzollabgabe zu entrichten gehabt. Dieser Abgabe war man in Amerika überdrüssig geworden. Aber auch die Vereinigten Staaten kamen zunächst zu keinem Resultat. Die Verhandlungen gingen zwischen Washington und Kopenhagen hin und her, von Dänemark stets hingehalten, verzögert und unterbrochen. Am 26. Febr. 1854 schrieb der Gesandte der Vereinigten Staaten an seine Regierung: „Ich weiß nicht, ob ich weiter vorgehen soll in der Sache. Ich kann mir nicht anders denken, als daß hier die Absicht durchaus nicht vorliegt, diese unzulässige Quelle von Einnahmen eher aufzugeben, als bis Maßregeln ergriffen werden, die über diplomatische Konversationen und Wortgefechte hinausgehen. Bin ich recht unterrichtet, so wird Dänemark von Rußland unterstützt in diesem Druck des Handels. Nach der mir zugekommenen Nachricht scheint Rußland, während es nicht den Versuch macht, offen eine Unterwerfung unter diese Erpressung zu erzwingen, geneigt zu sein, sie dadurch zu befestigen und Dänemark eine sehr wirksame Hilfe zu gewähren, daß es kein Schiff in seine Häfen läßt, welches nicht nachweist, den Sundzoll bezahlt zu haben“³⁾.

Der Rückhalt, welchen Dänemark in dem Sundzoll bei Rußland fand, wurde vielleicht durch den Krimkrieg, in welchem Rußlands Kräfte in Anspruch genommen wurden, erschüttert. Im Jahre 1854 griff der dänische Minister dem Gesandten der Vereinigten Staaten gegenüber auf eine von diesem im Jahre 1848 gemachte Äußerung wegen Ablösung des Sundzolls zurück, und im folgenden Jahre lud die dänische Regierung alle beim Ostseehandel beteiligten Mächte

1) S. Der Sundzoll und die Vereinigten Staaten, S. 15.

2) S. Scherer, S. 56.

3) S. Der Sundzoll und die Vereinigten Staaten, S. 21.

zur Teilnahme an in Kopenhagen zu eröffnenden Verhandlungen der Sundzollangelegenheit ein, indem sie gleichzeitig den Vorschlag einer Kapitalisierung des Sundzolls machte, derart, daß die an Dänemark zu zahlende Entschädigung von jedem der beteiligten Staaten nach dem Verhältnis der von diesen in den Jahren 1851—53 gezahlten Abgaben aufgebracht werden sollte¹⁾. Die Konferenz fand ohne Beteiligung der Vereinigten Staaten statt, da diese ein Recht Dänemarks auf Entschädigung nicht anerkannten. Durch Untersuchungen, Berichte und Gegenberichte zogen sich die Verhandlungen in die Länge. Zur Basis, auf welcher die Entschädigung erfolgen sollte, wurden noch die in den Jahren 1842—47 gezahlten Zölle hinzugezogen, und nach annähernd zwei Jahre lang geführten Verhandlungen kam endlich am 14. März 1857 in Kopenhagen der Vertrag über die Ablösung des Sundzolls zustande. Die Summe, zu welcher man sich Dänemark gegenüber als Ablösung für den Sundzoll verstand, war 68 571 000 Mk. exkl. des von Dänemark selbst zu tragenden Anteils, eine Summe die zu 4 % verzinst, Dänemark immerhin noch eine jährliche Reineinnahme von 2 742 000 Mk. verschaffte. Von der Zahlung entfielen auf

Preußen	9 990	Mill. Mk.
Übrige deutsche Staaten	12 136	„ „
Großbritannien	22 785	„ „
Rußland	20 914	„ „

Dänemark verpflichtete sich hiergegen alle Abgaben und Zölle im Sund und in den Belten fallen zu lassen. Außerdem hatte es, was lediglich eine Pflicht der Menschlichkeit war, die Schiffahrtsstraße und Leuchttürme in gutem Zustande zu erhalten, ferner mußte es auf alle Straßen und Kanäle, welche die Nordsee und die Elbe mit der Ostsee damals verbanden oder späterhin verbinden möchten, die Zollbefreiungen ausdehnen, welche damals auf einigen dieser Straßen eine Reihe inländischer und ausländischer Waren genossen.²⁾

Vom 1. April 1857 an wurde kein Sundzoll mehr erhoben. Die Jahrhunderte hindurch vergeblich angestrebte freie Durchfahrt durch den Sund und die Belte war zur Wirklichkeit geworden.

Mit den Vereinigten Staaten traf Dänemark am 11. April 1857 eine besondere Übereinkunft, in welcher erstere sich verpflichteten, der dänischen Regierung eine Ablösung von 393 011 Dollars zu zahlen.

Der Sundzoll und seine Ablösung hätte sich nun wohl ganz umgehen lassen, wenn man den bereits vorhandenen Eiderkanal so

1) S. preuß. H.A. 1856, II, S. 213.

2) S. preuß. H.A. 1857, I, S. 311 ff.

viel erweitert hätte, um auch großen Schiffen die Durchfahrt zu gestatten, wie dies heute mit dem Nord-Ostseekanal der Fall ist. Hierzu aber wäre Voraussetzung gewesen, daß Schleswig-Holstein politisch zu Deutschland gehört hätte, denn Dänemark hütete sich im Interesse seines Sundzolls wohl, diesem engen Kanal weitere Ausdehnung zu geben¹⁾. Es hätte seine beherrschende Stellung am Eingange zur Ostsee eingebüßt, eine Erwägung, aus der heraus Dänemark auch lange Jahre hindurch die Konzession zum Bau der Eisenbahn von Hamburg nach Lübeck versagte.

Daß der Sundzoll sich bis in die neueste Zeit hinein erhalten konnte, ist zu verstehen, weil zu seiner Aufhebung das Zusammenwirken der europäischen Großmächte erforderlich war, was schwer zu erreichen war. Zudem war er ein Seezoll und fiel als solcher nicht unter die Artikel 108—117 des Wiener Kongresses²⁾. Aber wundern kann man sich darüber, daß länger, als der Sundzoll bestand und trotz der klaren Bestimmungen des Wiener Kongresses in Deutschland auf Strömen und Flüssen zu dieser Zeit noch, nicht etwa ein Zoll, sondern eine ganze Reihe von Zöllen erhoben wurden.

Auf dem Rhein erhob Bayern Zoll zu Neuburg, Baden in Mannheim, das Großherzogtum Hessen erhob Zoll in Mainz, der Kurfürst von Hessen in Caub, Preußen erhob Zölle in Koblenz, Andernach, Linz, Köln, Düsseldorf, Wesel und Emmerich. Noch im Jahre 1849 betrug die Rheinzölle von einer Ladung von 5000 Ztr. von Köln bis Straßburg 7725 frcs., wogegen die Fracht nur 6400 frcs. kostete. Der Cauber Zoll warf im Durchschnitt der Jahre 1837—47 jährlich 170577 Gulden ab. Mit ihm verknüpft waren verschiedene Regale, so an das fürstliche Haus Ysenburg, an den Grafen von Stolberg-Wernigerode und andere mediatisierte Fürsten. Auch Frankfurt war mit jährlich 34000 Gulden an der Erhaltung der Rheinzölle interessiert³⁾. Seit 1851 waren diese Zölle durch Übereinkunft der Uferstaaten etwas ermäßigt worden.

Auf der Elbe bestanden anfangs der fünfziger Jahre 14 Zollämter, davon 2 in Österreich mit einer Einnahme im Jahre 1850 von 139000 Thlr., zwei in Sachsen, welche 1851 17400 Thlr. ergaben. Zwei in Preußen, zu Mühlberg und Wittenberge, ergaben 58900 Thlr., je eins in Anhalt-Bernburg, Anhalt-Cöthen und Anhalt-Dessau mit

1) S. Tellkampf, Beiträge zur Nationalökonomie und Handelspolitik 1851, S. 80.

2) S. Bd. I, S. 35.

3) S. H. Meidinger, Die deutschen Ströme 1853, II, S. 39 ff.

zusammen 18900 Thlr. Einnahme. Zwei Zölle in Hannover ergaben 157300 Thlr., zwei in Mecklenburg 114600 Thlr., einer in Lauenburg von Dänemark erhoben, warf 53500 Thlr. ab und ferner der von Hannover erhobene Stader Zoll, welcher 1851 211900 Thlr. einbrachte. Auf der Elbe hatte der Handel mithin eine jährliche Abgabe von ca. 600000 Thlr. zu entrichten, ganz abgesehen von dem Aufenthalt, welcher mit der jedesmaligen Verzollung der Waren verknüpft war.

Die auf der Weser erhobenen Zölle waren die preußischen Zölle zu Münden und Beverungen, der lippische Zoll zu Erden, der kurhessische Zoll zu Rinteln und Gieselwerder, der braunschweigische zu Holzminden, und ferner bestanden hannoversche Zollerhebungsstellen zu Hameln, Dreye, Grohnde und Polle. Die Überschüsse, welche Hannover aus seinen Zöllen an der Weser und Elbe erzielte, betragen von 1846—50 in keinem Jahre unter 370000 Thlr.¹⁾

Auf der Ems befanden sich Zollstellen zu Holte, an der Schleuse zu Mohringen, an der Schleuse zu Bretlage und in Emden.

Auf der Oder, dem einzigen Strom, welcher, soweit er schiffbar ist, unter einer Regierung stand, wurde von inländischen Produkten kein Zoll erhoben, wohl aber von ausländischen, und der Handel Stettins litt hierdurch um so mehr, als er bereits den Sundzoll zu tragen hatte.

Man mußte einsehen, daß Ströme und Flüsse die natürlichen Verbindungswege nach und von der Küste sind, die für die wirtschaftliche Entwicklung eines Staates ebenso wichtig wie die Küste sind. Aber damals hatte ein kurzsichtiger Egoismus seine Interessen dadurch zu fördern gemeint, daß er diese Adern des Landes unterband. Jeder anliegende Staat suchte die Flüsse für seine Finanzen auszubeuten, ohne Rücksicht darauf, daß darüber alle Quellen des Wohlstandes nicht nur im Nachbarstaate, sondern auch im eigenen Lande langsamer flossen. Die Flußzölle fielen erst, als die Eisenbahnen den Verkehr mehr und mehr an sich zogen, und die Flüsse, diese natürlichen Verkehrswege, zu veröden drohten. Die Weserzölle waren 1856 aufgehoben worden, wie der darüber zwischen Preußen, Hannover, Hessen und Bremen abgeschlossene Vertrag besagte: „zur Beförderung der Handelsbeziehungen zwischen den Staaten des Zollvereins und Bremen und um den Verkehr auf der Weser zu erleichtern“. Die Zölle auf der wichtigeren Elbe bestanden aber noch

1) S. Meidinger III, S. 37.

fort, trotzdem sie vielfach sogar noch den Sundzoll an Höhe übertrafen¹⁾.

Seit Abschluß der Elbschiffahrtsakte im Jahre 1821, deren Zweck war, „die Abstellung von Beschwerden zu veranlassen, auch Veranstaltungen und Maßregeln, welche nach neueren Erfahrungen Handel und Schifffahrt ferner erleichtern könnten²⁾, zu beraten“, bis zum Jahre 1858 hatten zwar 127 offizielle Konferenzen stattgefunden, allein der Elbzolltarif hatte durch sie eine prinzipielle Herabsetzung nicht erfahren, er war im Gegenteil im Laufe der Jahre noch etwas erhöht worden. Wenn tatsächlich Erleichterungen im Elbzollwesen eingetreten waren, so verdankte man diese auch nicht der vertragsmäßigen Revisionskommission und der Erfüllung der von sämtlichen Staaten übernommenen Verpflichtungen, sondern der liberalen Auffassung der Flußzollverhältnisse seitens Preußens, Sachsens und Österreichs und darüber hinaus partiellen Verwaltungsmaßregeln, oder den auf eine bestimmte Zeitdauer und unter dem Vorbehalt des Widerrufs bewilligten Zollermäßigungen für einzelne Artikel seitens der anderen Staaten³⁾. Im großen Ganzen aber glaubten die Uferstaaten auf die Erhebung der Zölle nicht verzichten zu können. Wenn auch unter diesen erschwerenden Umständen der Verkehr auf der Elbe noch zugenommen hatte, so waren es in der Hauptsache Güter, welche mit dem niedrigsten Satze, mit $\frac{1}{40}$ Elbzoll, belastet waren; bei anderen, z. B. Wein, Kaffee, Twist, von denen der volle, oder der halbe Elbzoll erhoben wurde, war indessen eine bedeutende Verminderung zugunsten der Bahntransporte eingetreten⁴⁾, wie aus folgendem hervorgeht: von genannten Waren wurden befördert

1) Nach einer im preuß. H.A. 1856, I, S. 304 gegebenen Aufstellung betrug

pro Ztr.	Eisen	der Sundzoll	der Elbzoll
		1 Sgr. 3 Pf.	2 Sgr. 6 Pf.
„ „	Baumöl	3 „ $\frac{3}{4}$ Pf.	6 „ $\frac{6}{4}$ Pf.
„ „	Farbholz	— „ $\frac{8^{17}}{20}$ „	6 „ $\frac{6}{4}$ „
„ „	Harz	1 „ $\frac{7}{8}$ „	6 „ $\frac{6}{4}$ „
„ „	Palmöl	3 „ — „	6 „ $\frac{6}{4}$ „
„ „	Sumach	1 „ $\frac{11^{3/4}}$ „	6 „ $\frac{6}{4}$ „
„ „	Soda	— „ $\frac{9^{15}}{16}$ „	5 „ 3 „
„ „	Schwefel	1 „ $\frac{1}{4}$ „	5 „ 3 „
„ „	Tran	— „ $\frac{9^{19}}{20}$ „	5 „ 3 „
„ „	Heringe	— „ $\frac{6^{24}}{25}$ „	2 „ $\frac{7}{2}$ „
„ „	Salpeter	5 „ $\frac{2^{10}}{20}$ „	2 „ $\frac{7}{2}$ „

2) S. Die Elbzölle 1814—59, S. 57.

3) S. Die Elbzölle 1814—59, S. 15.

4) S. preuß. H.A. 1858, II, S. 34.

	auf der Elbe	mit der Bahn
1853	714 000 Ztr.	1 990 000 Ztr.
1854	711 000 „	2 162 000 „
1855	834 000 „	2 335 000 „
1856	539 000 „	2 500 000 „
1857	298 000 „	2 702 000 „ 1).

Durch den Pariser Frieden vom 30. März 1856, welcher die Donau für frei von allen Abgaben erklärte, wurde den deutschen Staaten die Freiheit der Schifffahrt auf den Strömen und Flüssen nochmals ins Gedächtnis zurückgerufen. Was aber für den Orient durchgesetzt werden konnte, schien für Deutschland unerreichbar zu sein. Der Elbhandel litt jetzt sehr sichtbar, da auf der einen Seite die Weserzölle und auf der andern Seite die Sundzölle nicht mehr erhoben wurden²⁾. Eine im Jahre 1858 stattgefundene Konferenz zur Herabsetzung der Elbzölle scheiterte an dem Einspruche Hannovers und Mecklenburgs. Schließlich aber war es wie beim Sundzoll, dem Auslande vorbehalten, den Stein ins Rollen zu bringen und die Aufhebung der Flußzölle in Deutschland herbeizuführen.

In England hatte man bereits in den 40er Jahren eine Agitation gegen die weitere Zahlung des Stader Zolls ins Werk gesetzt, die in die Verhandlungen des englischen Parlaments überging und hier Sache eines „select comittee on the Stade tolls“³⁾ wurde. In dem Bericht dieses Ausschusses an das englische Parlament vom Jahre 1858 heißt es unter anderem „that the proportion of the Stade Toll to freight in British ships from Hull to Hamburg is at present time

on a bale of spun silk	115 ⁰ / ₁₀₀
„ „ „ of cotton goods	145 ⁰ / ₁₀₀
„ „ „ of woollen yarn	36 ⁰ / ₁₀₀

that the average annual amount of Stade tolls levied on cargoes under the British flag has risen from £ 3·10 per 100 tons british in 1847 to £ 4·6 sh 4 d in 1855,

that the increase on british tonnage entering the port of Hamburg has been 102⁰/₁₀₀ since 1849, while the increase of Hamburg tonnage⁴⁾ has been 248⁰/₁₀₀ since 1849, and that the Stade toll is injurious to the trade and shipping of the United Kingdom“ u. s. w.⁵⁾.

1) S. preuß. H.A. 1858, II, S. 409.

2) S. preuß. H.A. 1861, I, S. 80.

3) S. Soetbeer, Über Hamburgs Handel, I, S. 234.

4) Die Hamburger Flagge und Hamburger Bürgergut waren vom Stader Zoll befreit.

5) S. Die Elbzölle, S. 95.

Die Agitation gegen den Stader Zoll in England hatte den Erfolg, daß Großbritannien den mit Hannover im Jahre 1844 abgeschlossenen Handelsvertrag, worin es die Zahlung des Zolls für eine bestimmte Reihe von Jahren zugesagt hatte, kündigte und den Zoll nicht weiter zahlen zu wollen erklärte. Dies entschiedene Auftreten Englands veranlaßte Hannover endlich, nach dem Muster der Ablösung des Sundzolls auf die weitere Erhebung des Stader Zolls gegen eine Ablösungssumme zu verzichten und unter der Beteiligung Englands, der andern europäischen Großmächte und der Uferstaaten kam am 22. Juni 1861 ein Vertrag zustande, demzufolge Hannover gegen eine Entschädigung von 2877000 Thlr. vom 1. Juli 1861 ab auf die Erhebung der Stader Zolls verzichtete.

Die Ablösung des Stader Zolls war der Anstoß dazu, nun auch die Elbzölle oberhalb Hamburg, wenn auch noch nicht aufzuheben, so doch wesentlich zu ermäßigen. Im Jahre 1863 wurden die sechs Elbzollstationen, die auf der Fahrt zwischen Hamburg und Wittenberge zu passieren waren, zu einem gemeinschaftlichen Elbzollamte zu Wittenberge vereinigt, der Zoll selbst wurde beträchtlich herabgesetzt und eine weitere Herabsetzung sollte stattfinden, sobald eine Einnahme von jährlich 350000 Thlr. erzielt wurde. Der Wittenberger und andere noch bestehende Elbzölle wurden aber erst durch die Gesetzgebung des Norddeutschen Bundes im Jahre 1870 beseitigt. Das bereits in den Wiener Kongreßakten niedergelegte Prinzip der Freiheit der Flüsse fand seine Durchführung somit erst in dem Vorstadium des Deutschen Reichs, in dessen Verfassung § 54 dasselbe Prinzip abermals ausgesprochen ist.

Während die Aufhebung des Sundzolls und des Stader Zolls verhandelt wurden, hatte man auch Anstalten getroffen, die Zölle auf dem Rhein zu ermäßigen. Die Veranlassung hierzu gab die Vollendung der linksrheinischen Eisenbahn, die dadurch herbeigeführte Steigerung der Warentransporte von den französischen Häfen nach der Schweiz und dem südwestlichen Deutschland, sowie der Vertrag zwischen der Verwaltung der belgischen Staatseisenbahn, der luxemburgischen und der französischen Ostbahn über die Einrichtung eines internationalen Eisenbahndienstes zur Beförderung von Gütern zwischen Belgien und der Schweiz und der außerordentlich niedrige Tarif, der für direkte Versendung auf dieser Bahn vereinbart war¹⁾. Wollten die Rheinuferstaaten den Bahnen gegenüber nicht ihre Einnahmen aus den Rheinzöllen versiegen sehen, so blieb nichts übrig, als diese herabzusetzen; es geschah im Jahre 1861. Für die Strecke Emmerich

1) S. preuß. H.A. 1860, II, S. 617.

bis Mannheim brauchten nur noch 16,97 cts. an Stelle von 78,45 cts. des früheren Tarifs gezahlt zu werden. Fast von noch größerer Bedeutung aber war die Befugnis der Schiffer, den Zoll für die zu durchzufahrende Strecke im voraus entrichten zu können, da hierdurch die mit Zeitverlust und Kosten verknüpfte Abfertigung an den Zwischenzollstellen vermieden wurde. Am 1. Januar 1866 wurden die Zölle noch weiter ermäßigt, und im Jahr darauf wurde ihre Erhebung ganz eingestellt.

Die Freiheit der Rheinschiffahrt war allerdings von mehr Bedeutung für Holland als für die deutsche Reederei. Für diese war wichtiger, daß im Jahre 1863 der Scheldezoll, welchen Holland seit 1839 an der Mündung der Schelde von allen Schiffen erhob, mit Hilfe der europäischen Mächte abgelöst wurde. Zwar lag darin kein direkter Vorteil, weil Belgien bisher schon den Schiffen, die den Zoll bezahlt hatten, denselben wieder erstattete, aber von Bedeutung wurde es dadurch, daß Belgien sich bei der Ablösung verpflichtete, das in belgischen Häfen erhobene hohe Tonnengeld abzuschaffen und Erleichterungen in den Schiffsabgaben eintreten zu lassen. Nur Mecklenburg beteiligte sich an der Ablösung des Scheldezolls nicht, weil der von ihm zu zahlende Betrag unverhältnismäßig hoch zu der damaligen Frequenz des Antwerpener Hafens seitens der Mecklenburger Schiffe war, und so blieben Mecklenburger Schiffe in Belgien weiterhin einer Extraabgabe von 5 frcs. pro Tonne unterworfen¹⁾.

Was die übrigen in Deutschland erhobenen Durchgangs- und Ausfuhrzölle betrifft, so ließen sich diese mit der Zunahme des Verkehrs ebensowenig wie die Flußzölle rechtfertigen. Höhere Zwecke ließen sich nur für die Ausfuhrzölle anführen, indem durch Erschwerung der Ausfuhr von Rohstoffen, Fabrikmaterialien und Drogen die heimische Industrie gefördert werden konnte. Bei den Durchgangszöllen fielen aber derartige Argumente fort. Auch als Finanzzölle waren sie nur insofern geeignet, als der Warenverkehr sichtbar vor sich geht und das Steuerobjekt leicht faßbar war. Aber die Einkünfte standen keineswegs im Verhältnis zu den mit Erhebung dieser Zölle verknüpften Belästigungen des Handels. Die Durchgangszölle ergaben im Jahre

1859 = 400 000 Thlr.

1860 = 409 000 „

im Vergleich mit den Eingangszöllen, welche jährlich über 23 Millionen Thlr. ergaben, ein verschwindender Betrag, und erwägt man, daß mit Erhebung dieser kleinen Einnahmen dieselben Umstände und Ver-

1) S. preuß. H.A. 1868, I, S. 98. Vgl. S. 75.

zögerungen, wie bei den Eingangszöllen, verknüpft waren, so war Grund genug vorhanden, sie aufzuheben. Sie standen zudem in unmittelbarem Widerspruch mit dem Interesse des Staates, welcher möglichst große Einnahmen aus den Eisenbahnen erzielen wollte und zu diesem Zwecke suchen mußte, den Verkehr zu erleichtern, statt ihn zu erschweren. Deutschland im Zentrum Europas mit Rußland, Österreich und der Schweiz als Hinterland hatte naturgemäß einen lebhaften Transithandel. Durch einen auf diesen Verkehr gelegten Zoll erhielt er aber die Tendenz, östlich auf russisches Gebiet und westlich nach den Niederlanden, Belgien und Frankreich abgelenkt zu werden und die Häfen dieser Länder zum Nachteil der deutschen zu begünstigen¹⁾.

Die Durchgangsabgaben waren auch keineswegs niedrig, sie betragen nach einer im Jahre 1851 herbeigeführten Ermäßigung östlich der Oder 10 Sgr., beim Transit westlich der Oder 5 Sgr., über andere südliche und westliche Straßen $2\frac{1}{2}$ und $2\frac{1}{4}$ Sgr. pro Zentner, so daß für die Last von 40 Ztr. oder 100 Kubikfuß ca. 12 Thlr. Transitabgabe zu entrichten war, eine Abgabe, die ebenso hoch war, wie die Segelschiffsfracht für die Beförderung des gleichen Quantums von Bremen nach New York.

Veranlassung zur Aufhebung der Durchgangszölle war der Umstand, daß im Jahre 1860 in Frankreich im Transithandel beträchtliche Erleichterungen²⁾ eingetreten waren und das schon erwähnte Abkommen zwischen den belgischen, luxemburgischen und französischen Bahnen, wodurch der Durchgangsverkehr im westlichen Deutschland ernstlich gefährdet wurde. Die hier drohende Gefahr wurde Veranlassung, daß die Durchgangsabgaben und die die Durchgangsabgaben ersetzenden Ausfuhrzölle in Deutschland durch Gesetz vom 26. Februar 1862 aufgehoben wurden. Nur wenige Ausfuhrzölle, so auf Schafwolle, Häute, Felle, Haare, Holzasche u. s. w., die nach dem Freihandelstarif von 1865 auf Lumpen und andere Abfälle beschränkt wurden, blieben im Interesse einiger Fabrikationszweige noch bestehen.

Überblickt man nun die Entwicklung der handelspolitischen Verhältnisse seit der Mitte des Jahrhunderts, so war durch Aufhebung der Navigationsakte die Schifffahrt frei geworden, der Verkehr der Völker miteinander wurde durch Ermäßigung rigoroser Zölle, wenn auch nicht, wie in England, fast völliger Freihandel eingetreten war, belebt, kein Sundzoll lastete mehr auf dem Handel.

1) S. Bericht des preußischen Konsulats in Bremen für 1858 in preuß. H.A. 1859, S. 376 und 413.

2) S. preuß. H.A. 1860, II, S. 38.

In wenigen Jahren waren nicht nur die Bedingungen zum Betrieb der deutschen Seeschifffahrt im Auslande günstiger geworden, sondern durch eine freiere Handelspolitik, durch Beseitigung der dem Handel in Deutschland entgegenstehenden Hindernisse war auch die Basis für die Schifffahrt von Deutschland aus erweitert.

Aber auch die innerpolitischen Verhältnisse Deutschlands hatten sich in für die Schifffahrt günstiger Weise gestaltet. Im Jahre 1854 hatten sich Hannover und Oldenburg dem Zollverein angeschlossen. Mittel- und Süddeutschland waren durch keine Zollgrenze mehr von der Küste getrennt, ihr Handel konnte ungehindert den nächsten Weg zur Küste nehmen. Die Emshäfen, sowie Bremen und Hamburg kamen in freie Verbindung mit ihrem Hinterland. Von Mecklenburg abgesehen, trennte keine Zolllinie mehr das deutsche Binnenland von der Küste. Da nach Art. 15 und 19 der Zollvereinsverträge hinsichtlich der Flußschifffahrt und des Handels in den Seehäfen der Zollvereinsstaaten Gleichstellung zugesagt war, so erhielten auch Hannover und Oldenburg in Preußen das Recht der Küstenschifffahrt, von welcher sie bisher ausgeschlossen gewesen waren, wie umgekehrt preußische Schiffe in diesen Staaten zur Küstenschifffahrt zugelassen wurden, und ferner gewannen Hannover und Oldenburg Anteil an den vom Zollverein abgeschlossenen Handels- und Schifffahrtsverträgen¹⁾.

Im Jahre 1864 war Schleswig-Holstein endgültig von Dänemark losgelöst worden, 1867 kamen beide Provinzen zum Zollverein, 1868 trat demselben auch Mecklenburg bei, womit auch diese Staaten das Recht zur Küstenschifffahrt in Preußen erhielten. Mit der Begründung des Norddeutschen Bundes existierte nur eine deutsche Küste, an der alle deutschen Schiffe mit gleichen Rechten zugelassen waren. Zu einer Handelsflotte vereint, erhielten nunmehr die deutschen Schiffe zum äußeren Ausdruck der Vereinigung an Stelle der Landesfarben am 1. April 1868 die schwarz-weiß-rote Flagge²⁾. Die bis dahin noch geführten Flaggen von Oldenburg und Mecklenburg, von Preußen und den Hansestädten verschwanden. Aus der Vereinigung der Flaggen letzterer Staaten und derjenigen Preußens war die deutsche Flagge hervorgegangen; unter ihrem Schutz stand nun die deutsche Handelsflotte.

1) Vergl. S. 8.

2) Mit Rücksicht auf die besonders in Mecklenburg verbreitete Partenreederei und die dadurch hervorgerufene starke Beteiligung ausländischen Kapitals in derselben behielt Mecklenburg ein Jahr länger Zeit, seine Reederei den Bedingungen zur Führung der Bundesflagge anzupassen. Bekanntlich darf ein Schiff die Bundesflagge nur führen, wenn es sich im ausschließlichen Besitz von Angehörigen des Norddeutschen Bundes, bzw. des Deutschen Reichs befindet. (S. Bundesgesetz vom 25. Oktbr. 1867.)

Zweiter Teil.

Erster Abschnitt.

Die Ostsee-Reederei.

I. Die Reederei Preußens.

1) Die Aufhebung der Navigationsakte und die Reederei im allgemeinen.

Bei einer Gesamtzahl von etwa 800 Schiffen, welche die preußische Handelsflotte zu Anfang der 50er Jahre zählte, war die Anzahl derjenigen, welche davon zu überseeischen Reisen geeignet waren, nicht groß. Von größeren dreimastigen Schiffen, die für überseeische Reisen hauptsächlich in Frage kamen, gab es 1852 19 Vollschiffe oder Fregatten (in Königsberg Pinken genannt), das sind Schiffe, welche an allen drei Masten Raen tragen, ferner gab es 181 Schiffe mit Barktakelung (der hinterste Mast ohne Raen), die übrigen Schiffe gehörten aber schon zu den kleineren zweimastigen Schiffen, die vorzugsweise im europäischen Verkehr beschäftigt wurden. Unter diesen waren 325 mit voller Takelung, Briggs, ferner 182 Schooner¹⁾.

Viel geringer aber war die Zahl solcher Schiffe, welche, ohne Schaden zu nehmen, auch für weite überseeische Fahrten nach heißen Zonen passend waren und den hierfür erforderlich metallenen Bodenbeschlag hatten. Von Schiffen, welche mit Kupfer- oder Zinkbeschlag versehen waren, gab es am 1. Januar 1851²⁾ in

Memel	5	Stettin u. Swinemünde	13
Königsberg	3	Stralsund	6
Elbing	—	Greifswald	—
Danzig	5	Wolgast	12
Kolberg	2	Uckermünde	—
Stolpmünde	—	Barth	—
Rügenwalde	—		

1) S. Brämer, S. 323.

2) S. Stettiner Reederei Liste 1851.

im ganzen 46 Schiffe. Nur etwa 5% der Anzahl preußischer Schiffe entsprach somit den Anforderungen für weite überseeische Reisen. Das war ein Mangel in der preußischen Handelsmarine. Für ihn können aber nicht die preußischen Reeder allein verantwortlich gemacht werden. Mit schuld waren auch die bei der damals befolgten Schutz-zollpolitik Preußens bestehenden hohen Eisenzölle, durch welche der Schiffbau belastet wurde, die auch durch die gezahlten Schiffbau-prämien nicht ausgeglichen wurden¹⁾. Es machte einen Unterschied, ob bei einem kupferfest gebauten, noch nicht einmal mit Kupfer-platten versehenen Schiff, bei dem die Kosten für Metall etwa ein Viertel des Preises des ganzen ausgerüsteten Schiffes waren, Zölle von 6—7 Mark pro Zentner Metall gezahlt werden mußten oder nicht. Auf der unbeschränkten Verwendung von Eisen zu Spanten und Balken beruhten die Fortschritte, welche in Amerika und England im Schiffbau gemacht wurden, da allein hierdurch die Vereinigung von Festigkeit mit feineren Formen und damit größere Schnelligkeit ermöglicht wurden, während in Preußen, vielleicht gar auf Kosten der Seetüchtigkeit des Schiffes, an Metall gespart werden mußte.

Die preußische Regierung hatte sich allerdings schon 1841 den übrigen Zollvereinsstaaten gegenüber vorbehalten, im Ausland gebaute Schiffe zollfrei oder zu einem ermäßigten Satze zuzulassen, und von diesem Vorbehalt war auch Gebrauch gemacht worden. Die gelegentliche zollfreie Einführung von Schiffen war aber kein Gegengewicht gegen dauernd wirkende Zölle. Auch das bei Erneuerung des Zollvereins im Jahre 1853 erlassene Gesetz, demzufolge zur Beförderung des Baues von Seeschiffen bei Neubauten, Aus-rüstungen und Reparaturen für die erforderlichen metallenen Materialien eine Zollvergütung auf Vereinsrechnung bewilligt wurde²⁾, schuf keine wesentliche Erleichterung, weil die Bedingungen für die Erlangung der Zollvergütung sehr verwickelt waren und zudem die mit der Ausfüh-rung des Gesetzes betrauten Zollbehörden den Absichten des Gesetzes wenig zu entsprechen wußten. Als z. B. die Memeler Handelskammer die freie Einfuhr der zum Schneiden von Schiffsbauhölzern nötigen Maschinen beantragte, wurde sie abschlägig beschieden, mit der Be-gründung, daß dergleichen Maschinen im Inlande ebensogut wie im Auslande gebaut würden, und daß der Hände Arbeit doch billiger und ökonomischer sein müsse, als die der Maschinen, weil letztere noch nicht

1) Bd. I, d. 11/12 und 19/20.

2) S. preuß. H.A. 1853, I, S. 366.

zur Anwendung gekommen wären¹⁾. Aus demselben Grunde erfüllte auch ein preußischer Ministerialerlaß vom 24. Okt. 1853 bezüglich eines Rückzolls auf nicht speziell nachzuweisende Bau- und Ausrüstungsgegenstände seinen Zweck nicht²⁾.

Mochten nun auch in Preußen gebaute Schiffe an Seetüchtigkeit im allgemeinen nicht hinter den Schiffen anderer Nationen zurückstehen, so hatten die Eisenzölle aber doch die Tendenz, den Fortschritt im Schiffbau zu verlangsamen, und wohl mehr als einmal haben größere überseeische Reisen preußischer Schiffe unterbleiben müssen, weil diese nicht den hierzu erforderlichen Metallbeschlag hatten, welcher das Bewachsen und damit das Eintreten von Fäulnis des Schiffskörpers in wärmeren Gewässern verhinderte³⁾.

Noch nach dem Tarif des Jahres 1865 betrug der Zoll auf Eisenplatten 3,50 Mk. pro Zentner und mußten eiserne, im Ausland erbaute Schiffe mit 8%, Schiffsmaschinen mit 9 Mk. pro 100 kg, Anker, Ketten u. s. w. nach besonders hierfür bestimmten Sätzen verzollt werden.

Als die Navigationsakte in England aufgehoben waren, fragte es sich für die Reeder nicht nur, welche Länder ihnen nun mehr als früher offen standen, sondern auch, ob sie auch in der Lage seien, an diesem Verkehr teilzunehmen. Soweit dabei der Handel ihrer eigenen Häfen in Frage kam, waren sie mit Bezug auf überseeische Länder nicht besser gestellt als vorher. Selbst Stettin hatte außer im Import von Rohrzucker aus Westindien einen nennenswerten überseeischen Handel nicht aufzuweisen. Einen solchen zu entwickeln, nahm lange Zeit in Anspruch und erforderte die Beteiligung der Kaufleute. In den preußischen Häfen war kein Markt für überseeische Produkte. Man pflegte seinen Bedarf an ihnen nicht direkt aus den Produktionsländern, sondern aus England, Holland und aus den Hansestädten zu beziehen, von wo die Schiffe sie in Rückfracht brachten. Eine Ladung Tee, welche die preußische Seehandlung in der Absicht, einen direkten Überseehandel ins Leben zu rufen, nach Stettin hatte kommen lassen, war eine verfehlte Spekulation. Der Tee fand in Stettin keinen Absatz und man mußte ihn nach Hamburg schaffen⁴⁾. Man hatte die Bedeutung der Märkte verkannt. Die Kaufleute, welche in Tee handelten, wußten, daß Hamburg der Mittelpunkt des deut-

1) S. Bericht des Vorsteheramts der Kaufmannschaft in Memel 1853.

2) S. Bericht des Vorsteheramts der Kaufmannschaft in Stettin 1854 und 1856.

3) S. S. 50.

4) S. Hannovers Handel und Schifffahrt 1864, S. 18/19.

schen Teehandels war. Stettin war hierin gänzlich unbekannt. Es hätte jahrelanger Arbeit und Aufwendung von Kapital bedurft, um eine Änderung herbeizuführen, und auch Stettin darin Bedeutung zu verschaffen. Der Kaufmann aus zweiter Hand mußte die Gewißheit haben, in Stettin seinen Bedarf immer, und besser als in Hamburg, decken zu können. Durch die landwirtschaftlichen Exportartikel hatten die Kaufleute an der Ostsee wohl Fühlung mit den Märkten in Europa, aber nicht mit überseeischen Märkten; es bedeutete für sie ein viel geringeres Risiko, Kaffee und Gewürze aus Hamburg und London, Reis und Tabak aus Holland und Bremen zu importieren, als diese direkt aus den Produktionsländern zu beziehen. Direkte Abladungen aus überseeischen Ländern konnten sie vielleicht zu einer Zeit erreichen, wo der Preis der angebrachten Produkte sehr zurückgegangen war. Sollten sie dann nicht mit Verlust verkauft werden, so blieb nichts übrig, als sie auf Lager zu nehmen und zu warten, bis sich vielleicht die Preise gehoben hatten. Sie mußten mithin über mehr Kapital als im europäischen Handel verfügen und daneben mehr Risiko laufen. Auch die Abhängigkeit der Kaufleute von dem Ausfall der Ernte, infolge der sich nach ihr richtenden größeren oder geringeren Konsumtion, verhinderte sie, weitgehende Spekulationen zu machen. Drittens war der Umstand, daß durch den Ausbau der Eisenbahnen die Handelszentren Hamburg und Bremen dem östlichen Teile Deutschlands näher gerückt wurden und der Zwischenhändler im Binnenlande in direkte Beziehungen mit ihnen treten konnte, einem Überseehandel der Ostseehäfen nicht günstig. Wenn also die Wahrscheinlichkeit, daß ein direkter überseeischer Handel in der Ostsee sich entwickle, nicht vorhanden war, so blieb den Reedern, wollten sie aus der Aufhebung der Navigationsakte Nutzen ziehen, nur übrig, sich von ihren Heimatshäfen zu trennen und fremde Häfen aufzusuchen.

Naturgemäß suchten die Reeder, nachdem ihren Schiffen die Häfen aller Länder der Erde offen standen, zunächst den Verkehr mit solchen Ländern auf, welcher ihnen bei dem geringsten Risiko den größten Gewinn versprach. Dazu gehörte Kanada. Sie hatten einige Erfahrung in der Schifffahrt mit den Vereinigten Staaten und da gerade damals viel Schiffbauholz aus Kanada nach England ging, so lag es nahe, diesen Verkehr, als einen der Schifffahrt nach den Vereinigten Staaten ähnlichen, aufzunehmen. Hierzu war auch das Material an Schiffen, welches ihnen für überseeische Reisen zu Gebote stand, am besten geeignet. Auf schnelle Reisen kam es in dieser Fahrt weniger an; mehr darauf, möglichst viel Ladung auf einmal

zu befördern. Die Schiffe, besonders die Memeler und Danziger, hatten die hierfür passende Grösse, sie hatten auch die zum bequemen Verladen von Holz erforderlichen weiten Luken, sie konnten viel Holz im Raum lassen und noch obendrein Deckladung nehmen. Auch die Handelsverhältnisse in Kanada waren ähnlich wie in den Vereinigten Staaten. Die Art der Seefahrt und die Reisedauer dorthin waren ziemlich die gleiche. Bei Reisen um das Kap der guten Hoffnung nach ihnen unbekanntem Ländern in heißen Zonen, deren Zustände und Anforderungen an die Schifffahrt sie nicht kannten, wären sie vielen Zufälligkeiten ausgesetzt gewesen. Sie mußten sich dort auf die Vertrauenswürdigkeit ihnen unbekannter Geschäftshäuser und die kaufmännische Gewandtheit ihrer Kapitäne verlassen. Selbst wenn die für solche Reisen erforderlichen schnellsegelnden und großen Segelschiffe in der preußischen Handelsmarine vorhanden waren, so dauerte die Reise nach den entfernten östlichen Ländern doch sehr lange. Die Reise von Europa nach Kalkutta war drei- bis viermal so lang wie nach Nordamerika, sie hätte mithin auch drei- bis viermal soviel Gewinn bringen müssen und darauf war nicht mit Sicherheit zu rechnen. Traf es sich, daß ein Schiff zu einer Zeit in einem fernen Hafen lag, wo infolge starken Angebots von Räumte die Frachten niedrig standen, so mußte man mit diesen fürlieb nehmen oder auf gut Glück nach einem andern Hafen versiegeln. Das Schiff konnte dann ein ganzes Jahr und länger unterwegs gewesen sein, ohne neben den allgemeinen Unkosten mehr als die notwendigen Abschreibungen, und vielleicht nicht einmal diese, verdient zu haben. Auf der Fahrt im Nordatlantischen Ozean aber bot sich, infolge der kürzeren Reise, die Gelegenheit, Frachten zu erhalten, häufiger. Weiter kam den Reedern auf der Fahrt nach Kanada aber auch zu Hülfe, daß gerade anfangs der 50er Jahre infolge der in Irland herrschenden Hungersnot eine starke Auswanderung von Irland nach Amerika stattfand, die von England aus unterstützt wurde. Und so ergibt sich denn, daß, wenn vor Aufhebung der Navigationsakte nach ganz Nordamerika nur folgende Anzahl Reisen ausgeführt wurde,

1845 : 12	1848 : 8
1846 : 10	1849 : 10
1847 : 18	

in den nun folgenden Jahren unter preußischer Flagge zwischen England und Kanada stattfanden.

1850 : 50 Reisen	1853 : 35 Reisen
1851 : 31 „	1854 : 34 „ u. s. w. ¹⁾ .
1852 : 38 „	

1) S. preuß. H.A. 1853, II, S. 1 ff. und 1858, II, S. 378 ff.

Hier sind somit entschiedene Fortschritte der preußischen Reederei zu verzeichnen. Aber nicht überall haben die neuen Schiffahrtsgesetze ähnliche Resultate für die preußische Reederei herbeigeführt. Hinter dem Verkehr mit Kanada blieb derjenige mit Ostindien zurück. In Ostindien und China kamen unter preußischer Flagge an:

1851 : 8 Schiffe	1854 : 8 Schiffe
1852 : 2 „	1855 : 4 „
1853 : 3 „	1856 : 11 „

Noch geringer blieb der Verkehr mit Niederländisch-Ostindien, wohin in den genannten Jahren alles in allem nur drei Reisen gemacht wurden. Letzteres erklärt sich zum Teil aus der holländischen Schiffahrts- und Zollpolitik, die, wie bekannt, die fremde Flagge nicht zur Küstenschiffahrt zuläßt, so daß die Schiffe nur sehr schwer Rückladung fanden, ferner aber waren die preußischen Schiffe zu Reisen nach diesen wärmeren Ländern aus bereits angegebenen Gründen auch nicht so geeignet wie zu Fahrten über den Nordatlantischen Ocean¹⁾.

In der preußischen Handelsmarine gab es ferner keine „Klipper“, jene besonders schlank gebauten, schnellsegelnden Schiffe, die zu den höchsten Frachten Tee und andere wertvolle Produkte der östlichen Länder nach Europa oder Amerika brachten. Auch fehlten große „Ostindienfahrer“ wie Holland sie besaß, worunter man die größten und bestausgerüsteten Schiffe verstand, die im Klassifikationsregister des britischen Lloyd mit A 1 *²⁾ ausgezeichnet waren. Die in der preußischen Handelsmarine vorhandenen größeren Schiffe besaßen in der Mehrzahl nicht die Schnelligkeit dieser Schiffe. Bei den preußischen Schiffen, z. B. in Memel und Danzig, wo die meisten großen Schiffe der preussischen Handelsmarine beheimatet waren, wurde mit Rücksicht auf die schweren und viel Raum einnehmenden Handelsartikel der Ostsee beim Bau hauptsächlich auf Tragfähigkeit und Raum im Schiffe gesehen, und sie durften auch nicht tief gehen, weil die Ostsee viele flache Häfen hatte, und wurden deswegen voll gebaut. Die Schnelligkeit eines solchen Schiffes konnte aber nicht groß sein, und bei weiten Reisen kam es darauf vor allen Dingen an. Die wertvollen Waren der heißen Klimate verloren auf einer langen Reise an Gewicht, und ebenso an Qualität. Zudem mußte der Kaufmann den Mehrbetrag an Zinsen auf das in der Ladung steckende Kapital in Betracht ziehen, um den die Ware verteuert wurde und end-

1) Vergl. S. 29 ff.

2) Hiermit sollte gesagt sein, daß sie allen Anforderungen, die an erstklassige Schiffe gestellt wurden, entsprachen.

lich bekam er um so eher das angelegte Kapital für neue Unternehmungen frei, je eher er die Ware zur Hand hatte. Ein schnelles Schiff konnte auf einer Reise von entfernten Ländern Wochen und Monate an Zeit gewinnen. Um aber dieses zu erreichen, mußte es schlank und daneben, um das Kentern zu verhüten, tief gebaut sein. Ferner aber erforderte die Fahrt nach Ostindien auch großes Kapital. Ostindienfahrer waren besonders teure Schiffe. Ein solches Schiff von 600 R.T. stellte sich in Holland auf 180 000 Gulden, während ein Schiff von 400 R.T. welches damals für die Fahrt auf dem Nordatlantischen Ozean genügte, mit der für diese Fahrt erforderlichen Ausrüstung nur auf etwa 80 000 Gulden zu stehen kam. Waren nun auch in Preußen gebaute Schiffe beträchtlich billiger¹⁾, so geht aus dem Preisunterschied doch hervor, daß die Fahrt nach dem Osten sehr kostspielig sein mußte.

Auch die Vereinigten Staaten von Amerika gehören zu den seit 1850 von preußischen Schiffen häufiger besuchten Ländern.

Hier kamen

1851 : 29 Schiffe	1855 : ? Schiffe
1852 : 17 „	1856 : 21 „
1853 : 17 „	1857 : 7 „
1854 : 20 „	

unter preußischer Flagge an.

Ihre Beschäftigung war durch die infolge der Goldfunde in Kalifornien zu Anfang der fünfziger Jahre eintretende starke Auswanderung bewirkt. Von dauerndem Nutzen, wie für die hansestädtischen Reederei, ist diese aber für die preußische Reederei nicht geworden. Die Schiffe nahmen nur so lange an diesen Fahrten teil, wie die Auswanderung besonders stark war, und auch dann fanden die Abfahrten nicht von preußischen Häfen, sondern von der Elbe oder von der Weser aus statt.

Größere Fortschritte, als in der überseeischen Fahrt, haben die preußischen Reedereien seit Aufhebung der Navigationsakte auf ihrem Haupterwerbsfelde, im Verkehr mit europäischen Ländern, gemacht.

Es war ihnen nicht mehr verboten, die sog. „enumerated articles“²⁾ zu befördern, sie konnten diese auch aus anderen als preußischen Häfen nach Großbritannien verschiffen, die vielen im europäischen Verkehr vorkommenden Zwischenfahrten standen ihnen unbeschränkt offen, und sie haben diese auch wahrgenommen, wie aus folgenden Zahlen hervorgeht.

1) S. Bd. I, S. 25.

2) S. S. 3.

Es liefen unter preußischer Flagge in Großbritannien ein

aus Preußen	aus fremden Häfen
1845: 958 Schiffe	425 Schiffe
1846: 890 „	436 „
1847: 980 „	455 „
1848: 430 „	175 „
1849: 475 „	286 „
1850: 721 „	628 „ !
1851: 776 „	708 „ !
1852: 621 „	843 „ !
1853: 1060 „	806 „ !
1854: 1006 „	698 „ ! 1)

Hiernach hat die Anzahl der aus den fremden Häfen nach England unternommenen Reisen preußischer Schiffe seit 1850 ganz besonders zugenommen. Ebenso wurde unter dem Einfluß der neuen englischen Schifffahrts- und Handelspolitik die Fahrt von den Häfen des Schwarzen Meeres nach England lebhaft betrieben. Waren auf dieser Fahrt im Jahre 1851 89 Schiffe mit 21000 R.T. in Konstantinopel eingelaufen, so betrug ihre Zahl 1861 124 mit 40000 R.T.

Aber auch der heimatliche Verkehr war seit 1850 beträchtlich gestiegen, wie aus der Tabelle LVI zu ersehen ist. Waren im genannten Jahre 6010 Schiffe mit zusammen 768000 R.T. in preußischen und pommerschen Häfen eingelaufen, so waren es 1860 10634 Schiffe mit 1212000 RT.

Die Ursachen dieses zunehmenden Hafenverkehrs waren, ohne hier auf seinen Zusammenhang mit der Bevölkerungszunahme und Untersuchungen über den wachsenden Wohlstand und die damit steigende Produktion und Konsumtion einzugehen, mehrfacher Art. In erster Linie war er durch die bekannten Ausfuhrprodukte der Ostseeländer, vorzugsweise durch die seit Aufhebung der Kornzölle eingetretene Steigerung des Getreideexports nach England, der in den 50er und 60er Jahren ganz beträchtlich zunahm, veranlaßt²⁾. Zwar war der Getreideexport nach England nicht mehr ein so einträgliches Geschäft wie in früheren Jahren, als noch die gleitende Skala³⁾ die Spekulation anregte; er war aber immer noch lohnend, wie daraus hervorgeht, daß der durchschnittliche Preis für 1000 kg Weizen während der Jahre 1851/60 in England Mk. 250, in Preußen dagegen nur Mk. 211.40 betrug⁴⁾. Andererseits war aber auch der

1) S. preuß. H.A. 1853, II, S. 43 und 1858, II, S. 383.

2) S. folgende Seite.

3) S. Bd. I, S. 55.

4) S. Handw. der St.W. II. A., Bd. IV, S. 324.

Export von England nach Preußen gestiegen, und zwar besonders der von Steinkohlen, wovon

1855:	300000	Tons
1860:	400000	Tons
1864:	500000	Tons ¹⁾

in preußische Häfen eingeführt wurden. So hielt der Verkehr mit England nach wie vor die preußischen Schiffe in erster Linie beschäftigt, und von 1516 preußischen Schiffen, die im Jahre 1860 von preußischen Häfen ausliefen, fuhren 1111 nach großbritannischen Häfen, nur 124 nach Frankreich und 89 nach Belgien. Der Rest verteilte sich auf Fahrten nach andern Ländern Europas, und einige kamen auf die transatlantische Fahrt.

Unter dem durch Aufhebung der Navigationsakte und durch eine freiere Handelspolitik belebten Verkehr hatte die preußische Reederei zugenommen. Der Bestand an Schiffen war in den 10 Jahren von 1851—1861 von 194000 R.T. auf 252400 R.T. gestiegen; die Zahl der Besatzung war von 8300 auf 10200 Mann gewachsen. Es waren die glücklichsten Jahre der preußischen Reederei.

Seit Beginn der 60er Jahre bereitet sich ein Umschwung in der Reederei vor. Die Ursachen sind

1. die Änderung der Handelsbeziehungen der Länder zueinander²⁾,
2. die Einführung der Dampfschiffahrt.

Seitdem die Schiffe aller Nationen aus aller Herren Ländern uneingeschränkt Getreide nach England bringen konnten, wurde Preußen aus seiner bisherigen, den Getreidemarkt in England beherrschenden Stellung herausgedrängt. Das in Südrußland, Rumänien und in Amerika wachsende Getreide stand dem preußischen an Qualität nicht nach, in Bezug auf Trockenheit des Kornes war es diesem überlegen, und da die Produktionskosten auf dem noch jungfräulichen Boden jener Länder gering waren, so nahm die Getreideeinfuhr in England dorthin schneller zu als die Getreideeinfuhr aus Preußen. Wenn aus letzterem Lande im Durchschnitt der Jahre 1855/59 2,5 Mill. Ctr., 1860/64 5 Mill. und 1865/69 im jährlichen Durchschnitt ebenfalls 5 Mill. Ctr. Getreide in England eingeführt wurden, so betrug der Import aus Amerika, den südrussischen und rumänischen Häfen in England in den gleichen Zeiträumen durchschnittlich pro Jahr 5,5, 17 und 15,5 Mill. Ctr. Aus diesen Ländern fand mithin eine stärkere Steige-

1) S. Kommerzialnachweisungen des Zollvereins.

2) Vergl. Bd. I, S. 14/15.

rung des Getreideimports als von Preußen aus, statt, und da mit zunehmender Bevölkerung Deutschland selbst mehr und mehr Getreide verbrauchte, so wurden die für England verfügbaren Überschüsse allmählich immer geringer.

Wie im Getreidehandel, so büßte Preußen aber auch im Holzhandel an Bedeutung ein. Auch in diesem Handelszweig machte sich die überseeische Konkurrenz fühlbar, weil die Wälder in der Nähe der Häfen, aus denen ehemals viel Schiffbauholz für England geschlagen wurde, abgeholzt waren und es immer weiter hergeschafft werden mußte, während die Konkurrenz Nordamerikas durch den dortigen Ausbau von Eisenbahnen und Kanälen immer mehr erleichtert wurde.

Die einst hervorragende Bedeutung der preußischen Häfen im Getreide- und Holzhandel verblaßte in dem Maße, wie der überseeische Handel nach Europa zunahm. Der preußische Reeder verlor den Rückhalt des heimatlichen Handels. Der Export nach England aus Preußen konnte schließlich nur noch dann stattfinden, wenn Kaufleute und Reeder auf einen Teil ihres Verdienstes verzichteten, erstere zu billigeren Preisen verkauften und letztere sich mit geringeren Frachten begnügten.

Über den Einfluß der Dampfschiffahrt folgendes: Der wesentlichste Unterschied zwischen einem Segelschiff und einem Dampfschiff ist, daß ersteres eine von der Natur umsonst gegebene, letzteres eine künstliche, mit großen Kosten gewonnene Energie zur Fortbewegung gebraucht. Nichtsdestoweniger entstehen dadurch, daß der Dampf dem Willen des Menschen untergeordnet ist, der Wind aber nicht, so große Vorteile, daß man die Transportleistungsfähigkeit, d. h. die Fähigkeit, eine bestimmte Menge Ladung eine bestimmte Strecke innerhalb bestimmter Zeit zu befördern, bei einem Dampfer durchschnittlich dreimal höher als bei einem Segler von gleichem Netto-Raumgehalt annimmt, d. h. der Dampfer würde hierzu nur $\frac{1}{3}$ der Zeit gebrauchen, die ein Segler hierzu nötig hat, bzw. er könnte innerhalb gleicher Zeit dreimal so viel Ladung wie ein Segler befördern¹⁾.

Wie diese Überlegenheit der Dampfer zustande kommt, ist allgemein bekannt. Der Dampfer vereinigt größere Schnelligkeit und

1) In der Praxis kommt es auf diese Transportleistungsfähigkeit allerdings weniger an als auf die Konkurrenzfähigkeit zwischen Dampfschiff und Segelschiff. Die übliche Annahme 1 Dampfer-Tonne = 3 Segler-Tonnen zur Ermittlung der Transportleistungsfähigkeit hat nur den Wert, sich zu vergegenwärtigen, daß z. B. mit 100 000 Tons Dampfer-Räume mehr Arbeit geleistet werden kann, als mit der gleichen Anzahl Segler-Räume. Im übrigen können Segelschiffe und Dampfschiffe aber nicht anders miteinander verglichen werden, als indem man die Konkurrenzfähigkeit beider miteinander vergleicht.

Sicherheit in sich, er kann schneller laden und löschen als ein Segelschiff und ist fast ganz unabhängig von Wind und Wetter. Erst durch die Einführung der Dampfschiffahrt wurde Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit im Schiffsverkehr möglich. Die Dampfschiffahrt gestattet den Transport auch von verderblichen Waren, den Segelschiffe, der Länge der Reise wegen, nicht bewirken können, und die idealen Vorteile dieser erweiterten Leistungsfähigkeit der Schiffahrt durch die Dampfer sind, daß die Versorgung des Marktes gleichmäßiger ist.

In den zwei Jahrzehnten von 1850 bis 1870 sind in Preußen in der Dampfschiffahrt kaum nennenswerte Fortschritte gemacht worden.

1851 gab es hier 5 Seedampfer von zusammen 1400 R.T.;

1861 waren es 24 Dampfer von 5000 R.T.;

1871 „ „ 41 „ „ 5574 „

während England in dem gleichen Zeitraum seinen Bestand an Dampfschiffen von 105 000 R.T. auf 1,040 000 R.T. steigerte. Allerdings waren auch alle Bedingungen für die Dampfschiffahrt, billiges Eisen, Steinkohlen, eine entwickelte Industrie und Kapital in England mehr, als irgendwo sonst vorhanden. Alles dieses fehlte der Ostsee; auf Eisen ruhte Zoll, Steinkohlen mußten importiert werden und hatten außer der Fracht ebenfalls einen Zoll zu tragen, der früher 2,50 Mk., seit 1865 aber immerhin noch 0,66 Mk. pro Tonne betrug. Die Industrie war in Preußen wenig entwickelt. Von der Erbauung eiserner Schiffe ganz abgesehen, die damals nur in Stettin, Danzig oder Elbing möglich war, blieb es selbst zweifelhaft, ob etwa nötig werdende Reparaturen eines Dampfers sich in preußischen Häfen würden ausführen lassen. Ferner aber wurde mit der Dampfschiffahrt auch der Betrieb der Reederei ein anderer. An Stelle von Holz trat Eisen, zu den Matrosen kam das Maschinenpersonal. Bei den Dampfern konnte das Löschen und Laden, welches bei Segelschiffen Wochen dauerte, in ebensoviel Tagen geschehen. Die Schiffsmannschaft genügte hierzu nicht mehr, es mußte eine ständige Anzahl sich

Diese zu ermitteln, müssen die Kosten der Reise mit herangezogen werden. Die Konkurrenzfähigkeit zwischen Dampfer und Segelschiff findet ihren Ausdruck alsdann in der Verzinsung des im Schiffe angelegten Kapitals einschließlich der Amortisation desselben. Sie ist von Schiff zu Schiff verschieden und auch zu verschiedenen Zeiten eine andere. Hohe Kohlenpreise z. B. vermindern die Konkurrenzfähigkeit der Dampfer und erhöhen diejenige der Segelschiffe. Sie ändert sich auch nach den verschiedenen Reisen. So ist die Konkurrenzfähigkeit der Segler zwischen Hamburg und New York gleich Null, in dieser Fahrt verkehren Segelschiffe fast nicht mehr; sie ist aber noch vorhanden, wo Monsum und Passatwinde die Segelschiffe auf ihrer Reise nach dem Osten oder nach der Westküste Amerikas unterstützen, und wo für die Dampfer hohe Kohlenpreise in Betracht kommen.

hiermit befassender Arbeiter vorhanden sein. Der Dampfer legte an den Kai und löschte über Bord direkt in die Eisenbahnwagen. Die Hafeneinrichtungen für Dampfer mußten daher besser als für Segelschiffe sein. Der Reeder selbst mußte ein anderer werden, er mußte schneller disponieren lernen. Alles drängte auf eine möglichst intensive Ausnutzung des im Dampfer angelegten Kapitals hin. Die Dampfschiffahrt war aber auch viel kostspieliger als die Segelschiffahrt, und das zu ihrem Betriebe erforderliche größere Kapital mußte, da der einzelne Reeder in Preußen nur in seltenen Fällen so viel Vermögen besaß, durch Ausgabe von Aktien, die, weil sie jederzeit zu kaufen und zu verkaufen waren, einem größeren Kreise zugänglich waren, aufgebracht werden. Bei der Aktiengesellschaft hörten aber alle patriarchalisch-familiären Beziehungen, welche die Grundlage in der Partenreederei war, auf. Außer in der Generalversammlung und in einem sehr knapp gefaßten Jahresberichte erhielt der einzelne keine Kenntnis von dem Gange des Unternehmens. Die andere Form der Dampfschiffsreederei konnte daher auch die Aufbringung der nötigen Mittel wohl erschweren. Man konnte ferner nicht voraussehen, daß die Segelschiffahrt jemals aufhören werde, man glaubte vielmehr, daß dieser immer die voluminösen Handelsartikel bleiben müßten. Am wenigsten aber sah man sich in Preußen veranlaßt, von der altgewohnten Segelschiffahrt abzuweichen, solange sie sich noch bezahlt machte.

Die große Anzahl englischer Dampfschiffe und der Mangel hieran in der preußischen Handelsflotte hatten aber zur Folge, daß die preußischen Flagge allmählich durch die englische zurückgedrängt wurde, wie aus den folgenden Zahlen hervorgeht. Aus preußischen Häfen fuhren nach Großbritannien:

	unter preußischer Flagge	britischer Flagge
1860	335 000 R.T.	156 000 R.T.
davon Dampfer	14 100 „	48 000 „
1861	277 000 „	195 000 „
davon Dampfer	11 200 „	84 000 „
1862	325 000 „	222 000 „
davon Dampfer	13 200 „	79 000 „
1863	313 000 „	214 000 „
davon Dampfer	11 200 „	94 000 „
1864	163 000 „	243 000 „
davon Dampfer	7 300 „	93 000 „
1865	290 000 „	210 000 „
davon Dampfer	9 200 „	97 000 „
1866	246 000 „	210 000 „
davon Dampfer	114 000 „	120 000 „
1867	277 000 „	247 000 „
davon Dampfer	9 600 „	150 000 „ ¹⁾

1) Nach den jährlichen Übersichten über den Schiffsverkehr in den preußischen Häfen veröffentlicht im preuß. H.A.

Man sieht hieraus, wie sich die preußische Dampfschiffahrt völlig passiv verhält, während die britische mehr und mehr Boden gewinnt. Anstatt daß früher preußische Schiffe Getreide nach England brachten, holte England sich dieses jetzt selbst, die wertvollen Güter fielen der englischen Flagge zu und nur die gröberen, die weniger Frachten zahlenden verblieben der preußischen Reederei.

Unter dem doppelten Drucke der Konkurrenz der englischen Dampfer und der Konkurrenz der überseeischen Länder im Getreide- und Holzhandel ging der Anteil der preußischen Flagge am preußischen Hafenverkehr in den Jahren 1859—65 von 55 auf 49% zurück. Die preußischen Reeder gaben dem Druck nach, indem sie noch mehr, als es seit Aufhebung der Navigationsakte geschehen war, fremde Zwischenfahrten aufsuchten. Hatten sie im Verkehr mit Rußland 1860:39000 R.T. bewegt, so waren es 1866:102000 R.T. In Fahrten nach schwedischen und norwegischen Häfen fuhren 1860:7500 R.T., 1866 aber 40000 R.T. In diesen Ländern, deren Exporte hauptsächlich in Holz bestanden, hatten die Dampfer noch nicht festen Boden gewonnen, weil sie bei ihrer damaligen geringen Größe hierzu nicht geeignet waren. Auch französische und belgische Häfen wurden häufiger als früher in Zwischenfahrten aufgesucht, ferner die Vereinigten Staaten, Brasilien und auch Ostasien. In den Vereinigten Staaten liefen 1866:58, in Brasilien 33 und in ostasiatischen Häfen im gleichen Jahre 44 Schiffe unter preußischer Flagge ein¹⁾.

In der Mehrzahl der Fälle waren diese Reisen aber nur Zwischenfahrten im Dienste fremder Länder. Die Gelegenheiten zu direkten Fahrten von preußischen Häfen aus hatten fast aufgehört. Waren ehemals preußische Schiffe mit Leinwand, Mehl und Stabholz beladen, direkt nach Westindien expediert worden²⁾, so ging das jetzt nicht mehr an.

1) Die hier mitgetheilten Zahlen geben nicht alle von preußischen Schiffen unternommenen Reisen wieder, sondern nur diejenigen der Reedereien in Memel, Königsberg, Elbing, Danzig, Kolberg, Stettin, Wolgast, Greifswald, Stralsund und Barth, soweit von ihnen Mitteilung über die unternommenen Reisen an das preußische Handelsministerium gemacht wurde. Da der überseeische telegraphische Verkehr in den sechziger Jahren aber noch wenig ausgebildet war, so konnten die Reeder, deren Schiffe überseeisch beschäftigt waren, erst nach Verlauf von Wochen und Monaten über die von den Kapitänen ihrer Schiffe unternommenen Fahrten unterrichtet sein. Hieraus entstehen viele Ungenauigkeiten. Schon bei Reisen von preußischen Häfen weisen die Mitteilungen der Reeder weit weniger Reisen als die der Zollbehörden auf. Nach Mitteilung der Reeder wurden z. B. 1860 von preußischen Häfen aus 1114 Reisen mit 270 000 R.T. unter preußischer Flagge nach England gemacht, während die Nachweisungen der Zollbehörden 1392 Reisen und 335 000 R.T. angeben. Im ganzen kann man die Zahl der überseeischen Reisen mithin größer als oben angegeben annehmen.

2) S. Bd. I, S. 70.

In Schlesien hergestellte Hausmacherleinwand wurde durch die mit Maschinen hergestellten irischen Leinen und durch die billigen Massenerzeugnisse der englischen Baumwollindustrie vom Weltmarkte verdrängt. Mehl und Holz gelangten von Amerika billiger als von Deutschland nach Westindien. Die von dort zurückgebrachten Ladungen Rohrzucker für die Königsberger und Stettiner Zuckerraffinerien fanden sich nicht mehr, seitdem der Zoll auf die Einfuhr von Rohrzucker zu Gunsten der zollvereinsländischen Rübenzuckerkultur erhöht war¹⁾ und hiermit war der preußischen Reederei ihre fast einzige Stütze im direkten Überseehandel entzogen worden. Neu gefunden hatte sich dagegen seit Anfang der sechziger Jahre der Import von Petroleum in Fässern aus den Vereinigten Staaten²⁾.

2. Die Reederei in den einzelnen Häfen.

Gegen die Jahre 1848 und 1849, als dänische Kriegsschiffe die preußischen Häfen blockierten und preußische Kauffahrteischiffe von ihnen aufgebracht wurden, hatte sich die Zahl der in ostpreußischen Häfen eingelaufenen Schiffe wieder gehoben. Doch eröffnete die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts trotz der Abschaffung der Navigationsakte mit nur mäßigen Aussichten für die Schifffahrt. Der Unternehmungsgeist wurde durch die schleswig-holsteinische Frage, welche die Gemüter noch in Spannung hielt, durch die Unsicherheit, welche in Bezug auf die Zukunft des Zollvereins herrschte, zurückgehalten. Im Jahre 1852 war die Ernte fehlgeschlagen, dann brach der Krimkrieg aus, und erst als die Gefahr, in diesen verwickelt zu werden, beseitigt schien, der Krieg selbst aber den preußischen Handel förderte, kam mehr Leben in die Reederei. Waren

in Memel	in Königsberg
1850 : 160 000 R.T.	127 000 R.T.
1851 : 215 000 „	108 000 „
1852 : 138 000 „	73 000 „
1853 : 193 000 „	75 000 „

an Schiffen eingelaufen, so hob sich jetzt der Handel, und besonders Memel, als der der russischen Grenze nächstgelegene Hafen, gewann dadurch, daß die russischen Häfen durch englische Kriegsschiffe blockiert waren; es kamen an:

in Memel: 1854 : 308 000 R.T.	in Königsberg: 117 000 R.T.
1855 : 303 000 „	160 000 „

1) Noch 1845 waren 1 400 000 Ctr. Rohrzucker in den Zollverein eingeführt
 1855 900 000 „
 1867 aber nur noch 53 000 „

2) S. S. 51.

Die Beendigung des Krimkrieges öffnete die russischen Häfen wieder, und damit fiel auch wieder der eingehende Verkehr, in Memel im Jahre 1856 auf 172 000 R.T., in Königsberg auf 109 000 R.T. Der überall sonst nach Beendigung des Krimkrieges sich zeigende Aufschwung im Handel geht an Memel und Königsberg ohne bemerkenswerten Eindruck vorüber, aber auch die große Krisis des Jahres 1857 und die sich hieran anschließende Erschlaffung des Handels. Beide Städte hatten wenig Beziehungen zu Hamburg¹⁾, wo die Krisis am schlimmsten aufgetreten war, und ihr Haupthandelsartikel, das Holz, war kein Spekulationsobjekt. Die Versorgung des Marktes mit demselben war ziemlich gleichmäßig, der Verbrauch regelmäßig. Eine Überproduktion darin konnte nicht leicht stattfinden. Auch im Getreidehandel war ein starker Preisfall seit Abschaffung der englischen Korngesetze kaum mehr möglich. Ferner aber erhielt die Ausbreitung der Krisis auf das Ostseegebiet auch ein Gegengewicht durch die gerade damals erfolgte Aufhebung des Sundzolls und so zeigt der Hafenverkehr beider Städte in diesen Jahren keine wesentlichen Schwankungen.

In ihrer gleichmäßigen Entwicklung trat erst mit dem Jahre 1860 eine Änderung ein. Königsberg kam mit seinem russischen Hinterlande durch die Eisenbahn, welche über Wirballen und Kowno nach Petersburg führt, in Verbindung, während das etwas abseits gelegene Memel eine solche Verbindung nicht erhielt. Königsberg wurde hierdurch auf einmal ein bedeutender Ein- und Ausfuhrhafen für das russische Hinterland, Memel dagegen blieb von diesem abgeschnitten und war, außer auf dem Seewege, nur auf der Landstraße erreichbar. Diese aber führte bei Tilsit über eine Schiffbrücke zum jenseitigen Ufer des Niemen, und wenn Eisgang und Hochwasser diese unpassierbar machten, so war Memel auch wohl zeitweise ganz vom Hinterlande isoliert. Seit Eröffnung der Eisenbahn nach Königsberg gingen Getreide und Hanf, die, neben Holz, den größten Teil des Memeler Exports bildeten, von Memel weg nach Königsberg, und hatte vor 1860 Memel größeren Hafenverkehr als Königsberg, so trat hierin jetzt das Umgekehrte ein. (Vergl. Tab. XLVI und XLVII). Mußte hierdurch schon die Reederei beeinträchtigt werden, so nicht weniger dadurch, daß die zur Verschiffung ab Memel bestimmten Hölzer, welche den Niemen herabgeflößt wurden und an der Mündung dieses Flusses ins frische Haff kamen, bei dem nun notwendig werdenden Transport über das Haff an dem Windenburger Eck gelegentlich vom Sturm gefaßt

1) S. S. 135.

wurden und zerschlugen. Die dadurch entstehenden Verluste, welche bei dem früheren starken Begehr des russischen Holzes mit in Kauf genommen werden konnten, wurden drückend, als nach und nach auch Schweden, Norwegen, Finland und Amerika, wo derartige Verluste nicht vorkamen, als Holzlieferanten auftraten und den Gewinn im Holzhandel schmälerten. Nach häufig wiederholten Vorstellungen bei der Regierung wurde dem Übelstande des Zerschlagens der Flöße durch die Anlage des Minge-Schmeltelle Kanals, wodurch die Fahrt über das Haff vermieden wurde, zwar abgeholfen; die Versandungen des Niemen aber, ein anderes Hindernis des Memeler Holzhandels, ließen sich nicht beseitigen, da sie auf russischem Gebiete, an der oberen Szara, dem Oginskikanal und dem Josialda bis zum Pripet stattfanden. Rußland hatte durch seine Häfen Libau und Riga dem Memeler Handel gerade entgegengesetzte Interessen und sah sich somit nicht veranlaßt, irgend welche Verbesserungen zu treffen, die zwar seinem eigenen Gebiete am meisten, daneben aber auch dem Handel seines Rivalen nützen konnten. Aus dem gleichen Grunde unterblieb auch die Weiterführung der Eisenbahn, welche Memel Ende der 60er Jahre erhielt, auf russisches Gebiet, so daß Memel schließlich doch nur der Endpunkt einer Sackbahn wurde. Ein ziemlich lebhafter Speditionshandel Memels nach Rußland wurde vernichtet, weil Preußen die Grenzstationen Langollen und Bajohren geschlossen hatte, um zu verhindern, daß der Verkehr mit Transitgütern über diese Stationen dazu führen möchte, die nach Rußland überführten unverzollten Waren wieder heimlich nach Preußen zurückzubringen, und er litt auch dadurch, daß Königsberg, Stettin und Lübeck, außer mit ihren Bahnen, auch noch durch Dampfer in regelmäßiger Verbindung mit Rußland standen, die aber Memel nicht berührten.

Auf der einen Seite von Königsberg, auf der anderen Seite von Libau, welches über Kowno Bahnverbindung erhalten hatten, bedrängt, mit schlechten Verbindungen nach dem russischen Hinterlande, fing Memel seit Mitte der 60er Jahre an, an Schiffsverkehrsverkehr zu verlieren. Dampfschiffe verkehrten nur ausnahmsweise in Memel. Unter 932 Schiffen, welche im Jahre 1865 Memel besucht hatten, befanden sich nur 41 Dampfschiffe. Das ist erklärlich, denn es hatte keinen Zweck, Güter mit Dampfern nach Memel zu senden, wenn die zur See gewonnene Zeit durch einen langwierigen Transport auf der Landstraße wieder verloren ging.

Unter diesen Umständen hatte sich in Memel Dampfschiffsreederei nicht entwickeln können. Hieraus ergab sich aber die Möglichkeit, die Segelschiffsreederei, soweit der Handel der Stadt

hierfür eine Basis bot, um so kräftiger zu entfalten. Der Bestand an Segelschiffen konnte auch in den 60er Jahren, trotz der sich verschlechternden Handelslage, noch gesteigert werden (vergl. Tab. I), weil die Handelsprodukte der Stadt, Holz aus Rußland und Polen, Steinkohlen aus Großbritannien und Salz aus Spanien, nicht hochwertig genug waren, um lange Eisenbahntransporte und hohe Dampferfrachten tragen zu können.

Neben der Anzahl der Schiffe hatte in Memel auch die Zahl der Reedereien zugenommen; es gab hier

1851	: 39
1860	: 55
1869	: 48 ¹⁾ Reedereien.

Die größte Anzahl von ihnen reederte aber nur je ein Schiff, ihre Zahl schwankte zwischen 27 und 32. Die größte Memeler Reederei zu Beginn der 50er Jahre, H. Hamann, besaß 1851 5 Schiffe von zusammen 1800 R.T.; 1860 hatte die Firma Moir & Co. die meisten Schiffe mit 7, von zusammen 2300 R.T. und 1869 war der Aktienverein mit 5 Schiffen von 2400 R.T. das größte Reedereiunternehmen Memels. Nur in wenigen Fällen war in Memel Kapitän des Schiffes und Reeder eine Person. Englisch klingende Namen unter den Reedern, wie Mason, Muttray, Gaffiney, Fowler, Mary Anne Gubba, und Schiffsnamen, wie witch, stormbird, Sydenham lassen bei ihnen auf nahe Beziehungen zu England schließen. Die Memeler Schiffe hatten durchweg Barktakelung und waren groß, wie der Transport von Holz es erforderte.

Günstiger als in Memel war die Handelslage in Königsberg. Die im Jahre 1853 hergestellte Eisenbahnverbindung Königsbergs mit Marienburg und mit Dirschau im Jahre 1857, sowie der Umstand, daß Königsberg neben dem Export einen bedeutenden Import vermittelte, wie daraus hervorgeht, daß die Zahl der in Ballast einlaufenden Schiffe viel geringer als in Memel war (vergl. Tab. XLVI und XLVII), hatte bewirkt, daß in Königsberg im Jahre 1860 bereits 30% des Tonnengehalts aller eingehenden Schiffe Dampfer waren. 1862 stand Königsberg mit Stettin, Kiel, Kopenhagen, Amsterdam, London und Hull in regelmäßiger Dampferverbindung. Waren die Bedingungen zum Betriebe der Dampfschiffahrt somit in Königsberg offenbar vorhanden, so war es mit dieser, soweit die Königsberger Reederei in Frage kam, doch nicht besser, als in Memel bestellt. Auch in der Königsberger Reederei gab es keine Seedampfer. Doch waren Versuche damit gemacht worden. Bereits im Jahre 1850

1) Ermittelt aus der Reederei-Liste der Stettiner Assekurateurs.

hatte eine Firma (H. Pollacks Erben) einen Dampfer von 190 R.T. besessen, der wie es scheint, Verbindung mit Danzig unterhielt. Aber schon 1852 erscheint er nicht mehr unter den Königsberger Schiffen, und es ist wohl anzunehmen, daß die Fahrten eingestellt wurden, weil Königsberg und Danzig damals Eisenbahnverbindung erhielten, wodurch dem Dampfer ein Teil des Verkehrs entzogen wurde. Ein zweiter Versuch mit einem Dampfer gleicher Größe, welchen eine andere Königsberger Firma Ende der 50er Jahre machte, konnte auch nur bis zur Mitte der 60er Jahre aufrecht erhalten werden. Vielleicht, weil die Reeder nur einen Dampfer in Fahrt gebracht hatten. Ging ein Reeder schon zur Dampfschiffahrt über, so kam alles darauf an, die Fahrten regelmäßig zu gestalten, damit der Verkehr sich ihnen anpassen konnte. Hierzu genügte aber ein Dampfer nicht, denn sobald dieser einer Reparatur, oder anderer Umstände halber außer Fahrt gesetzt werden mußte, war die Regelmäßigkeit unterbrochen, und die Linie kam in Mißkredit, weil der Verkehr nicht mit Sicherheit mit ihr rechnen konnte. Dies ließ sich nur vermeiden, wenn das Unternehmen mit zwei oder mehr Dampfern betrieben wurde, so daß im Falle des Aussetzens des einen die ganze Fahrt nicht sogleich stockte. Hierzu aber gehörte mehr Kapital, als der einzelne daran setzen mochte, und besser als von Privaten wurde die Dampfschiffahrt daher von Aktiengesellschaften unternommen, bei denen sich Kapital und Risiko auf eine Reihe von Schultern verteilten. Hierzu kam es in Königsberg und Memel aber erst zu Anfang der 70er Jahre. Sonst hier vorhandene Dampfer waren Bugsier- und Flußdampfer, welche für die Seeschiffahrt nicht in Betracht kamen.

Die Segelschiffsreederei geht in Königsberg seit Anfang der 50er Jahre zurück, mithin zu einer Zeit, als diese überall sonst in Zunahme begriffen ist.. Betrug der Rückgang auch nur wenige tausend Tons (vergl. Tab. II), so war es für eine Seestadt, wo die Reederei überhaupt nicht besonders entwickelt war, doch bedeutend. Vielleicht hatten die Segelschiffe in Königsberg den Dampfern gegenüber einen besonders schweren Stand, vielleicht aber war in Königsberg auch überhaupt kein für die Reederei günstiger Boden¹⁾.

Im Jahre 1851 hatte es in Königsberg 15 Reedereien gegeben, unter denen die größte, C. A. Dultz, 7 Schiffe von 2000 R.T. besaß. Eine gleiche Anzahl, darunter zwei mit Kupferboden, besaß der Handelsverein. Im Jahre 1860 bestanden nur noch 11 Reedereien, wor-

1) S. Bd. I, S. 106/107.

unter der Handelsverein mit 4, die Firma Dultz mit 9 Schiffen. Im Jahre 1869 hatte diese Firma und eine gleichen Namens in Pillau zusammen 15 Schiffe mit 5200 R.T. Ende der 60er Jahre war der größte Teil der Königsberger Reederei in zwei Händen vereinigt.

Eine im Jahre 1851 in Braunsberg von der Firma F. Kuckein & Söhne betriebene Reederei von 4 Schiffen mit 800 R.T. war 1860 auf ein Schiff mit 250 R.T. zurückgegangen. 1865 erscheint sie nicht mehr in der Liste der Stettiner Assekuradeurs.

Die Besatzung der Schiffe war 1860 in Königsberg 360, in Memel 988 Mann. In Ostpreußen kamen 1851 auf je 100 R.T. 3,7 Mann Besatzung, 1873 3,2 Mann.

Die durchschnittliche Größe eines Schiffes in Ostpreußen war 1851 : 285 R.T.; 1873 : 341 R.T.

War die Lage der Segelschiffahrt bis in die Mitte der 60er Jahre eine gute, wie aus dem zunehmenden Bestande an Segelschiffen hervorgeht, so beginnen seit dieser Zeit die Klagen über sinkende Frachten ständig zu werden. Die Frachten für Holz pr load Balken von Danzig nach London hatten sich im Durchschnitt der Jahre wie folgt gestaltet:

1860:	16 sh	9 d
1861:	20 „	—
1862:	19 „	3 d
1863:	19 „	6 d
1864:	21 „	—

jetzt aber begannen sie zu fallen auf

1865:	17 sh	—
1866:	16 „	3 d
1867:	15 „	—
1868:	13 „	6 d!

Die Frachten per Quarter Getreide nach England waren seit 1866 von 3 sh auf 2 sh 3 d im Jahre 1868 zurückgegangen, und noch stärker waren die Kohlenfrachten gefallen. Die Ursache für dies Heruntergehen der Frachten sah man in der Konkurrenz der Dampfschiffe¹⁾ und in dem durch sie verstärkten Angebot an Räumte, dem eine entsprechende Zunahme des Exports aus Preußen nicht gegenüberstand, ferner aber in dem amerikanischen Bürgerkrieg und dem dadurch hervorgerufenen Verkauf vieler amerikanischer Schiffe nach Europa²⁾, um die die Räumte hier vermehrt wurden, und drittens darin, daß nach Beendigung jenes Krieges der Verkehr mit den Vereinigten Staaten mehr und mehr an Dampfer überging, so daß ein schon bestehender Überschuß durch die dort außer Fahrt kommenden Segelschiffe eine weitere Steigerung erfuhr³⁾. Aussichten auf Besserung

1) S. S. 40.

2) S. S. 120.

3) S. S. 121.

der Frachten waren nicht vorhanden, die für 1869 geplante Eröffnung des Suezkanals, wodurch der Seeweg nach dem Osten um $\frac{1}{3}$ bis zur Hälfte des Weges um das Kap der Guten Hoffnung abgekürzt wurde, so daß auch Dampfer vorteilhaft mit dem Osten in Verkehr treten konnten, wodurch abermals Segelschiffe überflüssig werden mußten, machte im Gegenteil ein weiteres Sinken der Frachten wahrscheinlich. Die Reeder standen von dem Bau neuer Schiffe ab; waren 1865 in Ostpreußen noch 11 Schiffe vom Stapel gelassen, so waren es 1866 : 9, 1867 : 7, 1868 : 3 und 1869 : 0.

In Westpreußen hat sich die Reederei günstiger als in Ostpreußen gestaltet; war sie hier von 1850—73 um etwa 9000 R.T. gestiegen, so hatte sie in Westpreußen um etwa 16000 R.T. zugenommen (vergl. Tab. XIV u. XV). Dies ist der bedeutenden Entwicklung des Danziger Handels zuzuschreiben. Von 1851—60 war der Verkehr eingehender Schiffe in Danzig, wenn auch mit Schwankungen, von 198000 auf 396000 R.T., gestiegen, er übertraf an Umfang den Verkehr von Memel, auch den von Königsberg und gab in einzelnen Jahren sogar demjenigen Stettins nichts nach. Der Aufschwung Danzigs datiert seit 1852, als Danzig Bahnverbindung nach Kreuz erhalten hatte und nachdem die Bahn 1857 über Frankfurt a. O. nach Berlin weiter geführt war. Vor allem hatte die Getreideausfuhr Danzigs seitdem zugenommen; sie war von 50000 Last im Jahre 1850 nach und nach auf mehr als 100000 Last gestiegen, anstatt 117000 R.T. Schiffe im Jahre 1850, waren 1860 nicht weniger als 276000 R.T. Schiffe von Danzig nach Großbritannien ausgelaufen.

Diese günstige Zeit hielt aber nicht lange an. Der Umstand, daß Königsberg 1862 neben der bestehenden Linie über Wirballen auch über Grajewo Verbindung nach Rußland erhielt, machte Königsberg zu dem nächstgelegenen Ausfuhrhafen des jenseits Warschau gelegenen Teils von Rußland, aus dem sonst Danzig einen großen Teil seines Getreides empfing, so daß diese Getreideverschiffungen mehr und mehr Königsberg zuzielen und über Danzig 1865 wohl noch 177000 Last, 1869 aber nur noch 79000 Last¹⁾ zur Verschiffung gelangten, und so ging auch der blühende Hafenverkehr Danzigs wieder zurück (vergl. Tab. XLVIII). Naturgemäß litt hierunter am meisten der Verkehr mit England, wohin 1869 an Schiffen nur noch 160000 R.T. ausliefen. Alles in allem blieb gegenüber dem Verkehr zu Anfang der fünfziger Jahre aber doch noch ein beträchtlicher Fortschritt zu verzeichnen.

1) S. Bericht des Vorsteheramts der Kaufmannschaft in Danzig 1869.

Danzig war so wenig wie Memel ein Platz, in welchem die Dampfschiffahrt viel Erfolg hatte, wie schon daraus hervorgeht, daß von den im Jahre 1860 eingelaufenen Schiffen nur etwa 8% des Raumgehaltes Dampfer waren. Hier wie dort liefen wohl viele Schiffe mit Ladung aus, mit Ladung herein kam aber nicht einmal die Hälfte; der größere Teil der Schiffe fuhr leer, oder brachte so gut wie keine Ladung. Beide Plätze waren zudem Exporthäfen für Holz, welches sich für Dampfer damaliger Größe nicht eignete.

Der erste Versuch mit Dampfschiffen wurde in den Jahren aufsteigender Konjunktur unternommen. Ende der 50er Jahre war zu diesem Zwecke eine Reedereigesellschaft auf Aktien in Danzig begründet worden. Sie besaß 3 Dampfer von zusammen 600 R.T. Zwei derselben waren in Danzig selbst zum Preise von je 85 000 Thlr. erbaut worden. Sie verkehrten in der Fahrt nach Hull. Aber bereits 1860 wurde das Unternehmen durch Beschluß der Aktionäre aufgelöst, nachdem $\frac{2}{3}$ des Aktienkapitals verloren gegangen waren. Neben dieser Gesellschaft besaßen noch die Firmen J. W. Klawitter und Th. Behrend & Co. je einen Seedampfer. Im Jahre 1865 wurde Dampfschiffsreederei mit 2 Schiffen von zusammen 450 R.T. von der Danziger Firma Th. Rodenacker betrieben. Aber über die ersten Anfänge kam man auch jetzt nicht hinaus. Erst Ende der 60er Jahre, als Danzig durch die 1862 eröffnete Bahn nach Warschau allmählich mehr als bisher auch Importhafen zu werden anfang, besserten sich die Verhältnisse. Waren früher, wie schon bemerkt über die Hälfte aller Schiffe in Ballast eingelaufen, so war diese Zahl auf $\frac{1}{3}$ und $\frac{1}{4}$ zurückgegangen; die Menge der nach Danzig eingeführten Güter hatte zugenommen. Dem Werte nach war die Einfuhr von 1860—69 von 15,7 Mill. Mk. auf 25,1 Mill. Mk. gestiegen¹⁾. Die Basis für die Dampfschiffahrt in Danzig hatte sich mithin beträchtlich verbessert. Auch die Zahl der nach Danzig kommenden Dampfer hatte zugenommen, ihr Anteil am Hafenverkehr betrug 1869 bereits 32% und 1873 besaß auch die Danziger Reederei 5 Dampfer von zusammen 1271 R.T.

Solange Danzigs Handel wuchs und die Holzexporte bedeutend waren, war auch die Segelschiffsreederei stark vermehrt worden. Am 1. Januar 1851 war ein Bestand von 105 Schiffen mit 34 700 R.T. vorhanden; 1860 waren es 114 Schiffe mit 44 000 R.T. Auch als der Schiffsverkehr Danzigs wieder nachließ, nahm die Handelsflotte weiter zu. Die Danziger Schiffe wurden damals zum Teil in der Getreideausfuhr von den Vereinigten Staaten nach Europa beschäftigt, als sich

1) S. Dullo, S. 67.

die amerikanische Flagge infolge des Ausbruchs des Bürgerkrieges vom Ozean zurückzog¹⁾. Im Jahre 1869 aber hatte Danzig mit 131 Schiffen von 57600 R.T. seinen Höchstbestand an Segelschiffen erreicht.

Wie in Memel, wurde in der zweiten Hälfte der 60er Jahre auch in Danzig geklagt, daß es mit der Segelschiffsreederei bergab gehe. Die Ursachen waren hier, wie dort, die gleichen²⁾. Es mangelte aber auch an einer genügenden Anzahl gekupfelter Schiffe, die geeignet waren, weite überseeische Reisen zu machen, infolgedessen die Schiffe vornehmlich auf Reisen in den nördlichen Gewässern angewiesen waren. Versuche, welche früher von Danzig aus in der überseeischen Fahrt gemacht worden waren, hatten, wie man sagte, aus diesem Grunde, ungünstige Resultate gehabt, und später waren derartige Versuche nicht wiederholt worden, angeblich, weil man meinte, die Kapitäne der Danziger Schiffe hätten nicht die für diese Reisen erforderliche Kenntnis und Umsicht³⁾.

Der Bestand der Schiffe verteilte sich in Danzig

1851	auf	37	Reeder,	davon	19	mit	je	1	Schiff
1860	„	31	„	„	12	„	„	1	„
1869	„	23	„	„	10	„	„	1	„

Trotz der zunehmenden Zahl der Schiffe wird mithin die Zahl der Reeder geringer. Unter ihnen treten besonders die Reedereien von Alex. Gibson und George Linck hervor, die damals mit zu den bedeutendsten deutschen Reedereien gehörten.

Erstere Firma besaß				letztere						
1851	20	Schiffe	von	6 800	R.T.	14	Schiffe	mit	5 700	R.T.
1860	14	„	„	4 000	„	19	„	„	9 000	„
1869	26	„	„	10 900	„	28	„	„	15 000	„

Gerade die großen Firmen vermehrten ihren Bestand an Segelschiffen mithin noch, als die beste Zeit für diese bereits vorüber war, und sie hemmten so den Übergang zur Dampfschiffahrt, wozu sie, als die Kapitalkräftigsten, sonst am ehesten in der Lage gewesen wären. Doch verdienten die großen Reedereien durch ihre besseren kaufmännischen Verbindungen häufig noch, wo der Verdienst des kleinen Reeders bereits aufhörte, und wenn die Segelschiffahrt nur unter einer vorübergehenden Depression litt, eine Ansicht, die psychologisch begreiflich wäre, so waren sie am ehesten in der Lage, diese zu ertragen. Der Übergang zur Dampfschiffahrt hatte ja auch seine besonderen

1) Vergl. S. 120.

2) S. S. 47.

3) S. Jahresbericht des Vorsteheramts der Kaufmannschaft in Danzig 1869.

Schwierigkeiten, denn damit war zugleich eine gänzliche Umgestaltung der bisherigen Art des Schiffahrtsbetriebes verknüpft¹⁾. Und noch zu Anfang der 60er Jahre hatten zu einer in Frankreich angestellten Enquête über die Lage der französischen Handelsflotte bedeutende französische Reeder sich mit Bezug auf die Dampfschiffahrt, allerdings die überseeische, geäußert: „La cherté du charbon rend cette navigation impossible pour le long cours. Elle ne peut être faite que par des compagnies subventionnées“²⁾.

Man konnte auch die Verbesserungen, welche in den 60er Jahren im Schiffsmaschinenbau durch die Einführung der Verbundmaschine und die dadurch ermöglichte Ersparung im Verbrauch an Kohlen nicht voraussehen, auch nicht, daß der Transport von Petroleum in Fässern und der Rücktransport der leeren Fässer nach Amerika einmal für die Segelschiffahrt aufhören könnte; diese Transporte und andere Massengüter, wie Steinkohle, Holz, Salpeter, Reis, Erze schienen ihnen immer bleiben zu müssen.

Wenn schon die rasche Entwicklung der Dampfschiffahrt nach Beendigung des nordamerikanischen Bürgerkrieges der obigen Äußerung französischer Reeder widersprach, so war der Bestand an Segelschiffen in den Ostseehäfen doch mittlerweile so stark geworden, daß eine auch nur geringe Reduzierung desselben nur unter großem Kapitalverlust der Reeder möglich gewesen wäre. Schrieben sie aber diesen eventuellen Verlust auf ihre Schiffe ab und behielten sie sie dann, anstatt sie zu verkaufen oder riskierten sie es, die betreffenden Schiffe unversichert fahren zu lassen, so ergab sich immer noch eine leidliche Verzinsung des Kapitals, und so behielt man die Segelschiffe bei, und nur die kleinen Reeder fingen an, sich vom Geschäfte zurückzuziehen.

In Danzig waren, den durchschnittlichen Raumgehalt zugrunde gelegt, die größten Segelschiffe der preußischen Handelsmarine zu Hause; er betrug für 1851:345 R.T.

1871:406 R.T.

Die Besatzung betrug zur Zeit des größten Bestands 1869 Mann.

Die Elbinger Segelschiffsreederei hat keine große Bedeutung gewonnen. Als Handelsplatz konnte Elbing neben Danzig keine Bedeutung erlangen. Doch bestanden hier mehrere Werften für

1) S. S. 39.

2) S. Colin, La navigation commerciale au XIX. siècle, Paris 1901, S. 46.

den Bau eiserner Schiffe und Schiffsmaschinenwerkstätten, auf denen 1855 insgesamt 400 Arbeiter beschäftigt waren, darunter die Firma Schichau mit 200 Arbeitern. Auf letzterer Werft lief 1855 auch der erste eiserne Dampfer, welcher in Preußen erbaut worden war, vom Stapel; er hieß Borussia, hatte etwa 130 R.T. und 90 Pferdekräfte. Der Dampfer fuhr zwischen Königsberg und London¹⁾. Der in Elbing aufkommenden Schiffsbauindustrie war es zuzuschreiben, daß man hier früh zur Dampfschiffahrt überging. Die im Jahre 1852 von Königsberg aus eingestellten Fahrten zwischen dieser Stadt und Danzig wurden Ende der 50er Jahre durch die Elbinger Firma Grunau wieder aufgenommen. Im Jahre 1869 besaß sie 4 Seedampfer, welche zwischen Kiel, Stettin und Königsberg verkehrten.

Sieben im Jahre 1869 in Elbing vorhandene Segelschiffe von 1900 R.T. gehörten der Reederei Gebr. Mitzlaff.

Die durchschnittliche Besatzung der Schiffe in Westpreußen war die gleiche wie in Ostpreußen; auf 100 R.T. kamen 1873 3,2 Mann.

Von den Häfen Pommerns bot nur Stettin eine Grundlage zum Betriebe der Dampfschiffahrt. Die Stadt hatte einen lebhaften Transithandel und die Zahl der Schiffe, welche in Ballast einliefen, war gering. Stettin war der Hauptimporthafen für Pommern, Brandenburg, für einen Teil des Königreichs Sachsen und für Schlesien. Sein Handel zeichnete sich vor den andern Ostseehäfen durch Vielseitigkeit aus. Es wurden Baumwolle und Garne, Kupfer, Farbholz, Harz, Palmöl, Soda, Kaffee, Zucker, Südfrüchte, Eisen, Steinkohlen u. s. w. nach Stettin importiert.

Der Stettiner Handel hat sich, wie derjenige Danzigs, seit Beginn der 50er Jahre bedeutend gehoben, aber während dort die Ausfuhr zunahm, war hier hauptsächlich die Einfuhr gestiegen. 1851 wurde in Stettin 202 000 Tonnen²⁾ Waren importiert,

1860 aber 346 000 Tonnen und

1869 „ 466 000 „³⁾.

Seinen höchsten Stand hatte der Hafenverkehr Stettins zur Zeit der Beendigung des Krimkrieges und der Aufhebung des Sundzolls im Jahre 1857 erreicht, als 2458 Schiffe von 412 000 R.T. einliefen, während noch 8 Jahre vorher nur die Hälfte Schiffe angekommen

1) S. preuß. H.A. 1856, II, S. 18.

2) 1 Tonne = 1000 kg.

3) S. Dullo, S. 24.

waren. Der Stettiner Schifffahrtsverkehr stand in diesem Jahre nicht viel hinter demjenigen Bremens, unter Einschluß der außerbremischen Weserhäfen, zurück. Gab der Verkehr unter dem Druck der Krisis von 1857 auch nach, so behielt er doch eine stark aufsteigende Tendenz. 1869 betrug der eingehende Hafenverkehr 516 000 R.T., 1872: 676 000 R.T. (Vergl. Tab. LII.)

Trotzdem Stettin der größte deutsche Hafen an der Ostsee war, so war doch sein Handel auch fast ausschließlich europäisch. Die Anfänge zum transatlantischen Handel, der von hier aus früher mit gutem Erfolge betrieben wurde, waren, wie bekannt, durch die im Handel eingetretenen Wandlungen und durch die Begünstigung der deutschen Rübenzuckerproduktion beeinträchtigt worden¹⁾. Weiterhin hatte aber auch der Ausbau der Eisenbahnen, durch welche die Nordseehäfen Preußen näher gerückt wurden, diesem Zweig der Schifffahrt Abbruch getan. Was diesen letzteren Punkt betrifft, so kann man sich leicht auf einer Landkarte überzeugen, daß irgend ein Ort Schlesiens näher bei Stettin als bei Hamburg liegt, und auch Dresden, Leipzig und Halle sind in der Luftlinie von Stettin weniger weit als von Hamburg entfernt. Dieser Vorteil der geringeren Entfernung zu Lande wird durch die längere Seefahrt und die gefährlichere Fahrt um Jütland wieder aufgehoben, so daß der Handel Schlesiens zum Teil und derjenige Sachsens wohl fast ganz nach den Nordseehäfen als dem Anfang der Welthandelsstraße, die durch den englischen Kanal über den Atlantischen Ozean führt, gravitiert. Durch die Eisenbahn waren Hamburg viele Güter zugeführt worden, welche ihren Weg früher nach Stettin zu nehmen pflegten, so vor allem Zink, und auch im Import von Kolonialwaren konkurrierte Hamburg mit Stettin²⁾. Diese durch die Bahn hervorgerufene Gravitation des Handels nach den Nordseehäfen wurde noch durch die Tarifpolitik der Bahnen unterstützt, indem z. B. die Berlin-Anhalter Bahn, um möglichst viel Verkehr über ihre Strecke zu leiten, billigere Fracht für die Strecke Hamburg-Berlin-Leipzig, als über die Strecke Stettin-Berlin-Leipzig berechnete³⁾. Stettin hatte aber nicht nur mit der Konkurrenz Hamburgs zu rechnen, sondern auch mit derjenigen der entfernter liegenden Nordseehäfen Bremen und Amsterdam. Die Eröffnung von Fahrten nach New-Orleans durch Dampfer des Norddeutschen Lloyd⁴⁾ in Bremen im Jahre 1869 hatte zur Folge, daß die Ver-

1) S. S. 42.

2) S. Dulló, S. 5.

3) S. Bericht des Vorsteheramts der Kaufmannschaft von Stettin 1869.

4) S. S. 151.

sorgung Polens, Österreichs und Sachsens mit Baumwolle, die früher zum Teil auf dem Wege Hull-Stettin vermittelt worden war, Bremen zufiel, weil die direkte Einfuhr billiger zu stehen kam, als die indirekte über England und um Kap Skagen. Die Vereinigung der süddeutschen Bahnen zur Herstellung eines direkten Verkehrs über die Städte Amsterdam, Mainz, Passau, Wien bewirkte, daß trotz dieser langen Bahnfahrt dem Kaffeehandel Stettins zu Gunsten des Amsterdamer Kaffeehandels Abbruch geschah, weil mit der Seefahrt sonst verbundene Unkosten, wie Zinsverlust, Hafenspesen und schlechte Auslieferung der Waren, sowie eine höhere Assekuranzprämie¹⁾, vermieden wurden²⁾. Eine Erschwerung für die Konkurrenz Stettins mit den Nordseehäfen lag aber auch in den Hafenabgaben, die in Stettin viel höher, als in den deutschen Nordseehäfen waren. Für ein Schiff z. B. von 500 R.T. betragen diese anfangs der sechziger Jahre für je $1\frac{1}{2}$ R.T. 1 Thlr. 4 Sgr., wogegen in Hamburg nur 12 Sgr., in Bremen 9 und in Harburg gar nur 3 Sgr. zu zahlen waren³⁾. Mit Stettin zu konkurrieren und mit der Bahn Importprodukte direkt in das Hinterland Stettins zu senden, war darum für die Nordseehäfen auch nicht schwer. Unter diesen Umständen konnte z. B. Bremen von den am meisten gebrauchten Tabaksorten im Jahre 1867 277 000 Ctr. nach Preußen senden, während das über Stettin importierte Quantum nur 2700 Ctr. betrug. An Reis versandte Bremen im gleichen Jahre 400 000 Ctr. nach Preußen, während Stettin, im europäischen Zwischenhandel nur 166 000 Ctr. importierte. Ein direkter Überseehandel Stettins konnte daher nicht aufkommen, sein Handel blieb europäischer Handel. In diesem vermittelte Stettin hauptsächlich den Verkehr zwischen Preußen und England, worauf fast $\frac{3}{4}$ seines gesammten Handels entfiel. Im überseeischen Verkehr liefen 1867 nur 17 Schiffe ein, gegen 11 im Jahre 1857 und 35 im Jahre 1848.

Auch eine Auswanderung über Stettin hatte sich, obgleich ein großer Teil der Auswandernden aus den altpreußischen Provinzen stammte, bis Ende der 60er Jahre nicht entwickelt, und dies ist eine weitere Ursache, weshalb selbst die bedeutendsten preußischen Häfen auch mit den Vereinigten Staaten von Amerika nur geringen Verkehr bekommen haben. Der Hauptgrund, weshalb keine Auswanderung über Königsberg, Danzig oder Stettin stattfand, ist allerdings die ungünstige Lage dieser Häfen im überseeischen Verkehr⁴⁾. Von nach-

1) S. Bd. I, S. 13.

2) S. Bericht des Vorsteheramts der Kaufmannschaft von Stettin 1863.

3) S. Bericht des Vorsteheramts der Kaufmannschaft von Stettin 1862.

4) S. Bd. 1, S. 8/9.

teiligem Einfluß auf diesen z. B. von Stettin aus immerhin doch möglichen Zweig der Reederei war aber auch die ablehnende Haltung der preußischen Regierung gegenüber der Auswanderung. Im Allgemeinen Landrecht war die Auswanderung ohne ausdrückliche Genehmigung verboten. Im Jahre 1818 war dieses Verbot erneuert worden und 1842 wurde daran erinnert, daß Auswanderung ohne besondere Genehmigung strafbar sei. Ließ sich auch nicht von der Regierung erwarten, daß sie der Auswanderung sympathisch gegenüberstand, so hätten sich aber doch vielleicht Mittel und Wege finden lassen, um Auswanderer, welche sich doch nicht zurückhalten ließen, über Stettin zu dirigieren, anstatt daß diese sich jetzt nach den Hansestädten, nach England und Holland wandten und so der preußischen Schifffahrt verloren gingen. Auch hätte dann vielleicht ein Teil des späteren Nachzugs der Auswanderer aus Rußland, Polen und Galizien seinen Weg über Stettin als den nächstgelegenen größeren Seehafen genommen. Tabak, Baumwolle und andere Produkte der Vereinigten Staaten wären in Rückfracht nach Stettin gekommen, Stettin hätte ein Markt für diese Produkte werden können, und hieran hätte die überseeische Schifffahrt eine zuverlässige Stütze gewonnen.

Bei den engen Beziehungen, welche zwischen England und Stettin bestanden, war es natürlich, daß auch die Dampfschifffahrt im Stettiner Hafenverkehr schnell zunahm. Bereits im Jahre 1860 belief sich ihr Anteil auf etwa 33%. Sie fand aber hauptsächlich unter fremder Flagge statt. Die Beteiligung der Stettiner Reeder an der Dampfschifffahrt war im Verhältnis zu dem Umfang des Stettiner Handels recht gering.

Die ersten Dampfschiffsunternehmungen, welche in den Anfang der 50er Jahre fallen, mithin zu einer Zeit, als Bremen bereits mit Amerika durch Dampfschiffe in regelmäßiger Verbindung stand¹⁾, befaßten sich nur mit der Schlepp- und Passagierfahrt auf der Oder und an der Küste. Erst in der zweiten Hälfte der 50er Jahre, als die Aufhebung des Sundzolls in Aussicht stand, wurde durch die „neue Dampferkompagnie“ auch die Dampfschifffahrt zur See aufgenommen. Sie besaß 1860 7 Dampfer von zusammen 1000 R.T. Fast gleichzeitig mit dieser Gesellschaft unternahm auch die Firma R. C. Gribel Dampfschiffahrten. In den Jahren 1855 und 56 waren von ihr mehrere Dampfer teils in England, teils in Stettin bei der Maschinenfabrik Früchte- nicht & Brock, welche wenige Jahre später vom Stettiner Vulkan angekauft wurde, in Bau gegeben. Im Jahre 1860 besaß die

1) S. S. 48.

Firma neben 5 Segelschiffen von 1500 R.T., 6 Dampfer von zusammen 1700 R.T., von denen 4 eine Größe von je 2—300 R.T. hatten. Sie fuhren zwischen Stettin und Hull und nach niederländischen Häfen. Die kleinen Dampfer waren im Verkehr mit den Stettin benachbarten Küstenplätzen beschäftigt. Insgesamt besaß die Stettiner Reederei 1861 aber nur 14 Seedampfer von zusammen 2700 R.T. Sie genügten dem Verkehr Stettins aber nicht, wie sich darin zeigt, daß der Anteil der englischen Schiffe am Stettiner Hafenverkehr in den Jahren 1863—69 von 108000 R.T. auf 168000 R.T. — unter letzteren 120000 R.T. Dampfer — stieg, während die Beteiligung der preußischen Flagge in dem gleichen Zeitraum von 249000 R.T. auf 246900 R.T. zurückgegangen war, unter welchen letzteren sich nur 68000 R.T. Dampfer befanden. Dieser Mangel von Anteilnahme an der Dampfschiffahrt in Stettin läßt sich aber wohl nicht allein auf Mangel an Kapital, auf Eisenzölle und teure Steinkohlen¹⁾ zurückführen. Aus mancher Stelle der Handelskammerberichte läßt sich entnehmen, daß es auch mit an dem nötigen Unternehmungsgeist gefehlt hat und an Energie, dem Andrängen der fremden Flagge zu begegnen; so heißt es im Bericht für das Jahr 1859: „Unsere Rheder von Segelschiffen machen übrigens die löblichsten Anstrengungen, das hier verlorene Terrain in anderen Weltteilen wieder zu gewinnen und gerade die Konkurrenz der Dampfer ist Ursache einer immer größeren Beteiligung unserer Schiffe am Welthandel geworden.“ Man weicht hier also einem unbequemen Gegner kurzweg aus und räumt ihm das Feld, anstatt es mit ihm aufzunehmen; gab man den heimatlichen angestammten Verkehr so leicht auf, so mußten die Schiffe auch, sobald die Konkurrenz nur etwas ernster wurde, aus dem überseeischen Verkehr²⁾ zurückgehen, und es blieb ihnen alsdann nichts mehr übrig. Auch der Bericht des Jahres 1865 läßt einen solchen Vorwurf nicht ganz unberechtigt erscheinen. Es heißt dort: „Es ist zu bedauern, daß in unserer Kaufmannschaft noch zu wenig Neigung vorhanden ist, sich an Unternehmungen zu beteiligen, die den Handelsverkehr unseres Platzes im allgemeinen fördern würden. Die Herstellung regelmäßiger Dampferlinien nach allen Richtungen hin ist dazu die erste und unerläßliche Bedingung; aber freilich ist für solche Verbindungen eine sofortige Prosperität selten zu erwarten, vielmehr müssen der Entwicklung des Verkehrs meist namhafte pekuniäre Opfer gebracht werden.“ An anderer Stelle wird gesagt: „Gegen den Aufschwung anderer Nationen im Dampf-

1) Vergl. S. 39 ff.

2) S. S. 33 und 60.

schiffsbau bleibt namentlich unsere Ostseeküste sehr zurück, und es ist sehr zu beklagen, daß in dieser Beziehung dem Geist und den Verhältnissen der Zeit von anderen maritimen Nationen in größerem Maßstabe Rechnung getragen worden ist, als von unserer deutschen¹⁾.“

Dampferverbindungen waren für Stettin um so wünschener, als Lübeck durch derartige bessere Verbindungen einen Teil des nach Kopenhagen, Gothenburg und Stockholm gehenden Speditionsgeschäfts auf Kosten Stettins an sich gezogen hatte²⁾. So lagen die Verhältnisse in bezug auf die Dampfschiffahrt in Stettin nicht anders, als in Danzig. Zur Zeit, als mit der Dampfschiffahrt hätte begonnen werden sollen — nach Aufhebung des Sundzolls — ging es mit der Segelschiffsreederei noch so gut, daß keine größere Reederei daran dachte, einen Versuch mit ihr zu machen. Später, bei eintretender Entwertung der Segelschiffe, mußten die dann gezwungen unternommenen Versuche allerdings wohl mit Verlusten verknüpft sein, weil andere in der Dampfschiffahrt zuvorgekommen waren. Um diese rechtzeitig aufzunehmen, war aber Voraussicht und Beobachtung der Entwicklung der Schiffahrtsverhältnisse in England notwendig. Doch dürfen die Schwierigkeiten, die mit einem solchen Übergange in der Schiffahrt verknüpft sind, auch nicht unterschätzt werden. Gerade weil Stettin einen bedeutenden Importhandel hatte, war es auch schwierig, in der Dampfschiffahrt festen Fuß zu fassen. Im Import hatten die Schiffe der Länder den Vorzug, aus welchen dieser Import kam, bei Stettin mithin in erster Linie England, und nur im Export waren die Stettiner als die Schiffe des Exporthafens diesen gegenüber im Vorteil. Da aber der Stettiner Export in seinen Hauptartikeln sich nicht wesentlich von dem Danzigs, Königsbergs und Memels unterschied, so war es hier auch nicht viel leichter als dort, Frachten für Dampfschiffe zu gewinnen. Dies zeigt sich aus folgendem. Bei 106 Reisen, welche die Dampfer der Stettiner Firma Proschwitzky & Hofrichter im Jahre 1862 von Stettin aus antraten, war nur

12 mal	volle Ladung,
9 „	ca. $\frac{3}{4}$ volle Ladung,
14 „	ca. $\frac{2}{3}$ volle Ladung,
14 „	ca. $\frac{1}{2}$ volle Ladung,
18 mal	zwischen $\frac{1}{2}$ und $\frac{1}{3}$ volle Ladung,
38 „	unter $\frac{1}{4}$ volle Ladung,
1 „	gar keine Ladung

1) S. H.K.B. von Swinemünde 1871.

2) S. Jahresbericht des Vorsteheramts der Kaufmannschaft in Stettin 1865.

vorhanden gewesen¹⁾. Wenn die Dampfschiffahrt in Stettin sich schon damals gut bezahlt hätte, so wären nach dem Kriegsjahre 1864, während dessen die Fahrten infolge der Blockade eingestellt werden mußten, die Dampfer der General Steam Navigation Co. in London, welche bis dahin 4 Dampfer in der Stettiner Fahrt beschäftigt hatte, auch wohl nach Beendigung des Krieges wieder in die Fahrt nach Stettin eingestellt worden. Dies geschah aber nicht, sondern sie fuhren in Zukunft nach Hamburg, „weil sich hier wie bei den meisten englischen Dampfschiffsrhedern nach Beendigung des Krieges ein starker Widerwille gegen die Wiederaufnahme des Verkehrs mit Stettin gezeigt hatte“²⁾. Die wenigen nach Stettin zurückgekehrten Dampfschiffe hatten die Fahrten nur mit Verlust aufrecht erhalten können, da dem Import kein Gegengewicht durch einen entsprechenden Export gegenüberstand. Die älteren Unternehmungen hatten sich in dürftiger Weise mit dem Import von Steinkohlen gehalten. Wenn nun auch bald wieder bessere Zeiten für Dampfschiffe eintraten — den wachsenden Anteil dieser an dem Hafenverkehr hierfür als Ausdruck angenommen — so zeigt obiges doch, mit welchen Schwierigkeiten Dampfschiffs-Unternehmungen, und vollends neugegründete Dampfschiffsunternehmungen, zu kämpfen hatten.

Angesichts der Schwierigkeiten, mit welchen die Einführung der Dampfschiffahrt in Stettin verbunden war und der wenigen überseeischen Beziehungen Stettins, überrascht es nun, daß zu Ende der sechziger Jahre das Projekt auftaucht, Stettin mit Newyork in regelmäßige Verbindung durch Dampfer zu bringen, zu welchem Zwecke sich in Stettin und Berlin ein Komitee gebildet hatte. Dasselbe betrachtete die Lage Stettins als vorzugsweise geeignet und berufen, den nordamerikanischen Verkehr mit dem Osten von Deutschland und Europa zu vermitteln. Bei einer Fahrtgeschwindigkeit von 12 Knoten³⁾ in der Stunde, rechnete man, würden Dampfer, wenn sie den kürzeren Weg um Schottland, anstatt durch den englischen Kanal, nahmen, die Reise nach Newyork in 13 Tagen zurücklegen⁴⁾. Dies Projekt kam nicht zur Ausführung, dafür aber ein anderes, welches von Amerika ausging und von einer Gesellschaft namens „Nordamerikanischer Lloyd“ unternommen wurde. Es geschah aber nicht etwa in Aussicht auf einen zu erwartenden lebhaften Frachtverkehr zwischen Stettin und Newyork, denn Stettin führte, wie bekannt, hauptsächlich

1) S. Jahresbericht des Vorsteheramts der Kaufmannschaft in Stettin 1862.

2) S. daselbst 1864.

3) 1 Knoten = 1 Seemeile = 1852 m.

4) S. Jahresbericht des Vorsteheramts der Kaufmannschaft in Stettin 1869.

landwirtschaftliche Produkte aus, welche die Vereinigten Staaten selbst genügend hatten, und das einzige Produkt, welches in größerer Menge von Amerika nach Stettin ging, Petroleum, kam seiner Feuergefährlichkeit halber nur mit Segelschiffen zur Verladung; die Veranlassung zu diesem Unternehmen war vielmehr die Auswanderung von Deutschland nach Amerika, die seit Beendigung des Bürgerkrieges in den Vereinigten Staaten wieder sehr lebhaft geworden war, und von der jetzt auch, mehr als früher, die alten Provinzen Preußens und Böhmen ergriffen wurden. Waren zur Zeit der stärksten Auswanderung nach den Vereinigten Staaten, bald nach Entdeckung der Goldfelder in Kalifornien, aus den altpreußischen Provinzen ausgewandert:

1850:	1279
1851:	2131
1852:	3944
1853:	3206
1854:	8034 ¹⁾ Personen

so betrug die Zahl der aus diesen Provinzen allein über Bremen reisenden Auswanderer

1867:	21 766	Personen!
1868:	25 306	„ !

Man hoffte, diesen sich nach den Nordseehäfen wendenden Strom nach Stettin, als dem den alten Provinzen nächstliegenden größeren Hafen, lenken zu können und in ihm eine gleiche Grundlage für den Handel mit Amerika zu finden, wie Hamburg und Bremen sie besaßen. Auf diese Hoffnung hin wurden im Jahre 1869 verschiedene Reisen mit amerikanischen Dampfern von Stettin aus nach Amerika unternommen. Die Fahrten wurden aber durch den Krieg von 1870 unterbrochen. Durch das amerikanische Unternehmen angeregt, war nun auch das erste von Stettin ausgehende Projekt verwirklicht worden; es hatte sich eine transatlantische Dampfschiffahrtsgesellschaft namens „Baltischer Lloyd“ gebildet, welche im Jahre 1871 mit zwei Dampfern, Humboldt und Franklin, die Fahrten nach Newyork eröffnete. Es schien leidlich zu gehen, denn nachdem das Aktienkapital 1877 auf 6 Mill. Mk. erhöht worden war, gab die Gesellschaft noch drei weitere Dampfer, Thorwaldsen, Ernst Moritz Arndt und Washington in England in Auftrag. Die bei der Fahrt um Kap Skagen kürzere Fahrt nördlich um Schottland hatte man aber fallen lassen, die Dampfer fuhren von Stettin via Kopenhagen, Christiansand, Havre und Queens-town nach Newyork, da die Erfahrung gelehrt hatte, daß sich die Fahrten zwischen Stettin und Newyork ohne Anlaufen von Zwischen-

1) S. Zeitschrift des Kgl. preußischen Statistischen Bureaus 1861, S. 71 ff.

häfen nicht lohnten. Bei der Ausfahrt stützte man sich hauptsächlich auf die Auswanderung von Stettin, Kopenhagen und Havre, und betreffs der Ladung auf Stettin und Havre, indem man als weiteren Hafen, bei ungenügender Ladung, noch London mit in den Fahrplan aufnahm. Die ausgehende Ladung bestand hauptsächlich in Blei, Cement und Eisenbahnschienen, eingehend wurde vorzugsweise Mais, Harz, Schmalz, Speck und Talg importiert. Die von Newyork kommende Ladung übertraf die von Stettin nach dort gehende aber um fast das Doppelte des Quantum¹⁾.

Wie die Dampfschiffsreederei in Stettin in Verbindung mit europäischen Ländern trotz der vielen Handelsbeziehungen mit diesen nur geringe Fortschritte gemacht hatte, so waren auch die der Segelschiffsreederei nicht bedeutend.

Seit Aufhebung des Sundzolls, als die Dampfer anfangen, häufiger als bisher in der Ostsee zu verkehren, verloren die Stettiner Segelschiffsreeder im europäischen Verkehr an Boden, sie wandten sich, wie schon erwähnt, mehr als bisher der überseeischen Schifffahrt zu.

Schon zu Anfang der 50er Jahre gab es in Stettin eine Reihe von Segelschiffen, welche zu überseeischen Reisen²⁾ geeignet waren, ihre Zahl wurde im Laufe der Jahre noch vermehrt und die mit ihr erzielten Resultate waren auch günstig. So heißt es im Stettiner Handelskammerbericht vom Jahre 1855:

„Was unsere mit Metallboden versehenen und zur transatlantischen Fahrt eingerichteten größeren Schiffe betrifft, so haben einige derselben glänzende Resultate geliefert. Die Vorteile für große, auch für den Handel mit Ostindien und China geeignete Fahrzeuge sind dadurch bedeutend gesteigert, und unseren Reedereien steht infolge davon eine immer stärkere Beteiligung an dem Welthandel in Aussicht. Von unseren größeren Schiffen sind im verflossenen Jahre mehrere zu hohen Frachten im Schwarzen Meer und für die Flotten und Heere der Westmächte beschäftigt gewesen, die übrigen befinden sich zum Teil auf Ausfahrten nach dem Mittelländischen und Schwarzen Meer oder nach Nordamerika und Westindien, wo die große Ernte gute Rückfracht erwarten läßt. Die Beteiligung an der Schifffahrt nach und von Amerika und Indien mit passenden Fahrzeugen, die wir nur zu lange versäumt haben, bietet überdies noch günstige Chancen dar, und die sich immer mehr bahnbrechende Überzeugung hiervon hat dem hiesigen Schiffsbau einen früher nicht gekannten Aufschwung

1) Das Unternehmen des Baltischen Lloyd liquidierte anfangs der 80er Jahre.

2) S. S. 29.

gegeben, der nachhaltig zu sein verspricht, da auch das Binnenland seine Teilnahme diesem Zweige der Reederei mehr und mehr zuwendet. Unsere Baumeister, die sich, was Form und Segeln ihrer Schiffe betrifft, dreist mit dem Auslande messen können, sind auf lange Zeit mit Aufträgen versehen.“

Von 1851—1860 war so der Bestand von 42700 R.T. auf 51200 R.T. gestiegen; hiermit hatte sie aber ihren Höhepunkt im 19. Jahrhundert erreicht. Nach 1863 bleibt sie stehen und geht weder vorwärts, noch rückwärts, während die Reedereien in Danzig und Memel ihren Bestand an Segelschiffen noch über diese Zeit hinaus vermehrten. Die Ursachen der Stagnation waren verschiedener Art. Danzig und Memel hatten, wie bekannt, einen sehr lebhaften Export von Holz, der damals noch ausschließlich von Segelschiffen wahrgenommen wurde. In ihnen fand die Segelschiffsreederei genannter Häfen eine wesentliche Stütze, die ihr auch in den 60er Jahren von den Dampfern gelassen werden mußte. Diese Holzexporte hatten aber in Stettin nur etwa $\frac{1}{3}$ des Umfangs wie in Memel oder Danzig, mithin fanden auch weniger Segelschiffe Beschäftigung. Eine weitere Stütze hatten die Segelschiffe von Memel und Danzig in dem Transport von Steinkohlen von England nach der Heimat, und diese Einfuhr nach den Ostseehäfen war seit Beginn der 50er Jahre infolge Verarbeitung zu Gas, Verbrauch für Dampfer, industrielle Unternehmungen und durch den häuslichen Konsum sehr gestiegen¹⁾. Der Import englischer Steinkohle nach Stettin wurde aber durch das Vordringen der schlesischen Steinkohle sehr erschwert; er nahm in den 60er Jahren nicht mehr in dem Maße wie in früheren Jahren zu, weil die Eisenbahnverwaltung schlesische Kohle zu einem billigeren Tarife nach der Küste beförderte, als sie von dort englische Kohle zur Beförderung ins Inland annahm, und da die schlesische Steinkohle der englischen von Newcastle importierten Kohle an Qualität gleich war, so versorgte sich das Inland, und auch Berlin, von Schlesien her mit Kohle, anstatt, wie es früher der Fall gewesen war, über Stettin. Der verhältnismäßig geringe Export von Holz und die billigen Eisenbahntarife nach der Küste für Steinkohle waren somit Hemmnisse für die Entwicklung der Stettiner Segelschiffsreederei. Hierzu kam aber noch, daß Stettin infolge seines wertvolleren und vielseitigeren Handels auch mehr, als andere preußische Häfen von Dampfern aufgesucht wurde und der Segelschiffahrt somit auch mehr Konkurrenz als in anderen preußischen Häfen entstand.

1) S. S. 37.

Die überseeischen Reisen, sogenannte Aventurefahrten, die auf gut Glück unternommen wurden, wurden auch später fortgesetzt. Im Jahre 1869 wurden kanadische Häfen 3 mal, Häfen der Vereinigten Staaten 16 mal, Zentralamerika und Westindien 10 mal, Südamerika 39 mal, Afrika 3 mal, Singapore 1 mal, China 5 mal, Japan 11 mal und Sibirien 1 mal von Stettiner Schiffen aufgesucht.

Besonders günstig hatte sich durch den Import von Petroleum die Segelschiffahrt mit Amerika entwickelt. Im Jahre 1865 wurden von dort

	8 472	Faß	Petroleum
1866 :	27 000	„	„
1867 :	45 000	„	„
1868 :	85 000	„	„
1869 :	148 000	„	„

nach Stettin eingeführt, und hiermit war auch die Zahl der aus Nordamerika in Stettin eintreffenden Schiffe größer geworden. Sie war:

1865 :	5	Schiffe
1866 :	10	„
1867 :	16	„
1868 :	31	„
1869 :	60	„ !

und unter letzteren befanden sich 38 preußische Segelschiffe. Die Hinausreise machten sie zumeist mit leeren Petroleumfässern, oder, wenn sie nicht etwa in einem englischen Hafen Ladung erhielten, in Ballast. Diese überseeischen Fahrten hielten somit dem Rückgang der Stettiner Segelschiffsreederei in Europa das Gegengewicht.

Stettin hatte eine große Anzahl Reedereien; es gab hier und in Swinemünde

1851 :	62	Reedereien,	davon	29	mit	je	1	Schiff
1860 :	70	„	„	33	„	„	1	„
1869 :	64	„	„	22	„	„	1	„

Die zwei größten Firmen waren hier

1851 :	Ferd. Brumm	mit	17	Schiffen	von	4000	R.T.
	Fr. Poll	„	15	„	„	3200	„
1860 :	Ferd. Brumm	„	17	„	„	5700	„
	Radmann & Lund	„	16	„	„	3900	„
1869 :	Ferd. Brumm	„	12	„	„	3600	„
	Friedr. Poll	„	13	„	„	3400	„

Eine Konzentration der Reederei in wenigen Händen, wie in Danzig, ist hier mithin nicht wahrzunehmen. Dies mochte mit aus dem vielseitigen Handel Stettins herrühren, der zur Folge hatte, daß sich das Kapital über viele Firmen verteilte, während der einseitige Handel Danzigs (Holz und Getreide) eine Konzentration des Kapitals und Reichtum einer kleinen Anzahl von Firmen herbeiführte, ähnlich wie in den Nordseehäfen, wo der vielseitige Handel Hamburgs Wohlstand und eine größere Anzahl kleiner Reedereien, der ziemlich

einseitige Handel Bremens indessen Reichtum und große Reedereien hervorgerufen hatte¹⁾.

Die Besatzung der Segelschiffe in Stettin war im Jahre 1860 etwa 2100 Mann. Auf 100 R.T. kamen 4 Mann Besatzung, mithin mehr als in Ost- und Westpreußen; dies erklärt sich daraus, daß in Stettin eine größere Anzahl kleinerer Schiffe, als in Danzig und Memel zu Hause waren. Die durchschnittliche Größe eines Schiffes war hier 231 R.T.

War Stettin in seiner Bedeutung als Handelsplatz seit 1850 vorangegangen, so läßt sich dies von den kleinen pommerschen Häfen nicht behaupten. Allerdings, solange Preußen noch einer der bedeutendsten Getreidelieferanten für England war, hatte auch ihr Handel zugenommen, aber mit der Änderung, die hierin eintrat, gehen sie allgemach wieder auf den Standpunkt zu Anfang der 50er Jahre zurück. Weitere Ursachen des Rückgangs waren sodann auch hier die Eisenbahnen und ihre Tarifpolitik.

Hatten die großen Häfen durch Anlage von Eisenbahnen gewonnen, so waren letztere für die kleinen Häfen von negativer Bedeutung geworden; anstatt Verkehr zuzuführen, führten sie ihn weg. Die Küstenbahn Danzig—Stettin—Stralsund—Rostock—Lübeck hatte die Wirkung, daß der zwischen den genannten Orten liegende Verkehr nicht den mit ihnen verbundenen kleineren Häfen zufloß, sondern im Gegenteil von diesen weg nach den größeren Häfen gezogen wurde, wo der Verkehr sich mehr konzentrierte, wo direkte Eisenbahnverbindungen ins Hinterland führten, und von wo Dampfschiffe die Produkte nach allen Richtungen verfrachteten. Die Handelskammer in Wolgast äußerte sich bezüglich der Wirkung der Eisenbahnen auf Handel und Schifffahrt im Jahre 1869 wie folgt: „Seit vielen Jahren hat Wolgast eine Stelle unter den Getreide exportierenden Seeplätzen der Ostsee eingenommen und das hauptsächlichste Produkt der umliegenden Distrikte hat unter dem Namen „Wolgaster Weizen“ wegen seiner guten Qualität einen guten Klang an allen Hauptgetreidemärkten Englands, Belgiens u. s. w. Außer den Landzufuhren aus dem Greifswalder und Grimmer Kreis und einem Teil Usedom sind es hauptsächlich das Gebiet der Peene, die Insel Rügen, die Uckermark und ein ziemlich bedeutender Teil Mecklenburgs, deren Produkte ihren Weg über Wolgast nehmen. Die seit November 1863 in Betrieb gesetzte Vorpommersche Zweigbahn hat dem Wolgaster Getreidehandel neue Bezugsquellen wenig oder keine eröffnet, da dieselbe sich

1) S. S. 161.

längs der Küste erstreckt und Transporte weiter aus dem Inlande einen kürzeren Weg nach dem tiefer ins Land vorgeschobenen Stettin haben.“ Anstatt die kleinen Häfen mit dem Hinterlande zu verbinden, schnitt die der Küste parallel verlaufende Bahn sie mithin hiervon ab.

Was die Tarifpolitik der Eisenbahnen anbetrifft, so kam z. B. auf der Strecke Wolgast—Pasewalk bis an die mecklenburgische Grenze für die Strecke Pasewalk—mecklenburgische Grenze ein fast doppelt so hoher Tarif in Anwendung, als für die Strecke Wolgast—Pasewalk. Dieser Politik, welche darauf hinauslief, den Handel des östlichen Mecklenburg nach Stettin zu ziehen, trat aber auf der anderen Seite die Politik entgegen, welche den Verkehr anstatt nach Stettin nach Rostock zu leiten suchte, was dadurch angestrebt wurde, daß die Bahn außer billigen Tarifen bei größeren Getreidetransporten, wenn solche während eines Jahres eine bestimmte Höhe erreichten, den Handlungshäusern einen Rabatt von 25% gewährte. Während Stettin und Rostock mithin billige Tarife genossen, hatten die zwischen ihnen liegenden kleineren Häfen das Nachsehen.

Eine weitere Benachteiligung der kleinen Häfen entstand, ähnlich wie in Stettin, dadurch, daß die Fracht für die Beförderung von Steinkohlen von See nach dem Inlande $1\frac{1}{2}$ —2 Pf., die Beförderung derselben in umgekehrter Richtung aber nur 1 Pf. pro Meile kostete. Wenn auch nicht zu verkennen ist, daß diese Tarifpolitik sehr zur Hebung der inländischen Kohlenindustrie geeignet war, so war es andererseits aber doch ungerecht, diese Bevorzugung auf Kosten eines andern, doch ebenso wichtigen Gewerbes eintreten zu lassen. Gerade die kleinen Häfen wurden hiervon am härtesten getroffen, da sie nicht wie die an den großen Strömen gelegenen Häfen den Ausweg hatten, die Kohlen auf dem Wasserwege ins Inland zu befördern, und hierunter litt ihr Handel ganz beträchtlich. Hatte z. B. Wolgast im Jahre 1861 690000 Ctr. Steinkohle aus England importiert, so war dieses Quantum 1868 bis fast auf die Hälfte zurückgegangen. Dies erklärt denn auch, weshalb der Verkehr der kleinen Häfen mehr und mehr abnahm (vergl. Tab. XLIX—LI, LIII u. LIV).

Je weniger Bedeutung diese kleinen Häfen für die Schifffahrt zu haben schienen, um so weniger geschah aber auch für sie mit Bezug auf Hafenanlagen und die Vertiefung der Zufahrt zu diesen, obgleich schon damals die Schiffe größer und größer¹⁾ gebaut wurden und sich hieraus mit Notwendigkeit die Vertiefung der Häfen ergab. So waren auch in Swinemünde sehr bedeutende Hafen- und Molenbauten auf Staatskosten ausgeführt worden, während in Wolgast

1) S. S. 47, 51, 69.

die Gemeinde den Hafen mit großen Opfern hatte bauen und vertiefen lassen müssen. Die Vernachlässigung der kleineren Häfen zeigt sich aber besonders auch in den Hafenabgaben, die in diesen höher, als in den größeren Hafenplätzen waren. Für ein mit Kohlen ankommendes und mit Ballast ausgehendes Schiff von 225 R.T. betrug die sämtlichen Hafen- und Lotsengelder in Swinemünde z. B. ein- und ausgehend 20 Thlr., während dasselbe Schiff in Wolgast zu zahlen hatte:

Lotsengeld einkommend	19	Thlr.	
„ ausgehend	19	„	
Hafengeld einkommend	15	„	
„ ausgehend	7	„	15 Sgr.
	60		Thlr. 15 Sgr.

welcher Betrag in der überwiegenden Mehrzahl der Fälle noch durch die Kosten für den Bugsierdampfer einkommend und ausgehend um je 25—30 Thlr. vermehrt wurde. Erst auf dringende Vorstellung bei der Regierung wurde hierin eine Änderung geschaffen. So waren die kleinen Hafenplätze den größeren gegenüber in jeder Beziehung benachteiligt, ihre Konkurrenz erschwert, und hieraus ergab sich die weitere Konsequenz, daß, je weniger sie von Schiffen mit einkommenden Gütern aufgesucht wurden, um so höher auch die Frachten für die Ausfuhr wurden. Der ganze Handel in ihnen fing an zu kränkeln und mit ihm die Reederei. Aus dem Schiffbau zog sich das Kapital zurück, es wurde jungen Schiffern schwer, zur selbständigen Führung eines Schiffes zu gelangen, die Existenz zahlreicher in ihnen ansässiger Schifferfamilien wurde allmählich vernichtet. Die Seestädte sanken zu einfachen Landstädten mit einem Ausblick auf die See herab.

In Wolgast, Stralsund und Barth wurde der Bestand an Segelschiffen noch bis in die siebziger Jahre hinein vermehrt. Dies war aber nur dadurch möglich, daß die Reeder den heimatlichen Verkehr aufgegeben hatten und mehr und mehr die fremde Fahrt aufsuchten. So besuchten die Wolgaster Schiffe im Jahre 1868

Wolgast	76 mal
andere deutsche Häfen	60 „
englische Häfen	150 „ !
skandinavische und russische Häfen	43 „
holländische und belgische	29 „
französische und spanische	20 „
Mittelmeerhäfen	13 „
transatlantische Häfen	11 „

Die Stralsunder und Barther Schiffe waren zum größten Teil in der Fahrt zwischen England und dem Schwarzen Meer beschäftigt, sie verfrachteten dorthin Steinkohlen und nahmen in Rückladung Getreide für England. Auf dieser Fahrt hatten im Jahre 1868 52 Stral-

sunder Schiffe und 36 Barther Schiffe Konstantinopel berührt. Es waren meistens kleinere Schiffe, Briggs und Schooner. Ihres geringen Tiefgangs wegen waren sie zu Getreidevers Schiffungen in den Donauhäfen besonders geeignet. Auch der Umstand, daß die kleineren Häfen nicht so häufig von Dampfern aufgesucht wurden, wie Stettin und andere große Transitplätze, haben ihre Reederei mit gehalten. So wurde

Greifswald	im Jahre 1872	nur	1	mal
Wolgast	„ „ „ „	11	„	„
Kolberg	„ „ „ „	13	„	„
Rügenwalde	„ „ „ „	4	„	„
Stolpmünde	„ „ „ „	29	„	„

von Dampfern angelaufen, und wie in Preußen, so war es auch in anderen Ländern. Kleine Häfen konnten ihrer geringen Wassertiefe wegen von größeren Schiffen nicht aufgesucht werden, hier blieb mithin eine Lücke, welche von den kleineren Segelschiffen ausgefüllt wurde.

In Wolgast gab es 1851 7 Reedereien, darunter zwei größere, diejenige von W. Homeyer mit 15 Segelschiffen von 2700 R.T., der auch einen eisernen Schraubendampfer von 250 R.T. reederte; ferner besaß der schon von früher durch Unternehmungsgeist bekannte Wolgaster Schiffsbau- und Reederei-Aktien-Verein¹⁾ 7 Schiffe von 1800 R.T., welche bis auf eins sämtlich gekupfert waren; außerdem bestand in Wolgast noch ein Verein für Südseefischerei, welcher ein gekupfertes Schiff von 450 R.T. hatte. Der Schiffsbau- und Reederei-Aktien-Verein scheint Anfang der 50er Jahre seine Höhe erreicht zu haben; 1856 waren nur noch 3 Schiffe von 800 R.T. vorhanden und 1860 wurde das letzte Schiff von einer anderen Wolgaster Reederei angekauft. Im Jahre 1860 war die Reederei von Karl Wallis mit 14 Seglern von 3100 R.T., die auch den erwähnten Dampfer erworben hatte, die größte in Wolgast; im Jahre 1869 war es die Firma Fr. Neumann mit einem Bestande von 18 Schiffen mit 3900 R.T. Außer dieser gab es hier noch 6 Reedereien mit mehr als je einem Schiff.

In Greifswald waren im Jahre 1851 6 Reeder mit mehr als je einem Schiff, darunter als die größten Reedereien die Firmen C. Graedener mit 27 Schiffen von 3600 R.T. und W. Haeger mit 16 Schiffen von 2700 R.T. Im Jahre 1860 hatte erstere Firma 20 Schiffe von 4500 R.T., 1869 26 Schiffe von 4900 R.T. Die Zahl der kleinen Reedereien war 1851 nicht verändert.

Auf die Entwicklung der Stralsunder Reederei ist die günstige Lage gegenüber der Insel Rügen, die direkte Eisenbahn-

1) S. Bd. I, S. 102.

verbindung mit Berlin und der dadurch hervorgerufene Transithandel von Einfluß gewesen. Der Bestand an Schiffen ist hier von 1851, als der Bestand 106 Schiffe mit 18800 R.T. war, auf 189 Schiffe mit 41700 R.T. am 1. Januar 1872 gestiegen, und parallel hatte sich auch die Reederei in Barth entwickelt, wo der Bestand von 1851 bis 1873 von 84 Schiffen mit 14400 R.T. auf 272 Schiffe mit 39556 R.T. gestiegen war. In Stralsund gab es

1851	21	Reeder
1860	24	„
1869	26	„

Die hierin mit enthaltene Zahl der Reeder mit nur je 1 Schiff sank allmählich von 10 auf 4. Die größten Reedereien waren

1851:	
J. C. Bartels mit 18 Schiffen von 3100 R.T. u. G. F. Diekelmann mit 15 Schiffen von 3000 R.T.	
1860:	
Eugen Diekelmann mit 24 Schiffen von 7000 R.T. u. Karl Sieber mit 16 Schiffen von 2400 R.T.	
1869:	
Karl Kahl mit 18 Schiffen von 6000 R.T. u. C. A. Beug mit 22 Schiffen von 5100 R.T.	

Neben den hier zahlreich vertretenen kleineren Schiffen finden sich aber auch größere gekupferte, die weite überseeische Reisen machten. So besaß die Firma Diekelmann im Jahre 1869 ein im Jahre 1857 erbautes gekupfertes Schiff, welches 1000 R.T. groß war. Es war das größte unter den Schiffen in der Handelsflotte der altpreußischen Provinzen. In Barth gab es

1851	12	Reedereien
1860	15	„
1869	18	„

unter letzteren 8 mit je einem Schiff. Die größten Reedereien waren hier

1851:	
J. N. Rodbertus mit 32 Schiffen von 5700 R.T. u. J. C. Beug mit 10 Schiffen von 1900 R.T.	
1860:	
J. N. Rodbertus mit 40 Schiffen von 10500 R.T. u. Wilh. A. Sarnow mit 20 Schiffen von 3600 R.T.	
1869:	
J. N. Rodbertus mit 39 Schiffen von 11000 R.T. u. Wilh. A. Sarnow mit 20 Schiffen von 4500 R.T.	

Barth hatte den Ruhm, die zweitgrößte preußische Reederei in seinen Mauern zu haben.

Uckermünde hatte den Höchstbestand seiner Schiffe im Jahre 1860 mit 48 Schiffen von 12700 R.T. erreicht; es gab hier 1851: 5, 1860 und 1869 je 8 Reedereien. Die größte, Gebr. M. M. & D. Radmann, hatte 1851 13 Schiffe mit 3700 R.T. 1860 hatte die Uckermünder Firma L. Wittenberg 15 Schiffe von 4500 R.T., und 1869 war die Firma Chr. Radmann mit 11 Schiffen von 2700 R.T. das größte Uckermünder Reedereigeschäft.

Kolberg und Stolpmünde hatten Ende der fünfziger und Anfang der sechziger Jahre, erstere Stadt mit 47 Schiffen von 7700 R.T., Stolpmünde mit 46 Schiffen von 4600 R.T. den Höhepunkt in der Reederei erreicht; seitdem gehen sie allmählich zurück.

In Rügenwalde wurde der Bestand an Schiffen aber noch bis in die siebziger Jahre hinein vermehrt. Dies lag wohl daran, daß Rügenwalde keine größeren Häfen in der Nähe hatte und die Konkurrenz Stettins infolge der großen Entfernung dieser Stadt weniger fühlbar war als in den vorpommerschen Häfen.

In Stolpmünde gab es 1851 drei Reedereien; die größte, C. G. A. Fritze, besaß 1860 neun Schiffe von 1900 R.T. In Rügenwalde waren 1850 fünf Reeder ansässig, deren bedeutendster, Ed. Hemptenmacher, 1869 25 Schiffe von 5400 R.T. besaß. Die größte Kolberger Reederei, M. F. Plüddemann, deren Bestand 1851 12 Schiffe von 3800 R.T. zählte, teilte sich später und siedelte mit einem Teil der Schiffe nach Stettin über. 1869 gab es in Kolberg noch vier Reedereien, welche mehr als je ein Schiff besaßen.

Die Reedereien aller diesen kleinen preußischen Häfen hatten nicht nur für den Handel derselben, sondern für die dortige Bevölkerung überhaupt Bedeutung. Die Besatzungen der Schiffe war in den meisten Fällen in dem Orte ansässig, wo das Schiff beheimatet war, häufig waren sie an diesem mit interessiert. Mancher Seemann hatte sein kleines Haus mit Garten am Orte, sein Geschick war mit dem des Reedereiunternehmers eng verknüpft. Die Reeder, Kapitäne, Matrosen und ihre Angehörigen, Schiffsbaumeister und Zimmerleute, Schiffsausrüstungsgeschäfte, Schlächter und Lieferanten von Proviant, sie alle gaben dem Orte das Gepräge eines Seehafens. Nimmt man allein die Besatzung und rechnet, daß auch nur die Hälfte von ihnen am Orte ansässig und $\frac{1}{3}$ verheiratet waren, so läßt sich die Bedeutung der Reederei für diese kleinen Plätze wohl ermessen, wenn man sieht, wie stark die Besatzung in den einzelnen Häfen war. Sie betrug in Barth im Jahre 1860 1200 Mann,

in Greifswald	waren	460	Mann
„ Wolgast	„	380	„
„ Uckermünde	„	500	„
„ Kolberg	„	260	„
„ Rügenwalde	„	240	„
„ Stolpmünde	„	150	„

und auf den Stralsunder Schiffen fuhren im gleichen Jahre 1240 Mann. Sie alle waren gesunde kräftige Menschen mit offenem Sinn und fröhlichem Herzen, die ein Stück Weltgeist mit in ihre Heimat brachten.

Der Bestand an Segelschiffen in Pommern war am 1. Januar

1851:	605	Schiffe mit	117 400	R.T. und	5400	Mann	Besatzung
1861:	1008	„ „	163 000	„ „	6700	„ „	
1871:	1012	„ „	200 082	„ „	8034	„ „	

Der Tonnengehalt war im Verhältnis von 100:139:171 gestiegen.

An Besatzung kamen in Pommern auf je 100 R.T.

1851:	4,7	Mann
1871:	4,1	„

Die Schiffe waren durchschnittlich bedeutend kleiner als in Ost- und Westpreußen; ein pommersches Schiff hatte 1851 194 R.T., 1871 durchschnittlich 200 R.T. und führte darum auch verhältnismäßig mehr Mannschaft, als die Schiffe in Ost- und Westpreußen.

3. Zusammenfassung.

Der gesamte Bestand an Segelschiffen in den altpreußischen Provinzen war nach Tabelle XVII am 1. Januar

1851:	842	Schiffe von	191 300	R.T. mit	8 100	Mann	Besatzung
1856:	854	„ „	204 000	„ „	9 600	„ „	
1861:	1240	„ „	244 700	„ „	9 600	„ „	
1866:	1347	„ „	280 000	„ „	11 194	„ „	
1871:	1263	„ „	299 059	„ „	11 194	„ „	

Die Reederei zog sich allmählich von dem östlichen Teile Preußens nach Pommern hin, wie aus folgenden Prozentsätzen hervorgeht. Es entfielen dem Raumgehalt nach auf

	Pommern	Westpreußen	Ostpreußen
1851:	62,14 %	19,43 %	18,53 %
1861:	66,84 %	18,86 %	14,30 %
1871:	67,57 %	18,92 %	13,57 %

Auch die meisten Seedampfschiffe waren in Pommern zu Hause. Von dem Gesamtbestande in den preußischen Ostseehäfen von

1851:	5	Dampfern von	1400	R.T. mit	70	Mann	Besatzung
1861:	24	„ „	5000	„ „	550	„ „	
1871:	41	„ „	5574	„ „	607	„ „	

kamen auf

	Pommern	Westpreußen	Ostpreußen
1861:	70 %	21 %	9 %
1869:	60 %	40 %	—

Reedereien mit Schiffen von über 100 R.T. waren in den altpreußischen Provinzen vorhanden

1851:	221,	davon Reedereien mit nur einem Schiff und Kapitänsschiffe ¹⁾	96
1861:	257,	„ „ „ „ „ „ „ „	105
1869:	238,	„ „ „ „ „ „ „ „	91

1) Kapitänsschiffe sind Schiffe, bei denen Reeder und Kapitän eine Person sind.

Außer den in den preußischen Seehäfen ansässigen Reedereien gab es noch Reedereien im Binnenlande, so in Berlin, Potsdam, Bromberg, Tilsit, Lauban und Reichenbach in Schlesien und in Magdeburg. Ferner fuhren seit Abschluß der Handelsverträge Preußens mit China und Japan auch Schiffe deutscher Kaufhäuser in Shanghai, Amoy, Kanton und Nagasaki unter preußischer Flagge. Die Zahl der Schiffe solcher Rhedereien war indessen gering; es waren

1851:	4	mit	2000	R.T.
1861:	5	„	900	„
1871:	5	„	500	„

Vorübergehend waren es auch mehr gewesen, z. B. waren im Jahre 1866 14 Schiffe derartiger Reedereien mit 6500 R.T. in Preußen registriert. Auch die Dampfer des Kgl. General-Postamts in Berlin, welche mit schwedischen Dampfern, abwechselnd, von Stettin aus die Post nach Stockholm beförderten und vorübergehend auch mit Petersburg Verbindung unterhielten, gehören zu solchen nicht in preußischen Seehäfen ansässigen, Reedereien. An Dampfern hatten dieselben

1851:	3	mit	900	R.T.
1861:	1	„	650	„
1871:	1	„	220	„

Nach den oben gegebenen Zahlen über den Bestand preußischer Schiffe, die, in Verhältniszahlen wiedergegeben, sich folgendermaßen stellen:

1851:	100
1856:	107
1861:	130
1866:	148
1871:	157

ist die Zunahme an Schiffen in der ersten Hälfte der fünfziger Jahre langsamer als späterhin. Dies erklärt sich aus den Nachwirkungen der drei Dänischen Kriege in den Jahren 1848—50 und den damaligen unsicheren politischen Verhältnissen. Die Erneuerung des Zollvereins stand in Frage, und die Vorgänge im Orient, die schließlich zum Krimkrieg führten, waren beunruhigend. Um so schneller waren die Fortschritte, als der Zollverein erneuert waren und die orientalische Frage zur Erledigung kam, ohne daß Preußen mit in dieselbe verwickelt wurde, und als nun eine Reihe von Jahren ohne politische Störungen verlief. In der zweiten Hälfte der sechziger Jahre wird die Zunahme der Schiffe langsamer. Die Segelschiffahrt hatte ihren Höhepunkt erreicht.

Seit Aufhebung der Navigationsakte hatte sich die preußische Reederei den höheren Anforderungen, welche seitdem an die Segel-

schiffe gestellt wurden¹⁾, anzupassen gesucht. An Schiffen mit Kupferboden oder sonstiger metallener Bodenbekleidung gab es im Jahre 1869 in

Memel	8	Stettin	37
Königsberg . .	15	Stralsund . . .	40
Elbing	2	Greifswald . . .	6
Danzig	14	Wolgast	9
Kolberg	—	Uckermünde . . .	1
Stolpmünde . .	1	Barth	22
Rügenwalde . .	—		

zusammen 155; die Zahl der zu überseeischen Reisen geeigneten Schiffe war seit 1851 um etwa 100 vermehrt worden. Auch die Zahl großer Schiffe hatte im Vergleich mit früheren Jahren zugenommen; so gab es 1869:

38 Vollschiffe
427 Barken und
40 Dreimastschooner

Die Klasse der Barkschiffe war besonders vermehrt worden; dagegen war bei den Vollschiffen bereits seit Beginn der 60er Jahre ein Rückgang eingetreten. Von Schiffen mittlerer Größe waren die Briggs noch so zahlreich wie ehemals vorhanden, während die Zahl der Zweimast-Schooner merklich vermindert war; von letzteren gab es 1869 nur noch 149.

II. Die Reederei in Mecklenburg.

In den Handelsverhältnissen Mecklenburgs hatte sich in den 50er Jahren wenig geändert. Die Zahl der im Hafen von Rostock jährlich eingehenden Schiffe schwankte zwischen 500—600 mit 60000 bis 70000 R.T., der Hafenverkehr übertraf an Umfang denjenigen von Stralsund, war aber doch nur halb so groß wie in Memel. In Wismar liefen jährlich zwischen 200 und 300 Schiffe mit 30000 bis 40000 Rt ein. Annähernd die Hälfte der Schiffe gingen in beiden Häfen wieder in Ballast aus.

Daß in den mecklenburgischen Häfen ein frischer Zug fehlte, war nun nicht allein dem geringen Verkehr im Inlande zuzuschreiben, sondern es lag auch mit an der städtischen Verfassung. Rostock hatte das Recht, von Ladungen, die unter fremder, nicht gleichgestellter Flagge für fremde²⁾ Rechnung ankamen, einen Zollzuschlag von

1) S. S. 29.

2) D. i. für andere als Rostocker oder Wismarer Rechnung.

50% zu erheben. Sodann gehörte zu den verschiedenen Vorrechten, welche Rostock und Wismar den Landständen gegenüber besaßen, die aus den ältesten Zeiten stammende Hafen- und Stapelgerechtigkeit, die darin bestand, daß der Hafen ausschließlich nur von den Bürgern der Stadt benutzt werden durfte. Im Laufe der Zeit war auf die strenge Wahrnehmung dieser Gerechtsame zwar wenig Gewicht gelegt und besonders seit Anlegung der Eisenbahn war die Benutzung der Häfen durch Fremde häufig; indessen konnte die Stadt noch damals von dem Rechte ihrer Bürger Gebrauch machen¹⁾ und hieraus erklärt sich auch wohl mit, weshalb die englische Flagge, die doch in allen andern Häfen außerhalb des mecklenburgischen Landes nächst der Landesflagge an erster Stelle stand, in Rostock und Wismar so selten zu finden war. Auch in Bezug auf Niederlassungsrechte von Bäckern, Schlächtern, Kolonialwarenhändlern und Seeleuten herrschten in Rostock noch mittelalterliche Zustände. Damit Rostock nur keine Konkurrenz erwüchse, war es allen diesen Berufen Angehörigen verboten, sich in Warnemünde, dem eigentlichen Hafen Rostocks, niederzulassen, so daß für sie der Verkehr mit den in Warnemünde liegenden Schiffen außerordentlich weitläufig, umständlich und, wenn die Warnow wenig Wasser hatte, zu Zeiten auch wohl gänzlich unterbrochen war. Diese Leute waren ins Fischland gezogen, wo ihrer Ansiedlung nichts im Wege stand²⁾.

Erst in den 60er Jahren trat im Hafenverkehr Rostocks und Wismars eine Besserung ein, die damit zusammenhängt, daß nun auch in Mecklenburg eine Reform der Handelszustände, die in Preußen zum Teil bereits 50 Jahre früher durchgeführt war, vorgenommen wurde. Durch eine neue Steuer- und Zollgesetzgebung wurden vom 1. Oktober 1863 an aufgehoben:

1. Die gesamten landesherrlichen Zölle, welche von den auf Land- und Wasserwegen transportierten Waren zu entrichten waren, mithin sämtliche Ausgangs- und Durchgangsabgaben, die sich nicht länger halten ließen, weil sie mit der Eisenbahnpolitik des eigenen Landes in Widerspruch standen. Dagegen mochte man die mecklenburgischen Elbzölle, aus denen der Fiskus eine jährliche Einnahme von 200000 Thlr. (1860) bezog, nicht ohne weiteres fallen lassen. Auch behielt man den Transitzoll auf der Berlin-Hamburger Bahn bei, der aus dem bei Gründung dieser Bahn abgeschlossenen Vertrag (1841) herrührte; doch wurden aufgehoben

1) S. preuß. H.A. 1860, II, S. 356.

2) S. Moritz Wiggers, Die Notwendigkeit einer gründlichen Revision der wirtschaftlichen Zustände in Warnemünde, Rostock 1860.

2. in Rostock die Accise, das Brückengeld und der Dammzoll;
 3. in Wismar der Licent (Seezoll), die Hafens- und Straßengelder für ein- und ausgehende Waren, sowie der Dammzoll, welcher von Waren und Fuhrwerk erhoben wurde;

4. die Torsperrgelder und ähnliche Abgaben in Rostock, Wismar und den Landstädten;

5. verzichteten Rostock und Wismar auf ihre Hafens- und Stapelrechte in der Weise, daß von nun an jedermann die Benutzung des Hafens gegen Entrichtung der gebräuchlichen Hafensabgaben freistand;

6. wurde die Handelssteuer aufgehoben, welche die Kaufmannschaft der Landstädte und Domanialflecken zu entrichten hatte, sowie der sogenannte fünfte Pfennig in den Landstädten¹⁾.

Somit war seit 1863 ein großer Teil der Hindernisse abgeschafft, welche der Entwicklung des Seehandels im Wege gestanden hatten.

Wesentlich war für den Rostocker und Wismarer Handel auch die Aufhebung des Ausgangszolls, da nun das Getreide²⁾, welches bisher hauptsächlich nach Hamburg gegangen war, auch über die eigenen Häfen ungehindert ausgeführt werden konnte, und dies blieb nicht ohne günstigen Einfluß, wie aus den nachstehenden Zahlen hervorgeht:

1862	wurden ausgeführt	6 600	Last
1863	„ „	8 900	„
1864	„ „	11 000	„
1865	„ „	11 000	„
1866	„ „	10 000	„
1867	„ „	10 000	„

Alles in allem aber blieb doch der Handel Mecklenburgs unentwickelt. Ein Verkehr von insgesamt 1066 Schiffen mit 78 000 R.T. (1869), worunter nur 59 Dampfer, war für ein so großes Land außerordentlich wenig. Die dem Handel entgegenstehenden Haupthindernisse hatten sich auch nicht beseitigen lassen, so vor allem nicht die Schwierigkeit, man könnte sagen, die Unmöglichkeit, kleinen freien Grundbesitz zu erwerben, ferner nicht die Hindernisse, welche der Verheiratung und Niederlassung im Lande entgegenstanden, die Gebundenheit namentlich des ländlichen Arbeiters, welche ihm nicht gestattete, Ort und Art seiner Beschäftigung frei zu wählen. Ferner bestand noch die Beschränkung des Gewerbes besonders auf dem flachen Lande. Es unterblieb daher auch die Schaffung neuer Vermögen, die in dem großen und fruchtbaren Mecklenburg bei besserer

1) S. preuß. H.A. 1863, II, S. 2 ff.

2) S. Bd. I, S. 113.

Verteilung des Grundbesitzes wohl möglich gewesen wäre, ohne daß der vernünftige Nahrungsspielraum der bereits Ansässigen beschränkt worden wäre. Alle hierher gehenden Bestrebungen scheiterten indessen an dem überwiegenden Einfluß, den der Großgrundbesitz in der Gesetzgebung hatte¹⁾. Die Folge dieser Zustände aber war, daß seit Beginn der vierziger Jahre bis 1867 aus Mecklenburg 60000 Menschen ausgewandert waren, deren mitgeführte Barschaften auf 5 Mill. Thlr. geschätzt wurden²⁾. Aus Mangel an Existenzen auf dem vorhandenen Grund und Boden blieb auch der Anschluß Mecklenburgs an den Zollverein (1868) ziemlich wirkungslos für den Handel. Der Beitritt zum Norddeutschen Bund brachte aber das Gute, daß wenigstens die Gebundenheit im Gewerbe aufhörte und jeder in Mecklenburg, wie im übrigen Deutschland, nach seinem Wunsch und Willen und wo er mochte, sein Handwerk betreiben konnte. Auch konnte sich nun, wo keine Zollgrenze Brandenburg mehr von der Küste trennte, ein Transithandel von Berlin über Rostock nach Dänemark und Schweden entwickeln, wenschon das hierfür notwendigste Erfordernis, der Wasserweg, fehlte, ein Mangel, den die kostspielige Eisenbahn nur unvollkommen ersetzen konnte. Aus dem Anschluß an den Zollverein zog Mecklenburg noch den weiteren Vorteil, daß sich seitdem seine Schiffe auch an der Küstenschiffahrt in Preußen beteiligen konnten, von welcher sie bisher ausgeschlossen gewesen waren, da umgekehrt auch preußische Schiffe nicht zur Küstenschiffahrt in Mecklenburg zugelassen waren.

In Mecklenburg fand sich eine ziemlich große Anzahl von Schiffen, welche mit Kupfer- oder Zinkplatten versehen und deshalb zu überseeischen Reisen geeignet waren. Im Jahre 1855 gab es 63, im Jahre 1866 103 derartig ausgerüstete Schiffe. Es wurde, wie es scheint, auf Metall kein Zoll erhoben und brauchte darum auch nicht, wie in Preußen, daran gespart zu werden. Der Bauart nach gab es im Jahre 1855 45 Barken. Am meisten aber waren die kleinen zweimastigen Schiffe, Briggs, Schooner und Galeassen vertreten, von denen es im Jahre 1855 182 gab.

Bei der geringen Bedeutung des mecklenburgischen Handels waren die Schiffe mehr, als in Preußen, auf die ausländischen Zwischenfahrten angewiesen. Sie waren hauptsächlich in der Getreidefahrt zwischen dem Schwarzen, dem Asowschen Meer und England beschäftigt. Die Ausreise geschah meistens mit einer Ladung Stein-

1) S. preuß. H.A. 1866, I, S. 355.

2) S. preuß. H.A. 1864, II, S. 571.

kohlen von einem englischen Hafen aus, die in einem Mittelmeerhafen gelöscht wurde. Darauf wurde Konstantinopel für weitere Ordre bezüglich des Bestimmungshafens angelaufen. In der Regel lautete dieselbe nach Odessa, Taganrog, Nikolajewsk oder nach Sulina an der unteren Donau. In einem dieser Hafen wurde die Ladung, bestehend aus Weizen, Roggen, Gerste, Leinsaat oder Mais eingenommen. Die Rückfahrt wurde dann, je nachdem die Ladung inzwischen für einen Mittelmeer- oder großbritannischen Hafen verkauft war, entweder nach Messina für Ordre oder nach Cork oder Falmouth für weitere Ordre angetreten. Die ganze Rundreise von England und nach England zurück dauerte in günstigen Fällen 6, gewöhnlich aber 9 Monate. Die Befrachtung des Schiffes in diesem Verkehr erfolgte gewöhnlich derart, daß der Reeder des betreffenden Schiffes mit dem Befrachter einen Vertrag abschloß, worin ersterer das Schiff, welches sich in seetüchtigem Zustande befinden mußte, dem Befrachter für eine bestimmte Zeit gegen eine nach Zeit vereinbarte Vergütung überließ oder einen näher bezeichneten Raum in demselben gegen einen festgesetzten Betrag für Beförderung der Ladung hergab, oder in welchem der Reeder sich verpflichtete, ein bestimmtes Quantum Ladung zu einem festen Satze von einem nach einem anderen bezeichneten Hafen zu befördern. In jedem Falle hatte der Reeder das Schiff dem Befrachter zur Einnahme der Ladung nach dem angewiesenen Platze hinzulegen und dieser mußte dafür sorgen, daß die Ladung innerhalb der hierfür festgesetzten Zeit an Bord war. Die Unkosten der Reise, Unterhalt und Löhnung der Besatzung ging für Rechnung des Reeders und der Vertrag war erledigt, nachdem das Schiff seine Ladung in dem Bestimmungshafen gelöscht hatte (Charterpartien).

Diese Getreidefahrten hatten seit Aufhebung der Navigationsakte eine bedeutende Rolle in der mecklenburgischen Reederei gespielt. Im Jahre 1849 waren 48 derartige Reisen ausgeführt, 1856: 126. 1861: 208. Im Jahre 1864, zur Zeit des Dänischen Krieges, stieg ihre Zahl auf 258 und 1868 waren allein 319 Rostocker Schiffe von zusammen 75000 R.T. auf der Fahrt nach dem Schwarzen Meere in Konstantinopel eingelaufen.

Indem die Reeder diese Mittelmeerfahrten besonders häufig unternahmen, folgten sie zum Teil den Wandlungen im Handel¹⁾, zum Teil aber taten sie es auch, weil ihnen die Fahrt im Norden Europas verleidet war. Früher war Antwerpen ein von Mecklenburger Schiffen häufig besuchter Hafen gewesen, wohin sie einen großen Teil des Verkehrs vom Norden Rußlands, besonders von Archangel vermittelten.

1) S. S. 38.

Nächst englischen Häfen wurde Antwerpen am häufigsten aufgesucht, und im Jahre 1857 waren nicht weniger als 104 mecklenburgische Schiffe in Antwerpen eingetroffen. Seit der Ablösung des Scheldezolls¹⁾ aber fingen die Mecklenburger Schiffe an, Antwerpen zu meiden. Der Zusammenhang ist kurz folgender.

Nach dem Muster der Ablösung des Sundzolls und des Stader Zolls hatte Holland im Jahre 1863 gegen eine Abfindungssumme von 36 Mill. frcs. auf die Erhebung des Scheldezolls, welche ihm bei der politischen Trennung Belgiens von Holland im Jahre 1839 zugestanden war, verzichtet, ein Verzicht, der für die Antwerpen besuchenden Schiffe aber ohne Einfluß war, weil Belgien im Interesse des Antwerpener Handels diesen Zoll den fremden Schiffen wieder vergütet hatte. Unter der Bedingung, daß die belgischerseits auf der Schelde erhobenen Tonnen- und Lotsengelder ermäßigt würden, hatte Belgien, zuerst in einem mit Großbritannien abgeschlossenen Handelsvertrag, es aber erreicht, daß diese Ablösungssumme, bis auf ein Drittel, welches Belgien selbst zu tragen hatte, von den Mächten, deren Schiffe Antwerpen besuchten, wieder erstattet wurde und hierbei war auf Mecklenburg die Summe von 1,5 Mill. frcs. gekommen, dadurch daß der Betrag der von Belgien während der Jahre 1857/62 zurückgezahlten Scheldezölle kapitalisiert worden war. Die mecklenburgische Regierung, welche den Standpunkt vertrat, daß nicht die Häufigkeit, mit der eine Flagge in Antwerpen verkehrt hatte, bei der Ablösung zu Grunde zu legen sei, sondern der Umfang des Handels derjenigen Länder, für den die Flagge die Beförderung geleistet hatte, verweigerte die Zahlung der Ablösungssumme, und die Folge war, daß von mecklenburgischen Schiffen nach wie vor die Tonnenabgabe erhoben wurde, ohne daß aber, wie früher, eine Erstattung erfolgte, und dies veranlaßte sie, den Antwerpener Hafen nach Möglichkeit nicht mehr aufzusuchen. Dieser Zustand dauerte 7 Jahre. Erst am 18. März 1870 kam zwischen Mecklenburg und Belgien ein Übereinkommen zustande, in welchem Mecklenburg dem Vertrag wegen Ablösung des Scheldezolls, gegen Zahlung von 40 halbjährlichen Raten von je 28000 frcs., beitrug.

Von der in den 60er Jahren schlechter werdenden Lage²⁾ der Segelschiffahrt blieb auch die Mecklenburger Reederei nicht verschont. Je mehr die Dampfer in den nordeuropäischen Gewässern an Zahl zunahmen, um so mehr zogen sich die Segelschiffe von hier

1) S. S. 26.

2) S. S. 48.

nach den Gegenden zurück, wo es, wie im Asowschen und Schwarzen Meer, noch etwas zu verdienen gab. Aber nicht nur von mecklenburgischen Schiffen wurden diese Fahrten mehr und mehr aufgesucht, sondern auch von Schiffen anderer Nationen. So war die Beteiligung der norwegischen Flagge von 284 Schiffen im Jahre 1862 auf 527 Schiffe im Jahre 1868 angewachsen. Unter dem Drucke der auf solche Weise vermehrten Räumte fielen die Frachten für Getreide von der unteren Donau nach England von 8 sh 6 d bis 13 sh pro Quarter in 1861, auf 7 sh 6 d bis 10 sh in 1868, und noch stärker war der Rückgang in den Kohlenfrachten, für die für die Fahrt von Newcastle

	nach Alexandrien	nach Konstantinopel
1860:	£ 23—29	£ 16 ¹ / ₂ —22
1868: aber nur noch „	15 ¹ / ₂ —21	„ 14 —19

pro Keel gezahlt wurden.

Die Verdienste der Mecklenburger Reeder, welche zu Anfang der 60er Jahre sich im Durchschnitt noch auf 10% des im Schiff angelegten Kapitals belaufen hatten, gingen auf 5% zurück, und da neue Schiffe nur aus diesem Verdienst bezahlt werden konnten, so hörten weitere Neubauten auf.

Es ist ein Beweis für den in der mecklenburgischen Reederei herrschenden Unternehmungsgeist, daß man auch Versuche mit der Dampfschiffahrt machte, obgleich die Bedingungen hierfür weder in Rostock noch in Wismar günstig waren. In beiden Städten fehlte es an dem hierfür nötigen Verkehr. Mecklenburgs Handel bestand hauptsächlich in der Einfuhr von Steinkohlen und Eisen und in der Ausfuhr von Getreide, mithin Schwergut, welches für die Dampfschiffahrt noch wenig geeignet war; die feineren Güter aber kamen per Bahn von Hamburg und gingen der Dampfschiffahrt somit verloren. In Wismar sowohl, wie in Rostock fehlte auch der Durchgangsverkehr. Abgesehen davon, daß die Waren steten Zollbelästigungen ausgesetzt gewesen wären, solange Mecklenburg dem Zollverein nicht angehörte, leitete Preußen den Verkehr nach dem Norden über seine eigenen Häfen, den Güterverkehr über Stettin, den Personenverkehr über Stralsund. Die einzige Stadt, mit welcher Rostock in regelmäßigem Dampfschiffsverkehr stand, war Lübeck, und dies auch nur deshalb, weil die Lübecker Dampfschiffahrtsgesellschaft Güter, welche auf der Eisenbahn von Rostock nach Hamburg

6⁸/₁₀ Groschen pro Ctr. kosteten, über Lübeck zu 5 Groschen beförderte. Unter 635 Schiffen, welche im Jahre 1867 in Rostock eingelaufen waren, befanden sich so nur 52 Dampfer.

Auch Wismar fehlten, trotz eines vortrefflichen natürlichen Hafens, der Schiffen mit 16 Fuß Tiefgang bis unmittelbar an die Stadt zu kommen gestattete, durch seine Isolierung vom Hinterlande alle Bedingungen für die Dampfschiffahrt. Vergebens hatte man sich in Wismar dafür verwandt, die Bahn, welche von Lübeck ostwärts über Kleinen an die mecklenburgische Friedrich-Franz-Bahn anschloß, über Wismar geleitet zu erhalten, obwohl dies nur ein geringer Umweg gewesen wäre. Wismar hätte dann wohl einen Teil des Verkehrs erhalten können, der auf dieser, ganz Mecklenburg durchschneidenden, Bahn nun an Wismar vorbeiging und auf der einen Seite Lübeck, auf der andern Seite Stettin zu gute kam. So aber blieb Wismar ohne direkte Verbindung, denn die Verbindungsbahn mit der Bahn Lübeck-Kleinen und mit der Bahn, welche über Schwerin an die Hamburg-Berliner Eisenbahn in Büchen anschloß, konnte Wismar wenig nützen.

Trotz alledem unterhielt bereits im Jahre 1849 eine Aktiengesellschaft mit dem Dampfer Obotrit regelmäßige Verbindung zwischen Wismar und Kopenhagen. Die Waren, welche auf diesem Dampfer von Kopenhagen importiert wurden, waren von der wismarischen Lizenz betreit. Der Dampfer brachte seiner Gesellschaft aber nur Verlust, und sie verkaufte ihn im Jahre 1859 an die mecklenburgische Regierung, die ihn als Postdampfer in der gleichen Fahrt beschäftigte, ihn dann aber auch verkaufte. Kurze Zeit wurden diese Fahrten noch von einem dänischen Unternehmer weitergeführt; im Jahre 1860 aber befand sich Wismar ohne Dampfverbindung.

Nicht glücklicher war ein Rostocker Unternehmen, welches eine bereits früher vorhanden gewesene Verbindung zwischen Rostock und St. Petersburg wieder herstellen wollte. Eine See- und Dampfschiffahrtsgesellschaft auf Aktien, an der sich der Großherzog von Mecklenburg mit 8000 Thlr., der Magistrat von Rostock mit 16000 Thlr. beteiligte, hatte auf der Werft der Tischbeinschen Maschinenfabrik in Rostock, wo auch schon mehrere größere Dampfer für Hamburger Rechnung erbaut waren, im Jahre 1857 zwei Dampfer in Bau gegeben. Die Fahrten wurden 1858 eröffnet, aber bereits im Jahre 1861 durch den Verlust des einen dieser Dampfer unterbrochen. Da sich die regelmäßigen Abfahrten mit dem andern Dampfer allein nicht aufrecht erhalten ließen und zudem durch die Eröffnung der Bahn nach St.

Petersburg¹⁾ auch die Passagierbeförderung geringer wurde, so sah man die Weiterführung der Dampfschiffslinie als aussichtslos an und verkaufte den zweiten Dampfer, womit auch dieses Dampfschiffsunternehmen zu Ende ging. Während langer Jahre ist dann ein dritter Versuch mit der Dampfschiffahrt nicht gemacht worden, da sich wohl ergeben hatte, daß der mecklenburgische Handel zu ihrem Betriebe nicht ausreichte.

Mehr als in irgend einem anderen deutschen Küstenlande war in Mecklenburg die Partenreederei ausgebildet. Dies zeigte sich im Jahre 1867, als es sich um die Annahme der deutschen Bundesflagge handelte²⁾.

Die Bestimmung, daß ein Schiff, um die Bundesflagge führen zu können, sich im ausschließlichen Besitz eines Bundesangehörigen befinden müsse, stieß in Mecklenburg auf großen Widerstand, weil, wie man schätzte, 10⁰/₀ der gesamten in mecklenburgischen Schiffen angelegten Kapitalien sich in Form von Anteilen in den Händen von Engländern, Amerikanern, Holländern, Russen usw. befänden. Nur mit Hilfe der Partenreederei und durch Heranziehung fremden Kapitals, wurde in den Reichstagsverhandlungen damals ausgeführt, sei es möglich gewesen, der Reederei die Ausdehnung zu geben, welche sie erreicht hatte; fremdes Kapital könne deshalb nicht entbehrt werden. Auch aus dem Grunde sei das fremde Kapital geradezu notwendig, weil dadurch ausländische Kaufleute an mecklenburgischen Schiffen Interesse gewännen und diese zu fördern suchten, als wenn es ihre eigenen wären; die große Mehrzahl mecklenburgischer Schiffe habe so nicht nur an einem oder zwei, sondern an 7, 8 und 12 verschiedenen Häfen ihre Interessenten. Der mecklenburgischen Reederei leisteten fremde Kapitalien dieselben Dienste, wie die ausländischen Filialen hansestädtischer Häuser dem Handel und der Schiffahrt der Hansestädte. Die Umwandlung der Partenreederei in Aktiengesellschaften, die man vorschlug, wäre bei dem gänzlichen Mangel an Einfluß der einzelnen Aktieninhaber auf die Geschäftsleitung, im Gegensatz zu dem in unmittelbarem Verkehr mit dem Korrespondentreeeder stehen-

1) S. S. 43.

2) In Mecklenburg unterschied man bis zur Annahme der Bundesflagge zwischen der Rostocker und Mecklenburger Flagge. War der Schiffer Rostocker oder Warnemünder Bürger, so führte er erstere, sonst aber die Mecklenburger Flagge. Seit Ablösung des Sundzolls hatte diese Unterscheidung an Bedeutung verloren, da die früher der Rostocker Flagge eingeräumten Bevorzugungen damit in Wegfall kamen. Ferner hatte auch Wismar noch seine eigene Flagge. Siehe Beiträge zur Statistik Mecklenburgs, 1891, Bd. II., H. 2., S. 169.

Vgl. S. 28, Anm. 2.

den Parteninhaber, ohne Verlust ausländischen und teilweise auch inländischen Kapitals bei der mecklenburgischen Reederei nicht möglich¹⁾.

Diesen besonderen Verhältnissen in der mecklenburgischen Reederei trug man auch dadurch Rechnung, daß ihr für die Annahme der Bundesflagge noch ein Jahr länger als den übrigen Bundesstaaten Zeit gegeben wurde, damit ihre Reeder sich den neuen Verhältnissen anpassen konnten²⁾.

Die Reederei eines Schiffes war für gewöhnlich in 60tel-Parten geteilt; kostete ein Schiff 24000 Thaler, so entfiel auf jede Parte 400 Thaler. Es gab aber auch Schiffe, für die 192, andere, für die 360 oder 384, ja einzelne Schiffe, für die 504 Parten ausgegeben waren. Über den geforderten Anteil wurde eine vom Korrespondent-reeder (so hieß der die Geschäfte führende Reeder), und dem Schiffer (Kapitän) ausgestellte Eigentumsaktie geliefert, deren Cession nur durch Umschreibung in dem Schiffsbuche des Korrespondentreeders rechtliche Gültigkeit erlangte. In der Regel war letzterer an dem Schiffe zu $\frac{1}{4}$, die Familie des Schiffers mit $\frac{1}{4}$ bis $\frac{1}{2}$, Handwerker und andere beim Bau oder der Ausrüstung Mitwirkende zu $\frac{1}{8}$ an dem Schiff beteiligt. Die dann noch fehlenden Anteile wurden zu- meist im Ausland aufgebracht, und nach dem mecklenburgischen Landesgesetze war diese Beteiligung des Auslandes, ohne daß das Schiff das Recht, die Rostocker oder Mecklenburger Flagge zu führen, verlor, bis zu $\frac{1}{4}$ der verausgabten Parten gestattet³⁾.

Hatte eine Reederei mehrere Schiffe, so lautete jede einzelne Parte nicht auf die Gesamtheit der Schiffe, sondern immer nur auf ein einzelnes Schiff. Für die für ein Schiff eingegangenen Verbindlichkeiten hafteten auch nicht der Korrespondent-reeder und seine Mit-reeder, sondern nur das Schiff und die Fracht.

Die Art der Geschäftsführung war, daß der Korrespondent-reeder seinen Mitreedern, den Parteninhabern, mitteilte, welche Reise mit dem Schiffe unternommen werden sollte; war die Mehrzahl hiermit einverstanden, so wurde sie ausgeführt und der eventuelle Gewinn gelangte nach Abschluß der Reise pro rata der Parten an die Inhaber

1) Da auch Ausländer Aktieninhaber sein konnten, so hätte der Zweck der reinen Nationalität der Schiffe auch nur formell, nicht aber tatsächlich erreicht werden können. So ist auch die Suezkanal-Gesellschaft formell eine französische, tatsächlich durch den Besitz des größten Teils der Aktien aber eine englische Gesellschaft. Ähnlich sind neuerdings verschiedene europäische Dampfergesellschaften tatsächlich zu amerikanischen Gesellschaften geworden, wenschon sie unter englischer Flagge fahren.

2) S. S. 28, Anm. 2.

3) S. preuß. H.-A. 1865, Bd. I, S. 313.

zur Auszahlung, während der Verlust nach eben demselben Maßstabe eingezahlt werden mußte. Diejenigen Parteninhaber, welche mit der vom Korrespondentreeeder vorgeschlagenen Reise nicht einverstanden waren, oder nicht geneigt waren, die für Vornahme einer größeren Reparatur vor Antritt einer Reise erforderliche Einzahlung zu leisten, konnten sich von der Ausführung des Beschlusses der Mehrheit dadurch befreien, daß sie von dem Recht „das Schiff zu setzen“ Gebrauch machten, d. h. der Wert des Schiffes wurde geschätzt und die Mehrheit der Reeder konnte entweder das Schiff gegen Auszahlung der Anteile der Minderheit zu dem geschätzten Preise übernehmen, oder, wenn sie dies ablehnte, mußte sie das Schiff der Minderheit der Reeder gegen Auszahlung ihrer Anteile zu jenem Preise überlassen¹⁾.

Die Form der Partenreederei war gewiß etwas umständlich und nur für Segelschiffe geeignet, für die schnelle Expedition nicht erstes Erfordernis war. Für nicht vermögende Parteninhaber bestand auch die Gefahr, daß sie zu Zeiten, in denen wenig verdient wurde, nicht in der Lage waren, erforderlich werdende Nachschüsse zu leisten. Wer dann seine Parte verkaufen wollte, mußte, da es einen Markt für diese, wie die Börse es für Aktien ist, nicht gab, die Verwertbarkeit aber auf einen kleinen Teil der Bevölkerung und fast immer auf den Heimatsort des Schiffes beschränkt war, die Banken ihren Statuten nach Schiffsparte nicht belehnten, für seine Parte unter der Hand oder durch einen Schiffsmakler einen Käufer suchen, oder er zeigte es in einer Zeitung an. In solchen Zeiten war dann aber unter Umständen kaum die Hälfte des eingezahlten Kapitals zu erhalten.

Neben diesen Mängeln, die Parten gegenüber Aktien hatten, bestanden aber auch Vorzüge, wie der, daß infolge des beschränkten Marktes Spekulation in Parten kaum möglich war. Besonders aber war ein Mangel der Aktien, daß der Aktionär keinen Einfluß auf die geschäftliche Leitung des Unternehmens hatte und er sich in der Generalversammlung meistens einem *Fait accompli* gegenüber befand. Das war, wie gesagt, bei dem Parteninhaber anders.

Hierzu kam aber auch noch das persönliche Moment. Schon das Schiff sah der Beteiligte vor seinen Augen entstehen, und er war stolz darauf, an demselben Anteil zu haben. Er hatte für die Besatzung

1) „Das Schiff zu setzen“ war ein nur in Mecklenburg geltendes Recht. Nach den in Deutschland sonst gültigen Bestimmungen kann der Reeder, welcher der Mehrheit nicht zustimmt, sich von der Leistung einer zur Ausführung des Beschlusses erforderlichen Einzahlung dadurch befreien, daß er sein Schiffspart ohne Anspruch auf Entgelt aufgibt, das dann den übrigen Mitreedern nach dem Verhältnis der Größe ihrer Schiffsparten zufällt (Deutsches Handelsges.-B. § 501).

Interesse und für alles was mit dem Schiff verknüpft war. Dies persönliche Moment¹⁾ war es vor allen Dingen, was die Reederei in Mecklenburg so gehoben hatte und ermöglichte, daß in Mecklenburg:

1850:	2 $\frac{1}{2}$	Mill. Thaler
1856:	4,2	„ „
1861:	6,3	„ „ ²⁾

in Schiffen angelegt waren. Das waren, da sie vorzugsweise auf Rostock und Wismar entfielen, sehr hohe Beträge, die bei einer auf Aktien begründeten Reederei kaum zusammengekommen wären. Man empfand auch wohl zu Zeiten diese einseitige Anlegung von Ersparnissen in Schiffen als ein Wagnis, zumal viele Familien in ihrem Unterhalt auf das Einkommen aus den Parten angewiesen waren. Im Jahre 1850 hatte auch der Rostocker Lokalverein ein Promemoria veröffentlicht, in welchem gesagt wird, daß der Flor der Reederei kein naturgemäßer und der Höhepunkt, welchen sie erreicht, ein künstlich geschraubter sei. Das Anlagekapital von 2 $\frac{1}{2}$ Mill. Thaler gehe über die natürlichen Kräfte Rostocks hinaus. Die Leichtigkeit, in der hergebrachten Art die Reederei eines Schiffes zusammenzubringen, habe eine Frivolität in den Reedereiunternehmungen erzeugt, die sich bei der geringsten Stockung des Handels bitter rächen müsse. Vergegenwärtigt man sich indessen, wie viele Mecklenburger ihre Existenz durch die Reederei, durch den Schiffsbau, durch die Ausrüstung und Verproviantierung hatten, wie viele Kapitäne, Steuerleute, Matrosen, Schiffsjungen auf Mecklenburger Schiffen fuhren, daß die Seefahrt überhaupt das einzige Gewerbe war, welches Mecklenburgern außerhalb der Zunft offen stand, daß die Landwirtschaft nur von Gutsbesitzern, Pächtern und Tagelöhnern, nicht von selbständigen Bauern besorgt wurde, so ist wohl zu verstehen, daß sich die Kraft und das Kapital des Selbständigkeit und Freiheit schätzenden Teils der Bevölkerung ausschließlich der Seeschifffahrt zuwendete.

Daß diesen Verhältnissen zu schlechten Zeiten auch durch die Gesetzgebung Rechnung getragen wurde, war darum auch nur billig und recht. Als infolge der Krisis des Jahres 1857 auch die Reederei von dem allgemeinen Rückgang betroffen wurde, die sonst aus der Reederei zufließenden Dividenden ausblieben und die kleinen Leute die Nachschüsse nicht leisten konnten, wurde in Rostock aus städtischen Mitteln eine Vorschußkasse auf Schiffsparten für den Zeitraum eines Jahres begründet, welche dem einzelnen bis zu 5000 Thaler Vorschuß

1) Vergl. Bd. I, S. 118—119.

2) S. Beiträge zur Statistik Mecklenburgs, 1861, Bd. II, 2. Heft, S. 151.

auf Schiffsparten machen konnte, und hierdurch wurde auch die augenblickliche Not gelindert¹⁾.

Der enge Zusammenhang der mecklenburgischen Reederei mit der Bevölkerung und das Bestreben, diesen noch fester zu gestalten, zeigt sich auch in dem im Jahre 1859 in Rostock auf Gegenseitigkeit begründeten „Allgemeinen Schiffsversicherungsverein“. Man hoffte dadurch zu billigeren Prämien zu gelangen, als fremden Gesellschaften gezahlt werden mußten. Aber gleich in den ersten Jahren hatte der Verein große Verluste. Hatte der Seeverlust in der mecklenburgischen Flotte in den Jahren 1851—1860 durchschnittlich $3\frac{1}{4}\%$ der Schiffszahl und $2\frac{3}{4}\%$ des Raumgehalts betragen, so war dieser 1861 auf $5\frac{3}{4}\%$ der Schiffszahl und 6% des Raumgehalts gestiegen, es waren 21 Schiffe verloren gegangen. Die Prämie stellte sich für dieses Jahr auf 7% . Die bis dahin vergüteten Schäden wurden, soweit diese über 10% betragen, nicht mehr bezahlt und außer Totalverlusten wurde nur noch große Havarei²⁾ vergütet.

Des weiteren bestand in Wustrow in Mecklenburg eine Pensionsanstalt für Seeschifferfamilien. Sie bezweckte, den elternlosen Kindern der Mitglieder und auch solchen Mitgliedern, welche durch Krankheit oder Altersschwäche bedürftig oder mittellos geworden waren, eine jährliche Unterstützung zu sichern. Mitglied konnte jeder Mecklenburger Seeschiffer oder Steuermann werden, oder solche, die das Gewerbe früher betrieben hatten und nicht über 60 Jahre alt waren. Die Pension wurde durch jährliche Beiträge der Mitglieder aufgebracht. Der Beitrag betrug jährlich 10 Thaler, wozu, je nach dem Alter des Eintretenden noch ein jährlicher Zuschuß hinzukam. Die zu erwartende volle jährliche Pension war 150 Thaler³⁾.

So war in Mecklenburg alles darauf angelegt, die Reederei zu heben und hochzuhalten, und wenn man erwägt, daß sie sich viel weniger auf den Handel des eigenen Landes stützen konnte, als andere deutsche Küstenstaaten, so verdient die Unternehmungslust und Tatkraft, die sie so weit gefördert hatte, daß 1861 4400 Seeleute auf mecklenburgischen Schiffen fuhren, doppelte Anerkennung.

In Mecklenburg gab es eine große Zahl von Korrespondenz-, bzw. Partenreedereien; sie betrug

1) S. pr. H.-A. 1859, Bd. I, S. 534.

2) Große Havarei sind nach § 700 des deutschen Hand.-Ges.-B. alle Schäden, die dem Schiff oder der Ladung oder beiden zum Zweck der Errettung beider aus einer gemeinsamen Gefahr von dem Schiffer oder auf dessen Geheiß vorsätzlich zugefügt werden, sowie auch die durch solche Maßregeln ferner verursachten Schäden, ingleichen die Kosten, die zu demselben Zwecke aufgewendet werden.

3) S. Statut der Pensionsanstalt für Seeschifferfamilien in Mecklenburg, Ribnitz 1852.

	in Rostock	in Wismar
1840:	34	11
1857:	37	7
1866:	40	5

Sogenannte Kapitänsschiffe¹⁾ scheinen selten gewesen zu sein, und auch die Zahl der Reeder welche nur ein Schiff besaßen, war gering; in Rostock waren es 1866 zwei, in Wismar nur ein Reeder. Der Korrespondentreeder war bei der ausgebreiteten Partenreederei offenbar unentbehrlich. Der größte Korrespondentreeder in Rostock, C. H. Brockelmann, reederte 1857 54 Schiffe von 14 000 R.T., eine andere Firma, Ernst Brockelmann, besaß 1866 25 Schiffe von 6500 R.T. Die nächst größte Reederei war diejenige von L. Burchard & Sohn, die 1866 26 Schiffe von 6100 R.T. besaß. In Wismar hatte die Firma J. C. Thormann

1857:	12 Schiffe	von 2800 R.T.
1866:	29 „	„ 6000 „

Die durchschnittliche Größe eines mecklenburgischen Schiffes war

1851:	174 R.T.
1871:	244 „

an Besatzung kam auf 100 R.T.

1861:	5 Mann
1871:	4,1 „

Die Schiffe waren durchschnittlich größer als in Pommern, führten aber trotzdem verhältnismäßig mehr Besatzung, was wohl daraus zu erklären ist, daß die mecklenburgischen Schiffe durchweg größere Reisen als die preußischen machten und darum auch mehr Mannschaft führen mußten.

III. Die Reederei in Lübeck.

Wie der mecklenburgische Handel unter der rückständigen konservativen Politik des eigenen Landes, so hatte der Handel Lübecks unter der Mißgunst Dänemarks zu leiden. Infolge seiner günstigen Lage konnte Lübeck von Hamburg kommende überseeische Produkte leicht nach den Ostseeländern weiter versenden und durch den Sundzoll, der bei direkten Importen nach der Ostsee zu entrichten war, wurde diese Möglichkeit noch erhöht, so daß auch Kopenhagen zum Teil von Lübeck aus mit überseeischen Produkten versehen wurde. Nun hoffte Dänemark selbst einen direkten überseeischen Handel großziehen und auch die Versorgung der übrigen Ostseeländer, die bis jetzt über Lübeck erfolgte, übernehmen zu können, wenn seine Häfen vom Sundzoll befreit blieben. Zu diesem Zwecke war bereits am 14. April 1842 ein Patent erlassen, wonach eine Remission von

1) S. S. 69.

25% des Einfuhrzolls und des Betrages der Sporteln für Farbholz, Kaffee, Reis, Tee, unfabrierten Tabak, rohen Zucker, Palmöl und Kokosöl in dänischen und schleswigschen Häfen eintreten sollte, wenn die Waren direkt nach dort eingeführt wurden und auch die Ausreise von hier aus mit dänischen oder schleswigschen Waren angetreten war. Da dieses Patent der letzten Bedingungen wegen aber nicht den erwünschten Erfolg hatte, so wurde am 8. Februar 1854¹⁾ abermals ein Patent erlassen, und nun sollten aus transatlantischen Ländern kommende Schiffe und deren Ladungen, mit Ausnahme von Rum und Arrak, wenn sie in einem dänischen oder schleswigschen Hafen löschten, vom Sundzoll, sowie von den Leucht- und Tonnengebühren befreit sein. Diese Maßregel war schon eher geeignet, ihren Zweck zu erfüllen, und wäre nicht der Sundzoll drei Jahre nach Erlaß dieses Patents überhaupt aufgehoben worden, so hätte sich Dänemark auf Kosten Lübecks vielleicht zum Zwischenhändler für die Ostsee machen können. Direkt gegen den Handel Lübecks gerichtet war aber noch eine andere Maßnahme Dänemarks.

Es war ein altes verbrieftes Recht Hamburgs und Lübecks, welches Hamburg 1188 und Lübeck 1189 vom Kaiser Friedrich I. verliehen war, daß auf der Landstraße zwischen Hamburg und Lübeck kein Zoll erhoben werden durfte. Dieses Privilegium war immer wieder bestätigt worden. Dessenungeachtet hatte Dänemark am 1. Januar 1839 einen Zoll von 10 Schilling pro Pfd. Brutto eingeführt. Die Einsprache, welche Hamburg und Lübeck hiergegen in Hinweis auf ihr altes Recht beim Deutschen Bundestag erhoben, hatte nur so viel genützt, daß der Zoll auf 5 Schilling Lübisches Courant pro 100 Pfd. Brutto nebst 6% Zuschlag für Gebühren und Sporteln herabgesetzt wurde, ein Satz, der aber immer noch der Nettofracht zwischen beiden Städten auf der späteren Lübek-Büchener Bahn gleichkam, diesen häufig aber noch ganz beträchtlich überstieg. Dieser Zoll, welcher nicht nur auf der Landstraße erhoben wurde, sondern auch auf dem die beiden Städte verbindenden Stecknitzkanal und dann auch noch auf die später erbaute Eisenbahn ausgedehnt wurde und unter dem Namen Lauenburger Zoll bekannt ist, brachte Dänemark im Jahre 1854/55:

1. als Transitoll auf dem Landwege	50 000 Thlr.
2. als Elbzoll auf dem Stecknitzkanal	54 000 „
3. als Transitoll auf der lauenburgischen Bahn	126 000 „
zusammen	231 000 Thlr. ²⁾

1) S. preuß. H.-A. 1854, Bd. I, S. 256 u. 187.

2) S. Der Holstein-Lauenburgische Transitoll, Lübeck 1856.

ein. Den größten Teil dieser Zölle mußte Deutschland tragen, da sie vorzugsweise aus Deutschland über Hamburg und Lübeck nach dem Norden gehende Waren trafen, während der Import der voluminösen, aus dem Norden kommenden Artikel zum Teil Transitfreiheit genoß. Vom Zoll befreit blieben ferner die Waren, welche aus Rußland kamen, was erkennen läßt, daß Dänemark sich beim Lauenburger Zoll, ebenso wie bei dem Sundzoll, auf Rußland stützte. Der Zweck konnte, abgesehen von den baren Einnahmen, kein anderer sein, als der, durch derartige Maßregeln den Handel der Hansestädte zu schädigen. Daß Dänemark den Handel Lübecks nicht mit günstigen Blicken ansah, geht auch daraus hervor, daß es seine Zustimmung verweigerte, als man die Landstraße zwischen Hamburg und Lübeck in einen befahrbaren Zustand setzen wollte und dies schließlich nur unter der Bedingung gestattete, daß Hamburg und Lübeck die 1839 eingeführten Transitzölle für 28 Jahre anerkannte, ferner daraus, daß es die Konzession zum Bau einer Eisenbahn zwischen Hamburg und Lübeck versagte. Dänemark ging offenbar von dem Gedanken aus, daß von dem Verkehr, der über Hamburg und Lübeck nach den Ostseehäfen ging, ihm der Sundzoll entginge.

Diese gegen den Lübecker Handel gerichteten Angriffe dauerten bis zur Aufhebung des Sundzolls. In diesem Vertrage verpflichtete sich Dänemark Erleichterungen in den Transitzöllen eintreten zu lassen¹⁾. Auch konnte nun der Bau der direkten Bahn von Hamburg nach Lübeck beginnen, wenschon Dänemark noch weiter fortfuhr, denselben zu erschweren, so daß ihre Eröffnung erst im Jahre 1865 erfolgen konnte.

Die Erleichterungen im Transitverkehr und die Bahn haben dann vorteilhaft auf den Lübecker Handel eingewirkt, der Hafenverkehr hatte sich seitdem fast verdoppelt. (Vergl. Tab. IX.)

Aus der Aufhebung der Navigationsakte hat die Lübecker Reederei kaum Vorteil gezogen. Lübeck hatte keinen überseeischen Handel und auch keine überseeische Schifffahrt. Unter den im Laufe der 50er und 60er Jahre in Lübeck angekommenen Schiffen befinden sich nur ausnahmsweise einige, welche den Atlantischen Ozean gekreuzt hatten. Zur Zeit als der Sundzoll existierte, und auch nachher, bezog Lübeck überseeische Produkte am besten von Hamburg. Sein Handel war Ostseehandel, wie daraus hervorgeht, daß von 1765 im Jahre 1865 in Lübeck eintreffenden Schiffen

1) Vgl. S. 20.

325 aus Rußland und Finnland,
360 aus Schweden,
645 aus Dänemark und nur etwa
200 aus Ländern an der Nordsee

kamen. Außer in der Einfuhr von Steinkohlen hatte Lübeck fast keine Beziehungen zu England. Es fehlte somit auch die Gelegenheit, unmittelbar aus der Aufhebung der Navigationsakte Nutzen zu ziehen. Lübecks Handel war aber auch im übrigen nicht derart beschaffen, daß er der Reederei großen Vorschub hätte leisten können. Wenn in Preußen in erster Linie einheimische Produkte zur Ausfuhr kamen, die naturgemäß auch zunächst der einheimischen Schifffahrt zufließen, so importierte Lübeck derartige Produkte, und ihre Verfrachtung fiel dann der Flagge der Länder anheim, woher diese Produkte kamen, nämlich der nordischen Flagge. Pflügten preußische Schiffe in England als Rückfracht Steinkohlen zu laden, so konnten Lübecker Schiffe sich an den Kohlentransporten von England nicht beteiligen, weil sie mangels Ausfracht nur selten nach England kamen; unter 144 Schiffen, welche 1865 aus England zumeist mit Steinkohlen beladen in Lübeck angekommen waren, befanden sich nur 17 Lübecker Schiffe. An diesem Mangel, an für die Segelschifffahrt geeigneter Ausfracht, lag es auch, daß diese bereits im Jahre 1845 ihren Höhepunkt erreicht hatte und von nun an stetig weiter zurückgeht. Anders die Dampfschifffahrt; diese weist seit eben dieser Zeit eine regelmäßige Zunahme auf, die nur einmal unterbrochen wird, als infolge der Eröffnung der Eisenbahn nach Petersburg der sonst lebhafteste Passagierverkehr dorthin nachließ und dadurch drei bis dahin an dieser Fahrt beschäftigt gewesene Dampfer überflüssig wurden (1864). Lübeck hatte für die Dampfschifffahrt besonders gute Bedingungen. Lübeck war die rechte Hand Hamburgs im nordischen Verkehr; Kolonialwaren, die Hamburg importierte, wurden über Lübeck weiter nach dem Norden versandt, ebenso aus dem Innern Deutschlands kommende Manufakturen und Fabrikate. Es fand sich so in Lübeck ein, wenn auch nicht quantitativ großer, so doch qualitativ wertvoller Transithandel, der auch regelmäßig vor sich ging, weil der Konsum dieser Güter regelmäßig war, und dies war für die Dampfschifffahrt die beste Basis.

Auffällig ist die geringe Beteiligung der Lübecker Reeder an der Dampfschifffahrt. In der Fahrt nach Schweden war die Lübecker Flagge nur mit 3 Schiffen gegenüber 211 Schiffen unter schwedischer Flagge vertreten. Nach Rußland fuhren 1865 173 Dampfer unter russischer Flagge und nur 82 unter Lübecker Flagge ab, und im Verkehr mit Dänemark war sie nur mit 59 gegenüber 448 dänischen

Schiffen vertreten; und doch hätte sie den anderen Flaggen überlegen sein müssen, da doch ihr die Ausfuhr aus dem Heimatshafen in erster Linie zufallen mußte. Vielleicht war es die Folge von Mangel an Neigung für die Reederei, vielleicht auch fehlte der schnelle Entschluß, der in der Dampfschiffahrt mehr als in der Segelschiffahrt erforderlich war; es kam hier häufig alles auf Unternehmungsgeist an. Wer zuerst am Platze war, konnte hoffen, seine Unternehmung allen späteren gegenüber zu behaupten. Vielleicht aber konnte es auch daran liegen, daß, so bedeutend der Lübecker Ausfuhrhandel war, er doch nicht Eigenhandel war, sondern nur Transithandel, bezw. Hamburger Handel. Dem Hamburger Kaufmann, welcher seine Waren nach Stockholm oder Petersburg über Lübeck sandte, war es ziemlich gleichgültig, ob diese unter Lübecker, schwedischer oder russischer Flagge ihren Bestimmungsort erreichten. War der ausländische Empfänger der Waren vielleicht gar an der Reederei seines Landes interessiert, so konnte dieser als Käufer auch wünschen, die Waren unter der Flagge seines Landes zu empfangen. Jedenfalls wäre die Lage der Lübecker Reeder wohl günstiger gewesen, hätte auch der Verkäufer der Waren seinen Sitz in Lübeck gehabt, da er dann mehr Berührungspunkte mit den Reedern gefunden hätte, mit andern Worten, die Lage der Lübecker Reederei wäre günstiger gewesen, wenn der Transithandel Lübecker Eigenhandel gewesen wäre. Die geringe Beteiligung der Lübecker Flagge im Verkehr mit Schweden erhält eine weitere Erklärung dadurch, daß ausländische Schiffe bis 1852 (lübeckische bis 1856) von der Küstenschiffahrt in Schweden ausgeschlossen waren¹⁾; unter Lübecker Flagge fahrende Schiffe hätten also auch auf die Frachtgelegenheiten, welche sich ihnen an der schwedischen Küste in Ystad, Kalmar und Stockholm geboten hätte, verzichten müssen, und ebenso verhielt es sich mit Rußland, wo infolge des Verbots der Küstenschiffahrt Lübecker Schiffe auch nicht die Frachten zwischen Riga, Reval und Petersburg wahrnehmen konnten. Vielleicht auch gab man in Lübeck der russischen Flagge überhaupt den Vorzug, weil Rußland mehr Interesse an seinen, als an fremden Schiffen nahm und ihnen Zollvergünstigungen und Erleichterungen in der Lastgeldabgabe zuteil werden ließ²⁾. Die stark vertretene fremde Flagge schloß auch nicht die Beteiligung lübeckischen Kapitals an derselben aus, und wenn schon russisches Kapital in Lübecker Schiffen angelegt wurde, wie daraus zu entnehmen ist, daß die Aktien zur Erbauung eines Dampffschiffes, welches

1) S. S. 5.

2) S. preuß. H.-A. 1849, S. 342.

zwischen Lübeck und Riga fahren sollte, in diesen beiden Plätzen zur Zeichnung aufgelegt wurden, wie ferner durch einen russischen Ukas vom 11. März 1849 bestätigt wird, worin es mit Bezug auf das Statut der St. Petersburg-Lübecker-Dampfschiffahrtgesellschaft heißt, daß diese Kompagnie von russischen und lübeckischen Aktionären begründet sei, so konnte umgekehrt auch wohl Lübecker Kapital in russischen oder sonst in fremden Schiffen angelegt sein.

Auffällig bleibt aber die geringe Beteiligung der Lübecker Reederei am heimatlichen Verkehr immerhin. Im Jahre 1853 befanden sich unter 90000 R.T. in Lübeck eingehender Schiffe 20000 R.T. unter Lübecker Flagge, und als sich dieser Verkehr bis 1860 auf 120000 R.T. gehoben hatte, war der Gehalt der darunter befindlichen Lübecker Schiffe noch nicht größer als 7 Jahre vorher, und auch 1867 hatte er sich nur auf 27000 R.T. gehoben, während der gesamte eingehende Verkehr 175000 R.T. betrug. Der Anteil der Lübecker Reederei am Hafenverkehr Lübecks war somit von 1853—1867 von 27% auf 15% zurückgegangen.

Es läßt sich kaum entscheiden, ob und wie viel Schuld an dem Eindringen der fremden Flagge auf Mangel an Unternehmungsgeist zurückzuführen ist, da für derartige Schlußfolgerungen außer der geringen Beteiligung am Seeverkehr kein Anhaltspunkt vorhanden ist¹⁾. Jedenfalls haben wohl die besonderen Handelsverhältnisse Lübecks, denen zufolge sowohl Ein- wie Ausfuhr der fremden Flagge zufielen, und die Vorteile, welche die fremden Schiffe in der Küstenschiffahrt genossen, mit dazu beigetragen, daß der Anteil Lübecker Schiffe am Hafenverkehr Lübecks im Laufe der Jahre geringer wurde.

Die im Jahre 1866 einschließlich der Dampfer vorhandenen 40 Lübecker Seeschiffe verteilten sich auf 23 Reedereien. Die größte Segelschiffsreederei war die von Ferd. Dahlberg & Co., welche 1866 5 Schiffe von 900 R.T. besaß; 5 Dampfer von zusammen 1100 R.T. befanden sich im Besitz von 3 Gesellschaften, der neuen St. Petersburg-Lübecker D.-G., der Riga-Lübecker D.-G. und der Nordischen D.-G. 4 weitere Dampfer gehörten 3 Privatreedereien. Von den Segelschiffen waren 1869 6 gekupfert; sie fuhren hauptsächlich zwischen Nordseehäfen und transatlantischen Häfen. Im Großen, wie in Mecklenburg und Preußen, wurde die Reederei nicht betrieben. Die geringe Anzahl Schiffe, die der einzelne Reeder besaß, könnte auch darauf schließen lassen, daß die Reederei nicht die ausschließliche Beschäftigung der betreffenden Firmen war, was auch die häufig vorkommende Bezeichnung „& Co.“ oder „& Söhne“ vermuten läßt.

1) Vergl. Bd. I, S. 122.

IV. Die Reederei an der Ostküste von Schleswig-Holstein.

Die schleswig-holsteinschen Schiffe waren, wie aus dem ihnen eingebrannten „Dansk Eiendom“ hervorging, der Schiffahrtspolitik und Gesetzgebung Dänemarks unterworfen. Von nachweisbarem Schaden ist dies aber nicht für sie gewesen, denn da die dänische Schiffahrtspolitik liberal war und die meisten europäischen und überseeischen Staaten den sogenannten privilegierten Nationen angehörten, so waren auch die schleswig-holsteinschen bzw. dänischen Schiffe der nationalen Flagge in diesen Ländern gleichgestellt. Auf den früher lebhaften Verkehr Flensburger Schiffe mit Dänisch-Westindien hat die Zugehörigkeit zu Dänemark wohl nur fördernd gewirkt. Auch die Ausdehnung der dänischen Zollgesetzgebung auf Schleswig-Holstein in den Jahren 1852—1854 und die dadurch hervorgerufene wirtschaftliche Trennung der Herzogtümer von Deutschland ist ohne Nachteil für die Reederei geblieben. In ihrer Entwicklung als Gesamtheit wurde sie hierdurch nicht gehemmt (vergl. Tab. XXV und XXIX). Der Krieg von 1864 hatte für die schleswig-holsteinschen Schiffe insofern nachteilige Folgen, als Dänemark sie jetzt als fremde Schiffe betrachtete und sie daher von der Küstenschiffahrt ausschloß. Da aber nach der dänischen Zollverordnung des Jahres 1838 das Verbot der Küstenschiffahrt sich nur auf Schiffe von weniger als 30 R.T. erstreckte¹⁾, so wurden die größeren Schiffe hiervon nicht betroffen, und es ist vielleicht hieraus mit zu erklären, daß die schleswig-holsteinsche Reederei bis zur 1868 erfolgten Wiederezulassung zur Küstenschiffahrt in Dänemark keinen statistisch nachweisbaren Schaden erlitten hat. Auch hatte Preußen versucht, für den Ausfall der Küstenschiffahrt in Dänemark dadurch Ersatz zu schaffen, daß es, als Schleswig nach dem Kriege unter preußische Verwaltung kam, die schleswigschen Schiffe im Jahre 1866 zur Küstenschiffahrt in Preußen zuließ. Für Holstein aber konnte diese Freiheit erst durch Erlaß vom 9. Mai 1867 gewährt werden, da das schon zur Zeit der österreichischen Verwaltung in Holstein von Preußen gemachte diesbezügliche Anerbieten an der von Österreich aufgestellten Bedingung scheiterte, „daß die schleswig-holsteinschen Schiffe eine eigene Flagge erhielten“.

Von der veränderten Schiffahrtspolitik Englands ist die schleswig-holsteinsche Reederei wenig berührt worden. Die Zulassung der fremden

1) S. J. Kühl, Handbuch der Zollgesetzgebung in den Herzogtümern Schleswig-Holstein 1844, S. 10. Vergl. auch Bd. I, S. 127.

Flagge hatte nur für die Reedereien in Apenrade, Flensburg und Altona, welche überseeische Schifffahrt betrieben, Bedeutung. Die kleinen schleswig-holsteinischen Schiffe kamen nur selten über ihre Nachbarländer hinaus. Eine Reise nach England gehörte für sie schon zu den größeren Unternehmungen; in einem solchen Falle pflegte der Schiffer, welcher meistens zugleich Eigentümer des Schiffes war, erst einen in der Ortsbestimmung erfahrenen Steuermann zu engagieren; das Schiff erhielt einen Chronometer, welcher für die gewöhnlichen Reisen nicht erforderlich war.

Die schleswig-holsteinsche Reederei diente hauptsächlich dem Küstenverkehr. Sie war das billigste Mittel zur Verbindung der vielen Ortschaften an der unregelmäßig gestalteten Küste. Auf der Landstraße konnte man infolge der häufig tief ins Land einschneidenden Förden und Buchten nur auf großen Umwegen von Ort zu Ort gelangen, und selbst die Eisenbahn konnte, da sie den Windungen der Küste nicht folgte, der Schifffahrt der kleineren Orte keine Konkurrenz machen.

Der Haupthafen Schleswigs, Flensburg, hatte keinen lebhaften Handel, er konnte sich auch nicht entwickeln, da das Hinterland schmal ist. Der Hafenverkehr hat in den zwei Jahrzehnten von 1850 bis 1870 nennenswert nicht zugenommen. Vorübergehend schien Flensburg indessen größere Bedeutung gewinnen zu sollen. Im Hinblick auf den Sundzoll hatte eine englische Dampfschiffahrtsgesellschaft einen Überlandverkehr über die Jütländische Halbinsel nach den Ostseehäfen hergestellt. Die Waren, welche in Tönning, an der Westküste Schleswig-Holsteins, aus dem Dampfer gelöscht wurden, beförderte man mit der Bahn nach Flensburg, von wo sie abermals, verladen, nach ihrem Bestimmungsort an der Ostsee weiter befördert wurden. So waren im Laufe des Jahres 1856 150 Dampfer in Tönning eingetroffen und 27 000 Ctr. Waren neben 28 000 Tons Steinkohlen auf diesem Wege dem Sundzoll entzogen worden. Allein der Überlandweg bewährte sich nicht, und da gleich darauf auch der Sundzoll aufgehoben wurde, so blieb dieser Transithandel ohne nachhaltigen Vorteil für Flensburg (vergl. Tab. LXII). Zur Hälfte war der Flensburger Handel Küstenhandel, zur Hälfte ging er aus dem Verkehr mit benachbarten Ländern hervor. Im Jahre 1860 kamen an:

aus England	81	Schiffe	mit	6700	R.T.
„ Rußland	74	„	„	7700	„
„ Schweden	98	„	„	8600	„
„ Preußen	85	„	„	5100	„
im Küstenhandel	1400	„	„	27000	„

Die früher bedeutende Segelschiffsreederei in Flensburg war seit den fünfziger Jahren im Rückgang begriffen. Der Verkehr mit Westindien, der so lebhaft gewesen war, daß er sogar Gegenstand einer besonderen Statistik seitens Dänemarks geworden war¹⁾, hatte nachgelassen, seitdem in Kopenhagen Zuckerraffinerien errichtet waren und die Importe von Rohzucker infolgedessen nach dort, anstatt nach Flensburg stattfanden. Der Exporte von Mehl aus Schleswig-Holstein nach Westindien hatte infolge der Konkurrenz der Vereinigten Staaten aufgehört, so daß es an der Ausfuhr dorthin mangelte. Auch die, mit Aufhebung des Sundzolls in Wegfall gekommene Begünstigung des transatlantischen Handels durch die bekannte Remission im Zoll von 25^{0/10}²⁾ war für die Reederei nachteilig. Der Robbenschlag und Walfischfang, der in früheren Jahren eine größere Anzahl Flensburger Schiffe beschäftigt hatte, wurde, weil die Tiere seltener wurden, weniger betrieben und seit der zweiten Hälfte der sechziger Jahre hat auch wohl die Fortsetzung der jütländischen Bahn nach Aarhus der Reederei Flensburgs Abbruch getan, und so ging der Bestand an Segelschiffen in Flensburg immer weiter zurück (vergl. Tab. XXIII).

Nachdem bereits Mitte der fünfziger Jahre in Verbindung mit der jütländischen Überlandroute einige Seedampfer von Flensburg aus beschäftigt gewesen waren, wandte man sich Ende der sechziger Jahre durch Begründung der „Flensburger Dampfschiffahrtsgesellschaft von 1869“ mit Entschiedenheit der Dampfschiffahrt zu. Das Unternehmen beschäftigte drei Dampfer von je 400—600 Tons, welche in den Jahren 1869—71 zwischen Flensburg und den Ostseehäfen fuhren. Man fand sich aber in seinen Erwartungen getäuscht, da die Schiffe im Flensburger Handel in der Beförderung landwirtschaftlicher Produkte, so wie von Eisen, Steinkohlen und Holz, nicht genügend Verdienst fanden. Doch der alte Unternehmungsgeist³⁾, den Flensburg schon früher in der Segelschiffsreederei bewiesen hatte, kam auch in der Dampfschiffahrt zur Geltung. Man gab den heimatlichen Verkehr auf und sah sich für die Dampfer nach größeren Reisen um. Im Jahre 1872 vermittelte der Dampfer „Prima“ 21 Ladungen zwischen der Ostsee und der Nordsee; der zweite Dampfer fuhr ebenfalls zwischen Ostsee- und Nordseehäfen, ferner im Mittelmeer, und schließlich schickte man denselben auf eine Reise durch den Suezkanal nach Ostindien, und ebendorthin machte auch der dritte Dampfer im Jahre 1872 zwei

1) S. Statistisches Tabellenwerk, Kopenhagen 1840, S. 272.

2) S. S. 85.

3) S. Bd. I, S. 128.

Reisen. Der Unternehmungsgeist der Gesellschaft scheint auch von Erfolg begleitet zu sein, denn 1873 besaß sie 5 Dampfer bei einem Aktienkapital von 420 000 Thlr. So unterscheidet sich die Flensburger Dampfschiffahrt sehr wesentlich von allen bisher betrachteten ähnlichen Unternehmungen.

Von Natur aus günstigere Bedingungen für die Reederei als in Flensburg waren in Kiel vorhanden. Die Lage Kiels war fast ebensogut wie diejenige Lübecks und für den Personenverkehr von und nach Dänemark infolge der kürzeren Entfernung zur See sogar noch besser. Doch konnte Kiel, solange es unter dänischer Herrschaft stand, nicht recht zur Entwicklung gelangen. Der Verkehr mit seinem deutschen Hinterlande wurde dadurch erschwert, daß die Bahn, durch welche Kiel seit 1844 mit der Nordsee in Verbindung stand, nicht bis Hamburg durchgeführt werden konnte, sondern in Altona als Sackbahn endigen mußte, weil Dänemark die Konzession für die hierzu erforderliche Anschlußbahn verweigerte¹⁾. Vor allen Dingen aber schadete seinem Handel wohl der Anschluß Holsteins an den dänischen Zollverband, da es hierdurch von seinem eigentlichen Hinterlande losgerissen wurde. Vergleicht man die Entwicklung, welche der Kieler Hafenverkehr seit der Lösung von Dänemark angenommen hat, so wird dies augenscheinlich (vergl. Tab. LXI). Kiel hat seit 1867 sogar Lübeck an Verkehr überholt. Ein großer Teil dieser Zunahme ist allerdings auf die Verlegung des dänischen Posttransits von Lübeck nach Kiel zurückzuführen, doch hat Kiel seit dem Anschluß an den Zollverein auch an selbständigem Handel gewonnen.

Noch im Jahre 1860 hatte Kiel kaum mehr Beziehungen zu fremden Ländern als Flensburg. Auch hier war der größte Teil des Verkehrs Küstenschiffahrt;

aus Rußland kamen an	62 Schiffe	8 000 R.T.
„ Schweden „	118 „	10 600 „
„ Preußen „	150 „	8 000 „

im Küstenverkehr dagegen liefen 2500 Schiffe von 55 000 R.T. ein.

Im Verkehr mit Rußland und Schweden war freilich auch 1869 noch keine beträchtliche Steigerung eingetreten und eine Dampfschiffsverbindung, welche Kiel mit Norwegen erhalten hatte, ging durch den erwähnten Ausbau der jütländischen Bahn nach Aarhus an Dänemark verloren; doch hatte sich der Handel mit England ganz

1) S. Baasch, Hamburgs Handel und Verkehr im 19. Jahrhundert, 1901, S. 51.

bedeutend gehoben, woher 1860 nur 99 Schiffe mit 8500 R.T., 1869 aber 300 Schiffe mit 28000 R.T. kamen, die zumeist Steinkohlen geladen hatten.

Die Reederei war aber bei alledem wenig entwickelt. Kiel war, wie Flensburg und Lübeck, ein Hafen mit überwiegender Einfuhr; wird der regelmäßige Postverkehr mit Dänemark nicht gerechnet, weil dieser für den Warenverkehr kaum in Betracht kommt. So liefen fast alle Schiffe mit Ladung ein, aber nur der fünfte Teil fuhr mit Ladung aus. Der Mangel an Ladung und auch wohl der Umstand, daß die Reederei nicht, wie in Flensburg und Apenrade, Tradition war, haben die Reedereien nicht zur Entwicklung kommen lassen. Etwas gebessert hat sich ihre Lage seit der Loslösung Holsteins von Dänemark allerdings, wie aus der langsam zunehmenden Anzahl von Segelschiffen seit Mitte der 60er Jahre zu schließen ist, die wohl hauptsächlich mit dem Import von Steinkohlen aus England beschäftigt wurden.

Die Dampfschiffahrt war zuerst in der zweiten Hälfte der 40er Jahre im Anschluß an die Eröffnung der Altona-Kieler Eisenbahn versucht worden; der Versuch wurde nach etwa 10 Jahren wiederholt, beide Male indessen von Altonaer Reedern und beide Male ohne Erfolg. Erst in der zweiten Hälfte der 60er Jahre erscheinen auch unter den Kieler Schiffen einige kleine Dampfer. Im Jahre 1867 wurde in Kiel die Norddeutsche Schiffbau-Aktien-Gesellschaft begründet und es scheint, daß dadurch etwas das Interesse der Kieler Reeder für die Dampfschiffahrt geweckt worden ist. Aber noch 1873 befanden sich unter den Kieler Schiffen nur 6 Dampfer von 416 R.T.

Der zweitgrößte Reedereiplatz an der Ostküste Schleswig-Holsteins war Apenrade. Schon 1843 wurde der Wert der Apenrader Schiffe auf mehr als 500000 Riksdaler (1000000 Mk.)¹⁾ geschätzt. Der Reedereibetrieb war wie derjenige Flensburgs. Der eigene Handel bot fast keine Beschäftigung. Im Jahre 1865 waren in Apenrade nur 544 Schiffe mit 14000 R.T. eingelaufen. Die Schiffe waren deshalb auf überseeische Fahrten angewiesen. Das größte Schiff der ganzen Ostseereederei im Jahre 1866, das Segelschiff „Cimber“ von 1100 R.T., war in Apenrade zu Hause, und es gab hier noch mehrere große Segelschiffe. Apenrade folgt in der Entwicklung seiner Reederei

1) S. Brämer, S. 343.

der allgemeinen Bewegung in der deutschen Segelschiffsreederei, welche 1866 ihren Höhepunkt erreicht hatte (vergl. Tab. XLV). Mit 55 Schiffen von 13 000 R.T. hatte auch die Apenrader Segelschiffahrt in diesem Jahre ihren Höhepunkt erreicht.

Schleswig-Holstein ist das Land nicht großer, aber zahlreicher Reedereien.

In Apenrade hatte es 1843 7 Reedereien gegeben, welche jede mehr als ein Schiff besaßen und 20 Reedereien mit je einem Schiff, einschließlich der Reedereien, wo der Reeder zugleich auch Führer des Schiffes war. Die größte Firma, J. Bruhn, besaß 1843 11 Schiffe mit 1700 R.T.; auch 1866 war sie mit 4 Schiffen von 1800 R.T. die größte Reederei der schleswig-holsteinschen Ostküste.

In Flensburg gab es 1843 15 Reeder von mehr als je 100 R.T., im Jahre 1866 20. Als Besitzer der beiden Dampfer, welche Flensburg 1865 besaß, werden zwei Reeder mit englisch klingenden Namen, J. S. South und E. Bird, genannt, die, wie es scheint, diese Dampfer noch aus der Zeit der jütländischen Überlandroute reederten.

In Kiel befanden sich 1843 3 Reeder im Besitz von mehr als je 100 R.T. Im Jahr 1866 war ihre Zahl auf 6 gestiegen. Die größte Kieler Firma, C. Ahrens, hatte im Jahre 1866 11 Schiffe mit 1400 R.T. Sartori & Berger besaßen 2 Schiffe von 150 R.T.

Reederei in größerem Maße wurde außer in Apenrade, Flensburg und Kiel aber auch noch von Sonderburg aus betrieben und stark vertreten mit Schiffen von 50—100 R.T. war die Reederei ferner noch auf Fehmarn, in Heiligenhafen, Neustadt, Cappel, Rendsburg und Hadersleben. Im übrigen waren an der Ostküste vorwiegend kleine Reedereien mit kleinen Schiffen vorhanden. In ganz Schleswig-Holstein gab es im Jahre 1864 495 Reeder, welche zugleich Führer ihres Schiffes waren; meistens besaßen sie Fahrzeuge von 20—60 R.T., mehrfach aber auch Schiffe von 150 R.T. und mehr. Sie geben der Schifffahrt in Schleswig-Holstein das Gepräge der Küstenschiffahrt, die für das Land ja auch die wichtigste Art der Reederei war.

Auch bei dieser Art Schifffahrt ist die Partenreederei nichts Seltenes; die stehende Bezeichnung für sie ist „Capt. & Co.“, womit angezeigt wird, daß der Reeder zugleich Führer des Schiffes ist.

Der Bauart nach waren im Jahr 1864 unter 300 Seeschiffen der Ostküste Schleswig-Holsteins:

- 10 Vollschiffe,
- 32 Barken,
- 3 Dreimastschoner.

Von Schiffen mittlerer Größe waren die Briggs und Schooner mit 120 vertreten; die kleinen, meist einmastigen Schiffe waren der Bauart nach vorwiegend Jachten¹⁾.

Die Besatzung der Ostküste Schleswig-Holsteins belief sich 1871 auf 1766 Mann; auf je 100 R.T. kamen 5 Mann Besatzung, mithin mehr als bisher beobachtet ist, was sich aus der großen Zahl kleiner Schiffe erklärt. Die durchschnittliche Größe eines Schiffes war 1853 und 1871 unverändert 112 R.T.

Zweiter Abschnitt.

Die Nordsee-Reederei.

I. Die Reederei an der Westküste von Schleswig-Holstein.

Die Reederei an der Westküste von Schleswig-Holstein hat sich infolge der Nähe Hamburgs günstiger als an der Ostküste gestaltet. Von dem Bestand in ganz Schleswig-Holstein

am 1. Jan. 1851	von 580 Schiffen	mit 55 009 R.T.
„ „ „ 1861	„ 695 „	„ 74 900 „
„ „ „ 1871	„ 766 „	„ 81 014 „

entfielen auf die Westküste dem Raumgehalt nach

1851	47 %
1861	51 „
1871	57 „

Der mit dem wachsenden Handel Hamburgs zunehmende Schiff- fahrtsverkehr kam auch den holsteinischen Schiffen zugute, indem sie zum Teil als Leichter dienten, wenn die großen Schiffe bei niedrigem Wasserstande nicht mit voller Ladung bis Hamburg gelangen konnten, zum Teil auch vermittelten sie den Verkehr nach der unteren Elbe, oder sie waren, wie die größeren Schiffe von Altona und Blankenese, im überseeischen Handel Hamburgs beschäftigt.

Der zweite holsteinische Hafen von Bedeutung, Altona, hat nur bis zum Anschluß an den Zollverein an Verkehr zugenommen. Seit- dem aber ging er zurück. Es scheint, als wenn die besonderen Ver- günstigungen, welche Dänemark gewährt hatte, wie die Stellung Al-

1) S. Brämer, S. 341.

tonas als Freihafen und ferner der Umstand, daß der Endpunkt der Kiel-Altonaer Eisenbahn nicht in Hamburg, sondern in Altona lag, seinen Handel wesentlich unterstützt haben. Hierzu kam, daß in Altona in nächster Nähe der Elbe große Speicher waren, wo die Waren bearbeitet werden konnten, ohne daß von denselben, wie in Hamburg, vorher der Zoll zu entrichten war. Altona vermittelte dadurch einen nicht unbeträchtlichen Teil des hamburgischen Handels; unter den im Jahre 1852 in Altona aus transatlantischen Ländern eingeführten Waren befanden sich

außer 77 000 Ztr. Waren für Altonaer Rechnung
 noch 67 000 „ „ „ Hamburger „
 und 95 000 „ „ waren für Ordre

angelangt, d. h. von letzteren wußte man noch nicht, ob sie nach Altona oder Hamburg gehörten. Auch im europäischen Handel waren neben

151 Schiffen von 8000 R.T. für Altonaer Rechnung

noch 139 Schiffe „ 8600 „ „ Hamburger „

angekommen und weitere 910 Schiffe von 57 000 R.T. für Ordre¹⁾. Der

Altonaer Verkehr hatte somit bedeutenden Umfang. Als aber die

Unterstützung Dänemarks aufgehört hatte und Hamburg die Ver-

bindungsbahn an die Kiel-Altonaer Bahn erhielt (1865), ging, nach-

dem Hamburg zuvor schon seine Transitzölle von $\frac{1}{2}\%$ auf $\frac{1}{4}\%$

(1864) ermäßigt hatte, auch der Verkehr wieder seinen natürlichen

Weg nach Hamburg. Wenn im Durchschnitt der Jahre 1861/65 über

die Kiel-Altonaer Eisenbahn 171 000 Ztr. Waren nach Hamburg einge-

führt waren, so war diese Menge nach Eröffnung der Verbindungsbahn

1865 auf 455 000 Ztr. Waren und

1869 auf 700 000 „ „

und der Wert der Einfuhr von 3 Mill. Mk. Banco im Jahre 1860 auf

26 Mill. Mk. im Jahre 1869 gestiegen, während die Einfuhr von

Altona nach Hamburg in den gleichen Jahren von 65 Mill. Mk. Banco

auf 53 Mill. Mk. Banco zurückging.

Durch die Erbauung von Kais, an denen die Schiffe direkt in

die Eisenbahnwagen entladen konnten, waren auch die Hamburger

Hafenanlagen bedeutend verbessert, und besonders zog sich der

Dampferverkehr, der in diesen Jahren stark zunahm, nach Hamburg,

während Altona, wo derartige Anlagen nicht vorhanden waren, mehr

und mehr an Verkehr einbüßte.

Immerhin behielt aber auch Altona noch einen beträchtlichen

Handel, wie daraus hervorgeht, daß im Jahre 1868 nicht weniger als

74 Schiffe von 18 000 R.T. aus Brasilien eingetroffen waren.

1) S. Weber, Altona, nicht Hamburg-Altona, 1853, Anh. 5.

Um dieselbe Zeit, als in Altona der Hafenverkehr am stärksten war, hatte auch die Altonaer Reederei ihre höchste Entwicklung erreicht. Das Zusammentreffen ist aber wohl nur zufällig und nicht auf die Ereignisse von 1864 zurückzuführen. Wahrscheinlich ist die dann beginnende Abnahme nur eine Folge des Druckes, der damals allgemein auf der Segelschiffahrt lastete, unter dem auch die Hamburger Handelsflotte zu leiden hatte.

Die Altonaer Reederei hatte den Charakter der Hamburger Reederei, von der sie gleichsam ein Stück war. Ihre ganze Entwicklung seit Beginn der 50er Jahre ist ähnlich derjenigen Hamburgs und wie diese, waren auch die Altonaer Schiffe vorwiegend in überseeischen Fahrten beschäftigt; man fand sie in Brasilien, woher Kaffee eingeführt wurde, und auch in ostasiatischen Gewässern. Unter den im Jahre 1867 vorhandenen 52 Schiffen waren 3 Vollschniffe, 23 Barken, ferner 9 Briggs und 12 Schooner, die sämtlich gekupfert waren.

Dampfschiffahrt hat sich in Altona nicht entwickelt. Die Hamburger Reeder hatten hierfür in ihren besseren Hafenanlagen und dem in Hamburg konzentrierten Verkehr günstigere Bedingungen.

Im Jahre 1843 hatte es in Altona 6 Reedereien gegeben, welche mehr als je ein Schiff besaßen, 1866 waren es 7; die größten von ihnen waren die Firmen J. C. D. Dreyer mit 7 Schiffen von 2000 R.T. und C. T. Kirsch mit 6 Schiffen von 1800 R.T.; außerdem gab es in diesem Jahre noch 13 Reedereien mit je einem Schiffe über 100 R.T.

Beruhete die Altonaer Reederei teils auf der Teilnahme an den überseeischen Beziehungen Hamburgs, teils auf eigenem überseeischen Handel, so fuhren die Blankeneser Seeschiffe fast ausschließlich für Hamburg. Sie vermittelten den Verkehr mit Sardinien, Toskana und Südspanien, mit ihnen wurden zu gewissen Zeiten auch Früchte (Apfelsinen) und Schwefel aus Sizilien importiert. Vielfach verkehrten sie auch an der brasilianischen Küste und in westindischen Gewässern, wo man sie ihres geringen Tiefganges wegen gerne verwandte. Die in solchen Fahrten beschäftigten Schiffe hatten eine Größe von 100 bis 150 R.T.; ihrer Bauart nach waren es meistens Schooner und Schoonerbriggs; etwa $\frac{1}{3}$ des Bestandes der Schiffe war gekupfert.

In ähnlichem Umfange wie in Mecklenburg war auch in Blankenese die Partenreederei ausgebildet; doch unterschied sie sich dadurch, daß eine Reederei selten mehr als ein Schiff besaß, so daß es fast so viele Reedereien wie Schiffe gab. Dies mochte wohl seinen Grund darin haben, daß es bei der Nähe Hamburgs auch dem einzelnen nicht schwer fiel, Fracht zu erhalten während Mecklenburg einen der-

artig nahen und großen Handelsplatz nicht hatte und hier daher die Aufgabe, die Fracht zu verschaffen, dem in einem Comptoir beschäftigten Korrespondentreeeder zufiel, welcher durch seine Verbindungen gleichzeitig einer ganzen Reihe von Schiffen die nötige Ladung verschaffen konnte. Die bei der Blankeneser Reederei übliche Bezeichnung für Partenreederei ist der Zusatz „und Konsorten“ oder „und Mitreeder“ zu dem Namen desjenigen, für dessen Rechnung das Schiff fuhr.

Die starke Beteiligung an der Reederei in Blankenese läßt sich kaum anders als durch der Bevölkerung angeborene Lust zur Seefahrt erklären, die auch in der verhältnismäßig starken Beteiligung an der Seefischerei mit kleinen Ewern zum Ausdruck kommt und ursprünglich jedenfalls durch die Nähe Hamburgs angeregt wurde. Der Ort war fast ausschließlich von Lotsen, Seeleuten, von Fischern und deren Familien bewohnt, die, wenn sie ihr kleines Haus und Garten besaßen, erworbene Gelder kaum anders als in Schiffen anlegen konnten. Die engen Beziehungen der Schifferfamilien zur Reederei finden auch äußerlich ihren Ausdruck in den Namen der Schiffe, bei denen Namen wie Katharina, Elisabeth, Elise, Emanuel, Johannes, Heinrich, Helene, Marie u.s.w. häufig wiederkehren, die für die enge Verknüpfung der einzelnen Familie mit der Schifffahrt charakteristisch sind. Namen wie Kosmos, Shakspeare, Freihandel, Manila, San Francisco, die auf internationale Beziehungen, auf die Reederei im Großbetrieb, hinwiesen, kommen bei ihnen nicht vor.

In Altona und Blankenese war der größte Teil der Schiffe der Westküste Schleswig Holsteins zu Hause. In einer Anzahl Ortschaften an der unteren Elbe, in Ditmarschen und Nordfriesland wurde zwar auch Schifffahrt betrieben, aber in viel geringerer Ausdehnung. Es fehlte hier offenbar schon die befruchtende Nähe größerer Städte. Unterhalb Altona findet sich auch kein Hafen mehr, dessen Verkehr über die engere Heimat hinausreicht.

Eine Zeitlang hatte es den Anschein, als würde sich Tönning, welches schon zur Zeit der Elbblockade durch die Franzosen als Transitplatz für Hamburg eine Rolle gespielt hat, zu einem größeren Hafen entwickeln. Die englischen Dampfer, welche Waren für den jütischen Überlandweg anbrachten und in Tönning Rückfracht nahmen, hatten einen starken Verkehr hervorgerufen. So kamen im Jahre 1856 2700 Schiffe, darunter 150 Dampfer von 50 000 R.T. mit Ladung von London und Hull in Tönning an, so daß der Hafenverkehr in diesem Jahre größer als derjenige Altonas war. Mit Aufhebung des Sundzolls, auf den sich, wie bekannt¹⁾, dieser ganze künstliche Transitverkehr stützte, nahm

1) S. S. 91.

aber auch die Zahl der Tönning besuchenden Dampfer wieder ab. Im Jahre 1858 liefen nur noch 92 Dampfer von 32 000 R.T. ein, welche größtenteils Steinkohlen, insgesamt 30 000 Tons, brachten, während in umgekehrter Richtung 46 000 Ztr. Waren über Tönning nach England und Bremen befördert wurden. In den folgenden Jahren nahm die Ausfuhr von holsteinischem Rindvieh und Schafen nach England über Tönning großen Umfang an. Sie fand mit englischen Dampfern statt, die in Ballast von Hamburg kamen, und infolge hiervon stieg der Hafenverkehr wieder, um nach Ausbruch der Maul- und Klauenseuche in England, die eine Erschwerung der Einfuhr von lebendem Vieh in England zur Folge hatte, abermals zurückgehen.

Der ganze Aufschwung aber, welchen Tönning seit 1855 genommen hat, hat die Tönninger Reederei unberührt gelassen (vergl. Tab. XXVI); sie war nicht stärker als in irgend einer größeren Ortschaft an der Küste Schleswig-Holsteins. Die zwei Dampfer, welche in den Jahren 1858—62 in Tönning beheimatet waren, scheinen zu dem englischen Überlandverkehr gehört zu haben.

II. Die Reedereien Hamburgs und Bremens.

1. Die Aufhebung der Navigationsakte und die Reederei im allgemeinen.

War die Aufhebung der Navigationsakte schon für die Ostseereeder das wichtigste Ereignis des 19. Jahrhunderts gewesen, so erst recht für die Nordseereeder. Bisher hatten ihre Schiffe, außer im Verkehr mit Amerika, größere Fahrten kaum unternehmen können. Jetzt durften sie Kanada, Westindien, das Kapland, Ostindien, Hinterindien und Australien mit in ihre Unternehmungen hineinziehen. Für sie bedeutete die Beseitigung der Navigationsakte die Erschließung neuer Welten.

Die Zulassung zum Verkehr zwischen England und seinen Kolonien war für die Reeder der wichtigste Punkt, denn jetzt war die Möglichkeit gegeben, den englischen Zwischenhandel¹⁾ zu vermeiden und einen direkten Überseehandel Deutschlands ins Leben zu rufen und hierauf kam es an, wenn die Reederei sich vorwärts entwickeln sollte, denn der eigene Überseehandel ist, mit wenigen Ausnahmen, die Basis der Entwicklung jeder Reederei.

Der direkte Überseehandel Deutschlands war, außer mit Amerika, um die Mitte des Jahrhunderts recht gering²⁾. Abgesehen davon, daß

1) S. Bd. I, S. 32 ff.

2) S. 128 u. Bd. I, S. 163.

bis dahin den deutschen Schiffen und den deutschen Waren viele Länder verschlossen waren, fehlte Deutschland hierzu

1. ein genügend umfangreicher Export¹⁾. Die Ausfuhr von Mehl und Getreide nach heißen Ländern war nicht möglich, teils weil andere Länder für solche Exporte günstiger lagen²⁾, teils weil sie z. B. in den Tropen überhaupt weniger konsumiert oder durch Reis ersetzt wurden. Auch die Ausfuhr von Holz konnte für die Nordseehäfen nicht in Betracht kommen, sie importierten selbst mehr Holz als sie exportierten. Der einst bedeutende Absatz deutscher Leinen nach tropischen Ländern war durch die billigen Produkte der englischen Baumwollindustrie zurückgedrängt worden³⁾. Die deutsche Baumwollindustrie war noch nicht exportfähig. Wollwaren hatten in heißen Ländern nur sehr beschränkten Absatz. Die deutsche Eisen- und Stahlindustrie war um die Mitte des Jahrhunderts noch in der ersten Entwicklung begriffen, und waren etwa Versuche mit der Ausfuhr deutscher Erzeugnisse nach überseeischen Ländern gemacht worden und die Bestellungen ausgeblieben, so hatte man sich abschrecken lassen, den Versuch zu wiederholen⁴⁾.

Häufig fehlte auch den Kaufleuten die Erfahrung im geschäftlichen Verkehr mit dem fernen Auslande.

War aber der direkte Export gering, so fehlte auch

2. der direkte Import. Beide stehen in Wechselbeziehungen zu einander, der eine geht aus dem anderen hervor und wirkt befruchtend auf ihn ein; man kann nicht lediglich Waren ausführen, ohne dagegen wieder Güter zu empfangen, da letztere die Bezahlung für die ersteren sind.

Daraus ergaben sich für den Importeur ungünstige Wechselkurse, gleichviel, ob er für die gekauften Waren remittierte, oder auf

1) Vergl. Bd. I, S. 157 ff.

2) S. S. 41—42.

3) Die Ausfuhr gebleichter und gefärbter Leinwand aus dem Zollverein war in den Jahren 1842 bis 1864 von 59 000 auf 31 000 Ztr. zurückgegangen.

4) So schreibt ein Handelshaus im Jahre 1850 aus Batavia:

„Bei aller Großartigkeit einiger weniger deutscher Fabrikanten zeigen sich doch alle oder fast alle bei ihren Aussendungen kleinlich. Sie bestehen auf genauer Angabe der Sortiments, die doch, auch beim besten Willen, nicht immer und in manchen Artikeln gar nicht gemacht werden können. Ist dies aber, und zwar mit der gewissenhaftesten Genauigkeit geschehen, so entspricht oft die Sendung der Angabe dennoch nicht. Ihre Sendungen sind selbst für einen ersten Versuch gewöhnlich zu unbedeutend, und ist das Resultat nicht sogleich ein günstiges, so lassen sie sich gewöhnlich dadurch von der Wiederholung abschrecken, obgleich besonders bei neuen Artikeln ein günstiger Erfolg erst bei späteren Sendungen zu erwarten ist.“

sich ziehen ließ, und, abgesehen von anderen Verhältnissen, war also der deutsche direkte Import dem englischen gegenüber um die Differenz im Wechselkurse im Nachteil. Wollte der deutsche Importeur dies vermeiden, so konnte er sich zwar einen Kredit bei einer englischen Firma beschaffen, aber selbstverständlich war auch dies mit Kosten verbunden.

Um Export und Import heranzuziehen, bedurfte es

3. der Mitwirkung der Banken, die dem Kaufmann auf seine Waren Vorschüsse leisteten, indem sie seine auf überseeische Plätze lautenden Wechsel diskontierten und ihn dadurch in den Besitz von Barmitteln zu neuen Unternehmungen setzten, während sich die beliebene Ware noch auf dem Wege nach dem Bestimmungsort befand. An Banken, welche sich mit diesem Lombardgeschäft befaßten, gab es zu Anfang der 60er Jahre allein in China fünf, die mit England arbeiteten, eine, welche mit Frankreich, aber keine Bank, welche direkt mit Deutschland arbeitete. Dieses war ein großer Mangel, denn die fremden Banken berechneten einen höheren Diskont für die Gewährung eines Vorschusses, wenn sie sahen, daß der Bestimmungsort der Ware ein Land war, dessen kaufmännische Firmen ihnen nicht genau bekannt waren, und wo sie, falls die Tratte nicht eingelöst wurde, fremden Rechtsschutz in Anspruch nehmen mußten.

War also durch diese verschiedenen Umstände der direkte deutsche Handel nach und von dem Auslande erschwert, so entstand daraus mit Notwendigkeit der weitere Nachteil, daß die Schiffsfrachten nach Deutschland höher waren, als nach England. Auf den ersten Blick könnte es scheinen, daß dies für die Reeder günstig gewesen sei, aber es scheint nur so, denn wenn die Frachten nach England niedriger waren, als nach dem Kontinent, so begünstigte dies die Wareneinfuhr nach England, während sie nach dem Kontinent dadurch gehemmt wurde. Hohe Frachtsätze allein tun es nicht, sondern es müssen auch die erforderlichen Quantitäten Waren vorhanden sein. Diese hätten sich nun wohl auch für direkte Einfuhr nach Deutschland in manchen Fällen zusammenbringen und dafür billige Frachten erzielen lassen, wenn mehr Schiffe für Abladungen nach Deutschland im Auslande zur Verfügung gestanden hätten. Daran aber mangelte es wiederum, weil die Aussichten, in Deutschland wieder Ausfracht zu erhalten, unsicher waren¹⁾.

So bestanden in der Entwicklung eines direkten Überseehandels und damit einer direkten überseeischen Schifffahrt Deutschlands Schwierigkeiten über Schwierigkeiten.

1) S. preuß. H.A. 1860, Bd. II, S. 449.

Hierzu kam noch die Weitläufigkeit des geschäftlichen Verkehrs mit überseeischen Ländern, das Risiko, die Waren nicht nach Wunsch zu erhalten, die Gefahr, bei der Langfristigkeit der Tratten durch einen ungünstig werdenden Wechselkurs zu verlieren oder der Verlust an dem Preis der Ware, wenn sich der Markt, während die Ware unterwegs war, änderte. Demgegenüber stand bei einem Bezug der Ware von England die Möglichkeit der persönlichen Besichtigung der Ware beim Einkauf in London und daß man hier jede gewünschte Qualität und Quantität erhalten konnte, so daß auch in bezug auf den Ausfall der Ware ein geringeres Risiko bestand. Solche und ähnliche Erwägungen traten an den Kaufmann heran, ehe er sich zu einer Änderung seiner gewohnten Bezugsquelle entschließen konnte. Hierzu war Unternehmungsgeist erforderlich und die Kenntnis der überseeischen Handelsverhältnisse aus eigener Anschauung erwünscht.

Die meisten überseeischen Produkte, deren Deutschland bedurfte, kamen unter diesen Umständen nicht direkt, sondern über England. London kannte man seit Generationen. In London liefen die meisten Schiffe mit den reichen überseeischen Ladungen ein. London war der Weltmarkt. Und durch die mächtige englische Reederei war dieser Überseehandel so eng mit England verknüpft, daß die Möglichkeit, einen vom englischen Zwischenhandel unabhängigen direkten Überseehandel Deutschlands zu schaffen, fast undenkbar schien.

War die Aussicht, die Schiffe von Deutschland aus mit voller Ladung zu expedieren und ebensolche ganze Schiffsladungen nach Deutschland zu erhalten, bei Aufhebung der Navigationsakte infolge mangelnder Exporte und Importe nicht vorhanden, so war aber doch wenigstens die Möglichkeit geschaffen, den im deutschen Hafen freigebliebenen Schiffsraum in England aufzufüllen und so direkte Fahrten von Deutschland aus zu veranstalten, die bei zunehmendem Verkehr mit Deutschland wohl einmal zu direkten Abfahrten von Deutschland ohne Hinzuziehung englischer Häfen führen konnten. Jedenfalls konnte der deutsche Kaufmann jetzt ohne Umladung auf deutschen Schiffen exportieren und importieren und das war ein großer, durch die Aufhebung der Navigationsakte geschaffener Gewinn, dem gegenüber auch der mit dem Anlaufen eines englischen Hafens verknüpfte Zeitverlust nicht schwer ins Gewicht fiel. Ja, die deutschen Reeder konnten ihre Reise auch von einem englischen Hafen aus mit einer Ladung Steinkohlen antreten und dafür Reis und Salpeter nach Deutschland zurückbringen.

Damit, daß die Möglichkeit zu direkten Abfahrten gegeben war, war der englische Zwischenhandel aber nicht beseitigt. England blieb auch nach Aufhebung der Navigationsakte für eine große Anzahl von Produkten der Markt für Deutschland, hierfür nur folgende Beispiele.

Hamburg importierte Tee im Durchschnitt

der Jahre	1851/55	24 000 Ztr.,	davon aus China	10 800 Ztr.,	aus Großbritannien	10 600 Ztr.
„ „	1856/60	19 400 „	„ „	7 800 „	„ „	8 300 „
„ „	1860/65	28 000 „	„ „	5 700 „	„ „	17 800 „

und bis 1868 stieg das aus Großbritannien importierte Quantum auf 21 000 Ztr., während der direkte Import aus China nur 6000 Ztr. betrug. Pfeffer importierte Hamburg bei einer Gesamteinfuhr von 19 000 Ztr. aus Großbritannien im Jahre 1869 18 000 Ztr. Indigo kam bei einer Einfuhr von 10 000 Ztr. zu $\frac{3}{4}$ aus Großbritannien. An dem Seidenimport Hamburgs im Werte von 4,2 Mill. Mk. Bko. war Großbritannien im Jahre 1868 mit 2,6 Mill. Mk. Bko. beteiligt. An Schaf-, Lamm- und Shoddywolle importierte Hamburg 1869 im Werte von 21 Mill. Mk. Bko., davon für 9 Mill. Mk. Bko. über England. Roher Kampfer kamen 2100 Ztr. über Großbritannien und nur 500 Ztr. direkt aus dem Osten; und noch ein Beispiel. Hamburgs Import an Baumwolle betrug im Durchschnitt der Jahre

1851/55	398 000 Ztr.,	davon aus Großbritannien	136 000 Ztr.
1856/60	412 000 „	„ „	255 000 „
1861/65	415 000 „	„ „	361 000 „

1869 aber kamen bei einem Gesamtimport von 789 000 Ztr. Baumwolle im Werte von 50 Mill. Mk. Bko., 512 000 Ztr. im Werte von 31 Mill. Mk. Bko. über Großbritannien.

Was den Import von Baumwolle betrifft, so ist hierbei zu bemerken, daß die Zunahme des englischen Zwischenhandels allerdings die besondere Veranlassung hatte, daß während des amerikanischen Bürgerkrieges der Export amerikanischer Baumwolle aus den Vereinigten Staaten sehr zurückgegangen war. Dies beeinflusste den direkten Import Deutschlands insofern, als der Bedarf nun durch ostindische und ägyptische Baumwolle gedeckt wurde, die nach Lage der Verhältnisse über England bezogen werden mußte.

Es liegt nahe, die Frage aufzuwerfen, warum denn Deutschland während dieser Zeit seine Baumwolle nicht direkt aus Ägypten und Ostindien bezog, da dadurch doch gespart wären:

1. die Lager- und Umladespesen in Liverpool;
2. die Fracht von dort nach Deutschland;

3. die Seeversicherung für diese Reise;
4. der Verdienst des englischen Zwischenhändlers und die Vermittelungsgebühr für den Einkauf.

Bei Beantwortung dieser Frage kommen nun alle jene vorhin erläuterten Verhältnisse in Betracht. Abgesehen davon, daß es damals kaum deutsche Exporthäuser in Ostindien und Ägypten gab, die sich mit der Ausfuhr von Baumwolle befaßten, fehlte der Export aus Deutschland nach diesen Ländern, welcher in umgekehrter Richtung eine Einfuhr hervorgerufen hätte. Der gesamte direkte Import aus Deutschland in Kalkutta belief sich im Jahre 1861 auf etwa 1 Mill. Rupien (ca. $2\frac{1}{2}$ Mill. Mk.), das waren $0,4\%$ der Totaleinfuhr dieses Hafens. Zahlungsverpflichtungen nach Deutschland, die vielleicht durch Sendungen von Baumwolle hätten beglichen werden können, waren darum selten, und bei den geringen Importen von Deutschland aus hätten direkte Exporte nach Deutschland bald einen so ungünstigen Wechselkurs auf Deutschland zur Folge gehabt, daß der direkte Export nach Deutschland sehr bald ins Stocken gekommen und wieder auf England zurückgefallen wäre. Es existierte aber auch in Ostindien überhaupt keine Bank, welche einen direkten Handel mit Deutschland zu unterstützen hätte geneigt sein können. Direkte Importe wären ferner auch für den deutschen Importeur bei den damaligen Schwankungen der Baumwollpreise infolge des Ausfalls der amerikanischen Ernte mit sehr viel mehr Risiko verknüpft gewesen, als der Einkauf in Liverpool.

Selbst wenn die direkten Ankünfte aus überseeischen Ländern im Laufe der Jahre zunahmen, wie in Hamburg, wo aus China und Ostindien im Durchschnitt der Jahre

1846/50	24	Schiffe mit	7500	RT.
1851/60	41	„ „	15000	„

ankamen, so war die damit angebrachte Ware auch nicht alles selbstständiger Hamburger Handel, sondern vielleicht nur derjenige Teil davon, welcher unter Hamburger Flagge kam; das waren

1846/50	durchschnittlich	10	Schiffe	
1861/60	„	16	„	mit 7500 RT.

Ein großer Teil der aus überseeischen Ländern direkt in Hamburg angebrachten Ladung war so gut englischer Zwischenhandel, als wenn sie aus England selbst gekommen wäre. War nämlich die an Bord befindliche Ladung inzwischen nach Deutschland verkauft, so war es vorteilhafter, sie nicht erst nach einem englischen Hafen zu bringen und von hier aus weiter zu verladen, sondern das betreffende Schiff,

wenn es sich um Ladung derselben Gattung handelte, direkt nach Deutschland segeln zu lassen.

Daß der Wert der Aufhebung der Navigationsakte für Deutschlands Handel und Schifffahrt hauptsächlich darin bestand, daß damit die Möglichkeit zur Beseitigung des englischen Zwischenhandels und zur Begründung eines direkten überseeischen Handels wesentlich erweitert, fast könnte man sagen, erst geschaffen war, ist genügend hervorgehoben. Von der Möglichkeit war es aber noch ein weiter Schritt bis zu deren Verwirklichung. Von den bereits erörterten Verhältnissen abgesehen, die einer Umwandlung des indirekten Handels in direkten nicht günstig waren, lag eine weitere zu überwindende Schwierigkeit in dem Vorsprung, den England durch Errichtung regelmäßiger Dampfverbindungen mit dem Auslande hatte. Im Jahre 1851, als man in Deutschland eben begonnen hatte, einige Dampfer für den Verkehr mit den Nachbarländern in Fahrt zu bringen, besaß Großbritannien bereits eine Dampferflotte von 105 000 Tons, von denen ein großer Teil überseeische Fahrten machte. Im Jahre 1861 war sie 508 000 RT. groß, und die mit Asien und Australien verkehrende englische Peninsular and Oriental Steam Navigation Company allein besaß 1863 50 Dampfschiffe von 70 000 Tons. Wenn nach den oben über den englischen Zwischenhandel gegebenen Beispielen der Handel nach England nach Aufhebung der Navigationsakte im Zunehmen begriffen war, der direkte deutsche Überseehandel aber nicht oder doch nur schwach, so war die Ursache hierfür nicht in letzter Linie dem Einflusse zuzuschreiben, den diese Dampfschiffahrtsgesellschaft auf den Verkehr ausübte. Lange vor Eröffnung des Suezkanals war mit den Dampfern der P. & O. Co. ein Überseedienst zwischen England und Indien eingerichtet worden. Ihre Dampfer fuhren von Southampton nach Alexandrien, von hier aus wurden die Passagiere und die Post mittelst der Eisenbahn über Kairo nach Suez befördert, um von dort, von neuem auf einem Dampfer eingeschifft, weiter nach Indien befördert zu werden. In gleicher Weise kam der Weg über Suez für die Reise nach China und Australien in Anwendung.

Wenn es sich bei der Umständlichkeit dieses Weges infolge der Ausladung, des Landtransportes und Wiedereinnehmens der Ladung auch nur um die Beförderung solcher Güter handeln konnte, die einen so hohen Wert besaßen, daß die Fracht bei ihnen keine Rolle spielte¹⁾,

1) Der Überlandweg wurde heimwärts, wie es scheint, hauptsächlich für Seilsendungen gewählt. Der Vorteil, mit einer Ware früher am Markte zu sein, als andere, die Ersparung an Assekuranzprämie, die auf der Überlandroute $1\frac{1}{4}\%$ gegenüber 3% bei Beförderung um das Kap der Guten Hoffnung betrug und Ersparung an Zinsen auf die Ware

so gab die englische Linie dem Handel doch die Richtung auf England. Neben dieser Überlandroute unterhielten aber noch andere englische Dampfer bereits im Jahre 1860 direkte Verbindungen zwischen China und England, welche Güter ohne Umladung via Kap der Guten Hoffnung und Mauritius expedierten¹⁾. Man begreift, wie schwer dem deutschen Kaufmann die Konkurrenz mit den Engländern wurde, wenn seine Güter, die auf Segelschiffen befördert wurden, nach China 120 Tage unterwegs waren, während die auf den Dampfschiffen beförderten englischen Waren in der Hälfte der Zeit an ihren Bestimmungsort gelangten, und wie leicht es dem englischen Importeur werden mußte, Deutschland mit Waren des Orients zu versorgen, wenn er sie schon zur Hand hatte, während das Schiff, welches dem Hamburger Kaufmann seine gleichzeitig abgegangenen Waren brachte, vielleicht erst das Kap der Guten Hoffnung umsegelte.

Die Hansestädte besaßen zur Zeit der Aufhebung der Navigationsakte noch keine für überseeische Reisen geeigneten Dampfer, es wäre auch wohl ein aussichtsloses Unternehmen gewesen, solche fahren zu lassen, wo man nicht einen solchen Rückhalt im Handel wie England hatte. Überseeische Reisen wurden von ihren Reedern ausschließlich mit Segelschiffen unternommen.

Das Material an Schiffen, welches Bremen und Hamburg am Ende der 40er Jahre besaßen, war in beiden Städten ziemlich gleichwertig. In Hamburg fanden sich, wie in Bremen, große Schiffe für atlantische Reisen und kleinere für die europäische Fahrt und für Fahrten nach überseeischen Ländern mit vorwiegend flachen Häfen, wie in Brasilien und Westindien. Der Bauart nach gab es am 1. Januar 1850

	in Hamburg	in Bremen
Fregattschiffe	31	47
Barkschiffe	78	43
Briggs	72	57
Schooner	47	17

Bei einer Gesamtzahl von 437 Hamburger Segelschiffen am Schlusse des Jahres 1855 waren 344 derselben mit Kupfer und 32 mit Zink beschlagen. 86 % des Bestandes waren mithin zu überseeischen Reisen geeignet, und das Verhältnis solcher metallbeschlagenen Schiffe zu den nicht mit einem metallenen Bodenbeschlag versehenen Schiffen dürfte in Bremen noch günstiger gewesen sein.

für die schnellere Beförderung war für den Kaufmann so groß, daß die Fracht von 100 Doll. = 450 Mk. damaligen Kurses pro 40 Cbf. von der Ware getragen werden konnte.

1) S. diesbezgl. Anzeige in der „Times“ 1860.

Hierin zeigt sich ein bedeutender Unterschied gegen die Schiffe in Preußen, wo nur 6 0/0, und den mecklenburgischen, von denen 20 0/0 Metallboden hatten. Ob aber die Bremer und Hamburger Reeder auch eine Anzahl großer Klipperschiffe hatten, die zu den weiten Reisen nach Australien und China besonders geeignet waren, kann wohl bezweifelt werden. Von den Schiffen, welche um 1860 von England aus nach Australien fuhren, war den Anzeigen in der „Times“ nach aber die größere Zahl derartige schnellsegelnde Schiffe von mehr als 1000 Tons. Klipperartig gebaute Schiffe hatten Hamburger Reeder in den 50er Jahren mehrere. Daß aber ein wirklicher Klipper, das berühmte amerikanische Klipperschiff „Sovereign of the seas“ von ca. 1800 Tons im Jahre 1854 von der Firma J. C. Godeffroy & Sohn gekauft sei, war für die Hamburger Reederei ein Ereignis und wird besonders bemerkt¹⁾. Dieses Schiff, heißt es 1857, habe Hamburg noch nie gesehen, weil die Elbe zu seicht für so große Schiffe sei²⁾. Die durchschnittliche Größe der nach Australien fahrenden Fregattschiffe Hamburgs war anfangs der 50er Jahre nur 400 Tons. Auch Bremen, wo eine größere Zahl großer Schiffe zu Hause war, besaß 1860 nur zwei besonders große Schiffe, das Schiff Mobile von 1700 Tons, das andere E. F. Gabain von 1500 Tons. Daß in der bremischen und hamburgischen Reederei derartige Schiffe nicht mehr vertreten waren, erklärt sich daraus, daß solche bei dem überwiegenden Verkehr mit den nicht so entfernt liegenden Staaten Amerikas weniger erforderlich waren.

Wie in der Ostseereederei die Basis der Entwicklung der Schifffahrt der Eigenhandel der Hafenstädte war, so auch in den Nordseehäfen. Die Abschaffung der Durchfuhr- und Flußzölle, der Ausbau des Zollvereins, der Abschluß liberaler Handelsverträge, mit einem Worte, die Förderung des Verkehrs, sind mit Ursache gewesen, daß der Eigenhandel zugenommen hat, und daß die wirtschaftlichen Verhältnisse Deutschlands bessere geworden, daß Tatkraft und Unternehmungsgeist sich entfalten konnten, daß Produktion und Konsumtion gesteigert wurde. Die Symptome hierfür treten wiederholt in dem wachsenden Hafenverkehr, der steigenden Ein- und Ausfuhr, zu Tage und in der Gleichmäßigkeit der Entwicklung zugleich auch ihre gesunde Ursache, der wachsende Wohlstand Deutschlands. Er ist der wichtigste Faktor in der Entwicklung der deutschen Reederei. Was die Reederei in Hamburg und Bremen seit 1850 nun noch insbesondere förderte, war

1) S. preuß. H.A. 1855, S. 45.

2) S. Schwarz, Hamburgs Handel im Jahre 1856, S. 63.

1. der mit dem Ausbau der Eisenbahnen ihnen zufließende Verkehr aus Deutschland jenseits der Elbe (soweit dieser zunehmende Verkehr sich zum Nachteil der Ostseehäfen vollzog, ist dessen bereits mehrfach gedacht);
2. die Auswanderung nach Australien;
3. die Erschließung der indischen und ostasiatischen Länder;
4. die Auswanderung nach den Vereinigten Staaten von Amerika.

In Australien waren zu Anfang der 50er Jahre größere Goldfunde gemacht worden und da Gegenden, in denen Aussicht vorhanden ist, Reichtümer zu erwerben, stets Menschen anziehen, so entstand bald eine starke Auswanderung aus England nach dieser Kolonie. Waren im Jahre 1850 nur 16 000 Personen nach Australien gereist, so waren es zwei Jahre später bereits 87 000 Personen und bis 1860 waren insgesamt 500 000 Personen von England nach Australien gefahren, und dementsprechend hatte sich auch die Zahl der dorthin fahrenden Schiffe gesteigert. An diesem Verkehr nach Australien haben auch Schiffe der Hamburger Firma J. C. Godeffroy & Sohn teilgenommen; 1852 waren 8 Schiffe von Hamburg nach Australien gesegelt,

1853	aber	waren	es	25	Schiffe	unter	Hamburger	Flagge	mit	9 000	RT.
1854				42	„	„	„	„	„	15 000	„
1855				21	„	„	„	„	„	9 000	„

Sie beförderten hauptsächlich deutsche Auswanderer, und solange dieser Verkehr anhielt, hatte auch der Warenverkehr in Gütern, welche die Neuankommenden unmittelbar brauchten, einige Bedeutung. Als jedoch die Auswanderung nachließ, wurden diese direkten Fahrten wieder seltener, und 1866 wurden nur noch 8 Schiffe von 3000 Tons von Hamburg nach Australien expediert. Lebhaftere Handelsbeziehungen zu Deutschland sind auch durch die in Australien ansässig gewordenen Deutschen nicht entstanden. Vielleicht war die Zahl der Ausgewanderten nicht bedeutend genug, daß das Hindernis der großen Entfernung dadurch hätte überwunden werden können, auch bleibt es zweifelhaft, ob die Auswanderer zu Vermögen gelangten. Das Suchen nach Gold konnte sie schwerlich dauernd beschäftigen. Das Land aber war wenig fruchtbar und zum Ackerbau nicht besonders geeignet, weil es wasserarm ist, und demnach waren die Bedingungen für die Entstehung eines wechselseitigen Verkehrs zwischen Deutschland und Australien nicht günstig.

Der Verkehr mit Australien wurde fast ausschließlich von Hamburg aus wahrgenommen. Bremer Reeder hatten sich an demselben

kaum beteiligt. Diese aber gewannen in Ostindien und Birma ein neues Erwerbsfeld für ihre Schiffe.

Unter den Kolonialprodukten, welche nach Deutschland importiert werden, ist Reis eines der wichtigsten. Soweit Reis überhaupt importiert wurde, kam er in der ersten Hälfte der 50er Jahre aus Südkarolina in den Vereinigten Staaten von Amerika, woher Bremer Schiffe ihn brachten. Der Import konnte aber keinen großen Umfang annehmen, weil er im Zollverein mit einer Abgabe von 2 Thlr. pro Zentner belastet war, und so belief er sich jährlich nur auf wenige 100 000 Ztr. Nachdem dieser Zoll bereits 1847 infolge der damaligen Mißernte suspendiert worden war, setzte man ihn vom 1. Oktober 1851 an auf 1 Thlr. pro Ztr. fest und infolge hiervon fanden nun größere Abladungen statt. Da indessen durch die Aufhebung der Navigationsakte die Schifffahrt mit dem Osten sehr erleichtert und der in Indien wachsende Reis billiger als der Karolina-reis war, so vertrat ersterer mehr und mehr die Stelle von Karolina-reis. War aus Britisch-Ostindien im Jahre 1851 nur für 226 000 Thlr. Reis nach Bremen eingeführt, so war der Wert dieses Reisesimports 7 Jahre später bereits 1,1 Mill. Thlr. und Ende der 60er Jahre belief er sich gar auf 2,3 Mill. Thlr. und ähnlich nahm die Einfuhr von Birmareis zu, wovon in Bremen

1851	130 000 Ztr.
1855	398 000 „
1860 aber	593 000 „

importiert wurden, und hiermit nahm auch der Schifffahrtsverkehr zu; waren im Jahre 1851 nur 3 bremische Schiffe von 1500 RT. aus ostindischen Reishäfen in Bremen eingetroffen, so kamen 1856 25 Schiffe von 17 000 RT. unter bremischer Flagge an.

Aber so wenig die Hamburger Reeder in der australischen Fahrt dauernd eine größere Anzahl ihrer Schiffe beschäftigen konnten, ebenso wenig gelang dies den Bremischen in Ostindien. Wenn ersteres in der Abnahme der Auswanderung hinreichend Erklärung findet, so erscheint letzteres um so auffallender, als nach den oben gemachten Angaben der Import von Reis in steter Zunahme begriffen war. Im Jahre 1866 trafen aber nur 10 bremische, dagegen 59 Schiffe fremder Nationalität, hauptsächlich englische, aus den indischen Reishäfen in Bremen ein. Vielleicht drängten hier die englischen Schiffe die deutschen zurück, weil sie größer waren, denn wenn sich auch bremische Schiffe vor allen anderen deutschen Schiffen durch ihre Größe auszeichneten, so waren sie doch vorzugsweise für die Passagierbeförderung nach den Vereinigten Staaten gebaut und deshalb für Fahrten mit Reis, einer

schweren Ladung, weniger geeignet. Schwerer fällt aber jedenfalls ins Gewicht, daß die deutsche Reederei im Verkehr mit Indien sich in besonderem Nachteil gegenüber der englischen befand. Es sei nur nebenbei bemerkt, daß die Gleichstellung fremder Produkte mit den englischen in Ostindien erst im Jahre 1859 erfolgte; aber es fehlte auch hier wieder der deutsche Export. Ein englisches Schiff konnte z. B. für eine Reise nach Kalkutta schon eine gute Fracht für Exportgüter vereinnahmen, während ein deutsches Schiff meistens nur eine niedrige Kohlenfracht verdiente. Fand nun das englische Schiff dort nicht gleich Rückladung, so war nichts näherliegend, als daß es nach einem der Reishäfen Akyab oder Moulmein oder Rangoon versegelte, um als Rückladung Reis zu nehmen. Natürlich konnte es dort, angesichts seiner besseren Ausfracht, sich mit einer billigeren Fracht begnügen, als das Bremer Schiff, und so wird es sich wohl mit erklären, daß die deutschen Schiffe nicht so in die Reisfahrt hineinkommen konnten.

Ferner ist auch in Betracht zu ziehen, daß schon um die Mitte der 60er Jahre die englischen Segler mehr und mehr vom Nordatlantischen Ozean durch die Dampfer in die entlegeneren indischen Fahrten gedrängt wurden, und dies mag auch mit dazu beigetragen haben, daß die Bremischen Reeder das Feld nicht weiter kultivierten.

Auch Hamburg hatte lebhaften Verkehr mit Ostindien; er war aber vielen Schwankungen unterworfen. Von 1853—57 stiegen die Hamburger Ankünfte aus Ostindien von 5 auf 28 Schiffe, fielen bis 1861 auf 8 Schiffe, um bis 1868 abermals auf 25 Schiffe mit 14 000 RT. zu steigen, und 1869 wieder auf 14 Schiffe mit 10 000 RT. zu fallen. Eine von der Hamburger Reederei Wachsmuth & Krogmann anfangs der 60er Jahre unternommene regelmäßige Segelschiffahrt von Hamburg nach Kalkutta, die in Zwischenräumen von je drei Monaten ein Schiff expedierte, scheint infolge dieses unregelmäßigen Verkehrs nicht lange Bestand gehabt zu haben¹⁾. Daß die Hamburger Reederei hier ebensowenig dauernden Erfolg hatte, wie die Bremer, lag aber wohl daran, daß die Importe in Produkten bestanden, für die Hamburg nicht unabhängiger Markt mit großem und gleichmäßigem Absatz war, sondern in Produkten, deren Hauptmarkt England war, in deren Bezügen Hamburg von England abhing und die deshalb je nach Lage des Marktes bald nach England, bald direkt nach Hamburg verladen wurden. Derartige Produkte waren Baumwolle, Kips, Häute,

1) S. Baasch, Anfänge S. 14.

Indigo, Ingwer und viele in geringeren Mengen importierte Artikel, daneben dann aber auch Reis.

Australien, Britisch-Indien und Birma waren die Gebiete, die sich den hansestädtischen Reedern nach Aufhebung der Navigationsakte mit Hilfe der Auswanderung und der Reimporte eröffneten und zu Zeiten eine nicht geringe Anzahl ihrer Schiffe beschäftigt haben. Nicht die gleiche Bedeutung haben für sie die niederländisch-indischen Häfen gewonnen. Reis, Zucker, Kaffee, Tabak und Gewürze kamen nach wie vor über die Niederlande nach Deutschland, und diesen niederländischen Zwischenhandel in einen direkten deutschen Handel zu verwandeln, standen noch größere Schwierigkeiten im Wege, als es im britischen Zwischenhandel der Fall war.

Vor allen Dingen war die Lage der holländischen Häfen im Rheindelta viel günstiger zur Vermittlung des Handels nach und von Deutschland als diejenige irgend eines englischen Hafens. Ihre Lage so nahe dem dichtbevölkerten und industriellen Westdeutschland macht es ihren Kaufleuten besonders leicht, deutsche Industrieprodukte auszuführen und Süd- und Westdeutschland mit holländischen Kolonialprodukten zu versehen. Es würde unnatürlich sein, wenn der Handelsverkehr dieses Teiles Deutschlands seinen Weg anstatt über Holland über die Weser- oder Elbhäfen nehmen wollte. Dieser holländische Zwischenhandel wurde auch noch durch Tarifierabsetzungen und Befreiungen holländischer Rheinschiffe von Rheinabgaben, sowie Vergünstigungen im Transithandel, welche der Zollverein bei Abschluß des Handelsvertrages vom 31. Dezember 1851 an Holland gewährt hatte¹⁾, sowie später noch durch die Aufhebung der Rheinzölle²⁾ unterstützt. Aber Holland hatte auch nicht in dem Maße wie England in seiner Schifffahrtsgesetzgebung die Möglichkeit eines direkten Verkehrs mit seinen Kolonien zugelassen. Vor allem bestand, wie bekannt, das Hindernis, daß andere, als holländische Schiffe in Niederländisch-Indien von der Küstenschifffahrt ausgeschlossen waren. Sie aber war im Indischen Archipel im Verkehr mit den zahlreichen Inseln der Lebensnerv des Handels³⁾. Mittelst der Küstenschifffahrt wurde der Handel des Archipels zusammengefaßt, und da die Verladung nach Europa von den Nebenplätzen aus über die Haupthäfen Soerabaya, Samarang und Batavia auf Durchkonossement⁴⁾ erfolgte, so war es für eine Nation, die von diesem Verkehr ausgeschlossen war,

1) S. S. 9.

2) S. S. 26 und Lagemans, Recueil des Traités, Tome I, p. LXV.

3) Vergl. S. 4.

4) Konossement ist der Frachtbrief.

schwer, Anteil an dem Handel nach Europa zu gewinnen. Die Anzahl der Schiffe, welche aus Niederländisch-Indien in Hamburg einliefen, hatte seit 1851 zwar zugenommen; es liefen in Hamburg ein:

1852	11	Schiffe von	3500	RT.
1853	5	„	2000	„
1854	14	„	5000	„
1855	8	„	3000	„

und 1859 waren 15 Schiffe von 7500 RT. eingelaufen, die zusammen Ladungen im Werte von 1,6 Mill. Mk. Bko. brachten, aber schon in den 60er Jahren verringerten sich die direkten Ankünfte. Im jährlichen Durchschnitt der Jahre 1861/65 kamen nur noch

	4	Schiffe mit	2500	RT. an,
1868	5	„	3000	„
1869	4	„	2500	„

Die Zahl Hamburger Schiffe unter ihnen war auch nur klein, und bis zum Jahre 1858 war sie nicht über 4 Schiffe pro Jahr hinausgekommen. Einmal war dies dem Verbot der Küstenschiffahrt zuzuschreiben, ferner aber auch dem Umstande, daß überhaupt nur wenige Häfen, auf Java die schon genannten Häfen Batavia, Samarang und Soerabaya, dem Verkehr geöffnet waren, andere für den Handel wichtige Plätze wie Cheribon, Tagal, Pasaroean, Probolingo, Tjilatjap dem Verkehr aber erst am 1. Juni 1859 freigegeben wurden. Seit dieser Zeit war aber doch die Möglichkeit vorhanden, Ladung, welche vorher nur in den drei erstgenannten Plätzen zu erhalten war, bereits auch in den kleineren Häfen einzunehmen, und hierdurch wurde der Druck des Vorbehaltes der Küstenschiffahrt für die deutschen Schiffe etwas erleichtert. Hieraus ist es denn auch zu erklären, daß 1859 7, 1860 9 Hamburger Schiffe aus diesen Häfen in Hamburg eintrafen. Alles in allem aber trat in den direkten Handelsbeziehungen zu Niederländisch-Indien nach den oben gegebenen Zahlen doch eine Abnahme ein. Der Grund hierfür ist aber nicht ausschließlich auf holländischer Seite zu suchen; auch die deutsche Gesetzgebung hat nachteilig auf die Schiffahrt mit Niederländisch-Indien gewirkt, indem der Import von Rohzucker, ein Hauptausfuhrprodukt Javas, durch den Rübenzucker zurückgedrängt wurde, eine Erscheinung, die bereits bei Betrachtung der Ostseereederei in dem Rückgang der Zuckerimporte Stettins aus Westindien beobachtet worden ist¹⁾; Hamburg importierte aus Niederländisch-Indien im Durchschnitt der Jahre:

1851/55	36 000	Ztr. Zucker
1856/60	23 000	„
1861/65	durchschnittlich	aber nur noch 7600 Ztr.;

1) Vergl. S. 42.

ferner litt der Verkehr dadurch, daß die früher nicht unbedeutende Einfuhr von javanischem Reis, von dem im Durchschnitt der Jahre 1856/60 noch jährlich 70000 Ztr. nach Hamburg importiert wurden, infolge der zunehmenden Einfuhr des billigeren ostindischen und Birmareis, den Bremen auf den Markt brachte, zurückging. Daß aber auch andere wertvolle Produkte der niederländisch-indischen Kolonien, wie Kaffee, Indigo und Gewürze nicht direkt nach Deutschland kamen, und somit die direkte deutsche Schifffahrt unentwickelt blieb, hatte noch weitere Ursachen.

Die holländische Regierung besaß in Niederländisch-Indien eine große Anzahl Kaffee-, Zucker-, Indigo-, Gewürz- und Reisplantagen und die auf ihnen gezogenen Produkte waren Eigentum der Regierung. Als solche kamen sie aber nicht in Niederländisch-Indien in den Handel, von wo sie dann mit den Schiffen aller Nationen nach Europa hätten verfrachtet werden können, sondern durch Vermittlung der „Niederländischen Handelsgesellschaft“ wurden sie nach Rotterdam und Amsterdam verschifft, um erst hier für Rechnung der Regierung in Auktion verkauft zu werden und dann in den Handel zu kommen. Diese der Regierung gehörigen Produkte bildeten den größeren Teil aller in Niederländisch-Indien erzeugten und exportierten Produkte. Ihr Gesamtwert betrug 1852 nicht weniger als 46 Mill. Gulden, während die von Privatplantagen zur Ausfuhr nach Europa gelangenden Produkte nur 8 Mill. Gulden betrug. Weitere 8 Mill. Gulden Produkte der Privatplantagen kamen für den europäischen Handel nicht in Betracht, da diese nach asiatischen und amerikanischen Ländern zur Ausfuhr kamen¹⁾. Es versteht sich nun fast von selbst, daß jene 46 Mill. Gulden Regierungsprodukte ausschließlich mit holländischen Schiffen zur Ausfuhr nach Holland gelangten. Von mehr als $\frac{2}{3}$ des gesamten niederländisch-ostindischen Handels waren mithin andere als holländische Schiffe von vornherein überhaupt ausgeschlossen. Wie nun unter diesen Umständen eine direkte Einfuhr aus Niederländisch-Indien nach Deutschland nicht zustande kommen konnte, ebensowenig konnte eine direkte Ausfuhr von Deutschland nach Niederländisch-Indien sich entwickeln, weil Holland, wie bekannt, nicht wie England mit der Änderung seiner Schifffahrtsgesetze auch seine Differentialzölle aufgehoben hatte, sondern diese nach wie vor erhob²⁾. Nur eine geringe Anzahl Zollvereinsprodukte, wie Holz, Lichter, Eßwaren, Drogen, Mineralwasser, Kurz- und Galanteriewaren,

1) S. preuß. H.A. 1852, Bd. II, S. 79.

2) Vergl. S. 9.

Seide usw.¹⁾ genossen Gleichstellung mit niederländischen Produkten; andere Produkte aus Holland genossen aber eine beträchtliche Ermäßigung im Eingangszoll, die z. B. auf Woll- und Baumwollwaren $12\frac{1}{2}\%$ ²⁾ betrug.

Wenn man nun auch annehmen kann, daß trotzdem viele Zollvereinsprodukte aus dem Rheinland und Westfalen, z. B. Maschinen für die Rohrzuckerbereitung, Feldschienen, überhaupt Eisenwaren und auch wohl Stoffe ihren Weg nach Niederländisch-Indien fanden, besonders, seitdem Erleichterungen im Transitverkehr über Holland eingetreten waren, so fiel dieser Verkehr doch in erster Linie holländischen Schiffen zu, da er seinen Weg über holländische Häfen nahm und damit dem Einfluß Deutschlands verloren ging. Immerhin haben seit Wegfall der Differentialschiffahrtszölle aber auch hamburgische Schiffe Anteil an diesem Verkehr gewonnen; und in den Jahren 1851—64 fuhren jährlich zwischen 6 und 26 hamburgische Schiffe von Rotterdam oder Amsterdam nach Java³⁾.

Über die lebhafte Beteiligung deutscher und besonders der hansestädtischen Schiffe an der Küstenschiffahrt in Ostasien ist bereits an anderer Stelle etwas mitgeteilt worden⁴⁾. Sie begann in der zweiten Hälfte der 60er Jahre etwas abzunehmen, teils infolge der Konkurrenz englischer und amerikanischer Dampfer in der Küstenschiffahrt zwischen Shanghai und Tientsin, teils dadurch, daß die Chinesen selbst Anstrengungen machten, die Küstenschiffahrt wieder an sich zu bringen. Die norddeutsche Flagge stand an der chinesischen Küste aber noch zu Ende der 60er Jahre an dritter Stelle, unter ihnen waren am meisten Hamburger Schiffe, dann schleswig-holsteinische und bremische Schiffe vertreten⁵⁾.

Der direkte Verkehr zwischen Deutschland und Ostasien gewann nur langsam. Die großen Ereignisse in der Handelsgeschichte Chinas, die Eröffnung der Häfen Kanton, Amoy, Foochow, Ningpo und Shanghai im Jahre 1842, zunächst für die Engländer und gleich darauf „gracieusement“ auch für andere Europäer war zwar nicht ohne Einfluß auf die Handelsbeziehungen Deutschlands mit China geblieben; die Zahl der Schiffe, die direkt dorthin fuhren oder von dort kamen, blieb aber doch gering. Sie schwankte einkommend, in den Jahren 1843—60 zwischen 3 und 18, dem Gehalt nach zwischen

1) S. Art. 32^b des Vertrags mit dem Zollverein vom 31. Dezbr. 1851.

2) S. pr. H.A. 1859, Bd. I, S. 18.

3) S. Baasch, Anfänge S. 50.

4) S. S. 13.

5) S. preuß. H.A. 1869, Bd. II, S. 464.

900 und 6000 R.T.; kaum so groß aber war die Zahl der nach China von Hamburg abgehenden Schiffe, und von Bremen fuhren noch weniger Schiffe nach Ostasien.

Die zweite Etappe in der Entwicklung des Handels mit China, bildet der Krieg, welchen England und Frankreich im Jahre 1858 mit China führten. Er hatte zur Folge, daß die Schifffahrt auf dem Yangtse gestattet und die an ihm liegenden Häfen Kiukiang und Hankow, sowie an der Küste Swatow, ferner Taiwan auf Formosa und Kiongtschou auf Hainan freigegeben wurden, daß jedem Europäer auf einem vom Konsul ausgestellten Paß der Eintritt ins Land gestattet wurde und daß China sich zur Innehaltung eines festen Zolltarifs verpflichtete, aber alle diese Erleichterungen sind, ebenso wie der alsdann zwischen China und dem Zollverein abgeschlossene Handelsvertrag, auf den deutschen Verkehr ohne sichtlichen Einfluß geblieben. Während der Export von England nach Hongkong und China in den Jahren

1850—60 von £ 976 000

auf £ 2,800 000

und 1870 auf £ 6,100 000

gestiegen war und dementsprechend auch der Import nach England zunahm, trafen in Hamburg und Bremen auch seit Abschluß des Vertrages kaum mehr Schiffe als vorher ein. Es fehlten China billige Massenprodukte, welche die Schiffe füllten, z. B. Reis, ein Mangel, den die vielen hochwertigen Produkte Chinas nicht ersetzen konnten, weil für ihren Konsum in Deutschland nur ein beschränkter Abnehmerkreis vorhanden war. Aber auch Deutschland fehlten Massenprodukte für China, wie England sie in den Shirtings und den einfachen Baumwollgeweben hatte, womit England den ganzen Weltmarkt beherrschte. Es war auch schwer, England hierin Abbruch zu tun, denn „wie der Chinese verlangte, daß die Schachtel, worin er seine Streichhölzer, das Kästchen, worin er seine Nadeln erhält, eine ganz bestimmte Form, Größe und Farbe habe, dem es nicht gleichgültig ist, ob das Streichholz, das ihm Feuer gibt, blau oder rot, der Knopf für seine Kleidung mit diesem oder jenem Muster versehen ist¹⁾, so kaufte er auch nur die Baumwollstoffe, welche eine ganz bestimmte Handelsmarke „chop“ trugen.“ Die Einführung neuer Handelsmarken aber war bei der konservativen Gesinnung der Chinesen mit großen Schwierigkeiten verknüpft, und selbst ein billigerer Preis, bei sonst gleicher

1) S. Leoni Levi, S. 494.

2) S. Bericht des deutschen Konsulats zu Tientsin, pr. H.A. 1871, S. 385.

Qualität, konnte sie nicht veranlassen, eine andere, als die mit der gewohnten Handelsmarke versehene Ware zu kaufen.

Eine weitere Schwierigkeit lag dann noch in der erörterten dominierenden Stellung Englands im Bankverkehr. „Die Eigenschaft Londons als Welt-Geldmarkt“, heißt es in dem Berichte des deutschen Konsulats zu Tientsin vom Jahre 1870, „fällt täglich zugunsten Englands ins Gewicht. Wechsel auf deutsche Plätze, ausgenommen in beschränkter Weise auf Hamburg, können in China nicht verwertet werden, und es existiert keine deutsche Firma, für welche der Kredit Londoner Häuser nicht geradezu Lebensbedingung wäre.“

Diese Momente und der bekannte Umstand, daß auch der Import nach Deutschland auf den Kredit Englands angewiesen war, hemmten den deutschen Handel und die direkte deutsche Schifffahrt mit China. Diejenigen deutschen Produkte aber, welche wirklich einen Markt in China hatten, finden infolge der besseren Verbindungen Englands häufig durch Vermittlung englischer Exporthäuser ihren Weg nach China. „England tauschte die Produkte mit China aus und Deutschland mußte dieselben mit Gold bezahlen, für welches Zinsen an England abfielen¹⁾.“ Erst die Eröffnung des Suezkanals und die bald darauf erfolgte Begründung einer direkten Dampferlinie nach Ostasien, der deutschen Dampfschiffsreederei „Kingsin-Linie“, führte hierin eine Änderung herbei und ermöglichte allmählich einen direkten deutschen Export und Import mit China.

Nach allen gegebenen Beispielen lassen sich seit Einführung der neuen Schifffahrtsgesetze Fortschritte in dem Verkehr deutscher Schiffe mit dem Auslande wahrnehmen. War auch ein großer Teil des durch sie vermittelten Handels noch nicht eigentlich deutscher Handel, insofern die Kaufleute hiervon ihren Tribut an England zahlen mußten, so war doch die Basis für die Schifffahrt seit 1850 sehr erweitert worden. Was die Reederei seit eben dieser Zeit nun besonders gefördert hat, ging aber unabhängig von England vor sich, es hatte seinen Ursprung in Deutschland und knüpfte sich an Deutschland. Dies war die, äußerlich durch die Auffindung von Gold in Kalifornien, im Grunde durch die politischen Verhältnisse in Deutschland und durch Not²⁾ hervorgerufene Auswanderung nach Amerika.

Eine stärkere Auswanderung aus Deutschland nach den Vereinigten Staaten war um die Mitte der 40er Jahre eingetreten; durch die

1) S. Bericht des deutschen Konsulats zu Tientsin, pr. H.A. 1871, S. 377.

2) S. Bd. I, S. 151.

Mißernte des Jahres 1846 wurde sie gesteigert; 1847 waren 73 000 Auswanderer aus Deutschland in den Vereinigten Staaten eingetroffen, und in ähnlicher Höhe hielt sich die Auswanderung bis 1851. Im Jahre 1852 war sie infolge abermaliger schlechter Ernte auf 143 000 Personen gestiegen, und die jetzt überall verbreitete Nachricht von dem Goldreichtum Kaliforniens steigerte die Zahl der aus Deutschland Auswandernden im Jahre 1854 auf über 200 000. Welche Wirkung die Beförderung einer solchen Menge Menschen auf die Schifffahrt hatte, zeigen folgende Zahlen.

Es fuhren nach Nordamerika

	von der Weser		von Hamburg	
1850	188	Schiffe von 84 000 R.T.	80	Schiffe von 21 000 R.T.
1851	249	„ „ 100 000 „	82	„ „ 25 000 „
1852	354	„ „ 147 000 „	141	„ „ 40 000 „
1853	296	„ „ 120 000 „	131	„ „ 36 000 „
1854	382	„ „ 174 600!	147	„ „ 50 000!

Von der Weser fanden im Jahre 1854 mithin im Durchschnitt jeden Tag eine und auch mehrere Abfahrten statt, von Hamburg fuhr jeden zweiten oder dritten Tag ein Schiff nach den Vereinigten Staaten ab. Häufig findet sich in den Hamburger Zeitungen zu Anfang der 50er Jahre auch die Anzeige, daß Schiffe der Firma J. C. Godeffroy & Sohn mit Auswanderern und Ladung um das Kap Horn direkt von Hamburg nach Kalifornien expediert werden und im Jahre 1850 fanden außer den obigen noch 20 derartige direkte Abfahrten nach Kalifornien statt.

Im Jahre 1855 trat in der deutschen Auswanderung nach Amerika ein Rückgang auf 70 000 Personen ein und infolge des amerikanischen Bürgerkrieges fiel sie 1862 sogar auf 27 000 Personen. Von da ab aber ging sie wieder langsam in die Höhe. Nach Beendigung des Krieges im Jahre 1866 betrug die Auswanderung aus Deutschland 82 000 Personen und 1867 hatte sie mit 133 000 Personen abermals einen Höhepunkt erreicht. In diesem Jahre waren 234 Schiffe mit 300 000 R.T. von Bremen nach Amerika gefahren; seit 1850 hatte sich die von Bremen nach Amerika bewegte Tonnage vervierfacht; die Zahl der von Hamburg nach den Vereinigten Staaten und Kanada fahrenden Schiffe war in dem genannten Jahre auf 117 Schiffe mit 160 000 R.T. gestiegen.

Dieser Auswandererstrom nach den Vereinigten Staaten, der in ziemlich regelmäßigen Perioden von 10 Jahren (wie die wirtschaftlichen Krisen) steigt und fällt, ist der wirksamste Faktor für die Hebung der Reederei geworden. Sein Einfluß wurde noch dadurch erhöht, daß im weiteren Verlauf Hand in Hand damit eine Zunahme

in der Zahl der Rückwanderer und der Reisenden geht. Seit der Mitte der 50er Jahre, kurz nachdem die Auswanderung einen Höhepunkt erreicht hatte, datiert die regelmäßige Verbindung Hamburgs und Bremens mit Newyork mit Dampfern unter deutscher Flagge, und mit Hülfe des durch die Auswanderung in der zweiten Hälfte der 60er Jahre verdienten Geldes wird die Zahl der transatlantischen Dampfer Deutschlands beträchtlich vermehrt, und die Dampferverbindung mit Baltimore und den Häfen des Golfs von Mexiko eingerichtet¹⁾.

Hatten die Fahrten nach den Vereinigten Staaten mehr und mehr zugenommen, so ergibt sich daraus von selbst, daß in gleicher Weise auch die Ankünfte aus Amerika zunehmen mußten. Im Jahre 1850 waren in Bremen 140 Schiffe mit 63000 R.T. angekommen, 1854 waren es 209 Schiffe mit 109000 R.T. Während der Zeit des Amerikanischen Bürgerkrieges schwankten die Ankünfte zwischen 102000 und 145000 R.T., stiegen aber nach Beendigung desselben rasch und beliefen sich 1868 auf 268 Schiffe mit 315000 R.T. Nach keinem transatlantischen Lande hin hatte die Schifffahrt eine solche Bedeutung erlangt, wie nach den Vereinigten Staaten von Amerika, aber auch nirgends sonst fand sie eine so kräftige und nachhaltige Stütze, wie die Auswanderung es war.

Zu den Faktoren, durch welche die Reedereien Hamburgs und Bremens seit der Mitte des Jahrhunderts gefördert worden sind, tritt mit Beginn der 60er Jahre noch der bereits mehrfach gestreifte Amerikanische Bürgerkrieg; er legte die amerikanische Handelsflotte brach und gab dadurch anderen Nationen Gelegenheit, die ihrige zu vermehren.

1) S. S. 151 ff. Wieviel Geld durch die Auswanderung verdient wird, zeigt folgende Berechnung, die auf dem Jahresbericht der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt A.-G. für das Jahr 1868 basiert. Im Jahre 1868 beförderte diese Gesellschaft 31000 Personen nach Newyork; nimmt man diese zu 28000 vollen Passagen an — je zwei Kinder im Alter von 1—10 Jahren zahlten eine volle Passage — so ergibt dies bei dem damaligen Überfahrtspreise von 165 Mk. pro Person (wovon die Kommission der Agenten und die Unterhaltungskosten der Passagiere während der Überfahrt mit zusammen etwa Mk. 30 pro Person in Abzug zu bringen sein würden) eine Netto-Einnahme von annähernd 4 Mill. Mk., während die Einnahmen aus der beförderten Lädung im gleichen Jahre nur ca. 850000 Mk. betragen; nimmt man selbst noch die auf der Rückreise verdiente Frachteinnahme hinzu, die im gleichen Jahre 1,3 Mill. Mk. betrug, so wurde an Fracht doch immer nur die Hälfte dessen verdient, was die Beförderung der Auswanderer allein auf der Reise nach Amerika ergab. Noch größer waren die Einnahmen, welche der Norddeutsche Lloyd aus der Auswanderung erzielte. Die hohen Dividenden von 15 und 20 0/0, welche die deutschen Dampfergesellschaften zu Zeiten gezahlt haben, fallen in die Jahre starker Auswanderung.

Vor dem Beginn des Krieges war die Handelsflotte der Vereinigten Staaten nächst derjenigen Englands die größte aller Völker. Im Jahre 1861 hatte sie einen Bestand von 4 Millionen Brutto Tons, darunter 1 894 000 Tons im auswärtigen Handel beschäftigte Schiffe; Großbritannien besaß im gleichen Jahre 4 745 000 Tons. Als der Krieg zu Ende war, hatte die amerikanische Reederei durch Kaperei, durch das Stilliegen und durch Verkauf so viele Schiffe verloren, daß die Vereinigten Staaten aus ihrer mit Großbritannien rivalisierenden Stellung als seefahrende Nation herausgedrängt waren. Bereits im Jahre 1862 war der Gehalt der im auswärtigen Handel beschäftigten Schiffe auf 1 715 000 Tons zurückgegangen,

1863	waren es	1 528 000	Tons
1864	„	1 278 000	„
1865	„	1 263 000	„
1866	„	1 222 000	„ ¹⁾

Im Jahre 1871 hatten die Vereinigten Staaten einen Bestand von 2 643 000 Brutto Tons, darunter 1 321 000 Tons im auswärtigen Handel beschäftigte Schiffe. Seit 1861 hatte mithin ein Rückgang in der Reederei stattgefunden, der bei dem Gesamtbestande im Verhältnis von 100:66, bei den im auswärtigen Handel beschäftigten Schiffen im Verhältnis von 100:70 war, während Großbritannien einen Bestand von 5 866 000 Tons hatte und in den gleichen Jahren um 1 121 000 Tons, d. i. im Verhältnis von 100:124 zugenommen hatte.

Außer England aber hatten auch noch andere Staaten während dieser Zeit ihren Bestand an Schiffen stark vermehrt. Es besaßen die englischen Besitzungen in Amerika

	am 1. Jan. 1861	am 1. Jan. 1871	
	665 000 Tons	985 000 Tons	
		d. i. eine Zunahme	von 100:148
Norwegen	558 000 Tons	1 003 000 Tons	„ 100:180
Italien in seiner			
heutigen Gestalt	563 000 „	923 000 „	„ 100:164

Gewiß läßt sich diese Zunahme in den Schiffen genannter Nationen nicht allein auf die Verluste der Amerikaner zurückführen; daß sie sich aber den Krieg zunutze gemacht haben, geht aus ihrem wachsenden Anteil an dem Vereinigten Staaten-Verkehr wie folgt hervor.

1) S. Kiaer, Statistique internationale II, Christiania 1881, p. 26 ff.

In den Häfen der Vereinigten Staaten liefen ein:

	Amerikanische Schiffe	Fremde Schiffe
	5,9 Mill. Tons	2,3 Mill. Tons
1860	5,9 „ „	2,3 „ „
1861	5,0 „ „	2,2 „ „
1862	5,1 „ „	2,6 „ „
1863	4,6 „ „	3,4 „ „
1864	3,0 „ „	3,4 „ „
1865	2,9 „ „	3,2 „ „
1866	3,3 „ „	4,4 „ „
1867	3,4 „ „	5,3 „ „

Die Beteiligung der amerikanischen Schiffe am heimatlichen Verkehr nimmt mithin stetig ab, während die der fremden Schiffe wächst.

An dieser Zurückdrängung der amerikanischen Schiffe war naturgemäß in erster Linie Großbritannien beteiligt, dessen Prozentsatz an dem Vereinigten Staaten-Verkehr in dem genannten Zeitraum von 23 % auf 47 % gestiegen war und 1869 50 % betrug, während umgekehrt die Vereinigten Staaten-Flagge in ihrer Beteiligung am heimatlichen Verkehr von 60 % im Jahre 1860 auf 43 % im Jahre 1866 zurückgegangen war und 1869 gar nur noch 38 % ausmachte.

Daß dieser rasche Wandel nicht ausschließlich eine Folge des Krieges war, geht daraus hervor, daß er auch nach dessen Beendigung sich noch weiter vollzog. Als zweiter Umstand kam hinzu, daß in dieser Zeit in Europa der Übergang von der Segelschiffahrt zur Dampfschiffahrt anfang, in rascherem Tempo vor sich zu gehen, nachdem man angefangen hatte, die bis dahin für Dampfschiffe gebräuchlichen Niederdruckmaschinen durch Compound- oder Verbundmaschinen mit Hoch- und Niederdruck zu ersetzen, deren Betriebskosten erheblich geringer waren. Die auf diese Weise erhöhte Rentabilität der Dampfschiffe hatte eine starke Zunahme derselben zur Folge und für die Amerikaner wurde es unter diesen Umständen unmöglich, mit ihren Segelschiffen ihren Platz den anderen Nationen gegenüber zu behaupten, geschweige denn, ihn zurückzuerobern.

Daß man in Amerika diesem Übergang nicht folgen konnte, findet seine Begründung

1. in den viel höheren Anschaffungskosten in Amerika gebauter Dampfer infolge höherer Arbeitslöhne;
2. in den höheren Betriebskosten amerikanischer Dampfer infolge höherer Gagen etc;
3. in einem 1793 erlassenen Gesetz, wodurch es praktisch unmöglich wurde, im Ausland erbaute Schiffe unter die amerikanische Flagge zu bringen;
4. in dem hohen Einfuhrzoll auf alle zum Schiffbau notwendigen Materialien.

Die Vereinigten Staaten waren zwar nicht blind gegen den Rückgang ihrer Schifffahrt und gegen die Fortschritte, welche andere Nationen in der Dampfschifffahrt machten; man beschäftigte sich viel mit ihrer Ursache und im Jahre 1870 wurde die Angelegenheit in einem „letter from the Secretary to the house of Representatives on foreign commerce and decadence of American shipping“ ausführlich dargelegt. Aber zur Beseitigung der Ursache hätte es einer anderen Zollpolitik bedurft. Die Vereinigten Staaten befolgten eine Schutzzollpolitik. Solange Holz zum Schiffbau verwandt wurde, welches in Amerika selbst vorhanden war, war diese Schutzzollpolitik nicht lästig gewesen; erst als die Dampfschifffahrt entstand, die auf der Eisenindustrie basierte, wurden die amerikanischen Reeder durch sie benachteiligt.

Es war natürlich, daß auch der hansestädtische Verkehr mit den Vereinigten Staaten unter dem Bürgerkriege schwer zu leiden hatte; es zeigt sich in der verminderten Einfuhr von Baumwolle, wovon importiert wurden:

	in Bremen	in Hamburg
1860	560 000 Ztr.	150 000 Ztr.
1861	510 000 „	98 000 „
1862	115 000 „	3 800 „
1863	98 000 „	7 400 „
1864	113 000 „	8 600 „

und der Ausfall, welcher für die Reederei hierdurch entstand, war sehr bedeutend. 1860 waren noch 45 Schiffe mit 39000 Tons allein aus New Orleans in Bremen eingetroffen, 1864 aber infolge Blockade dieses Hafens, keins, und erst im Jahre 1868 wurde in Hamburg und Bremen annähernd wieder dieselbe Menge Baumwolle wie 1860 eingeführt. Wenn nun aber, obgleich ihrem Haupterwerbsfelde ein derartiger Abbruch geschah, die hansestädtische Reederei während dieser Zeit nicht zurückging, sondern ihren Bestand sogar noch vermehrte, so lag dies ebenfalls an dem erwähnten Verschwinden der amerikanischen Flagge vom Nordatlantischen Ozean. Wie England, so haben auch die Hansestädte während des Amerikanischen Bürgerkrieges und später bedeutend an Verkehr mit den Vereinigten Staaten gewonnen, wie aus folgenden Zahlen über den Anteil deutscher Schiffe am Vereinigten Staaten-Verkehr hervorgeht; ihr Anteil war:

1860	2,83 %	1865	3,76 %
1861	3,24 „	1866	5,31 „
1862	3,82 „	1867	5,71 „
1863	4,60 „	1868	6,05 „
1864	4,84 „	1869	6,91 ¹⁾ „

1) S. preuß. H.A. 1870, Bd. II, S. 272.

und auch sie haben diesen größeren Anteil durch die Vermehrung ihrer Dampfschiffe gewonnen. Der Anteil bremischer Schiffe am einkommenden transatlantischen Verkehr Bremens stieg im Durchschnitt der Jahre 1852/56 auf 64%, 1857/61 aber infolge der Begründung des Norddeutschen Lloyd auf 73%, und belief sich im Durchschnitt der Jahre 1862/66 auf 85%. Aus demselben Grunde stieg auch der Anteil Hamburger Schiffe an dem von den Vereinigten Staaten in Hamburg einkommenden Verkehr von 75% im Durchschnitt der Jahre 1851/60 auf 86% im Durchschnitt der Jahre 1861/70.

Mit der wachsenden Einfuhr nach Deutschland und mit dem Ausbau der Eisenbahnen kommt die günstigere Lage Hamburgs und Bremens¹⁾ für die Versorgung Deutschlands mit ausländischen Produkten mehr und mehr zur Geltung, sie nehmen schneller als die Ostseehäfen an Verkehr zu.

Während in den altpreußischen Häfen einliefen

1850	768 000 R.T.
1855	1 071 000 „
1860	1 212 000 „
1865	1 278 000 „
1873	1 772 000 „

und dies einem Verhältnis von

1850	100	1865	166
1855	139	1873	231
1860	158		

entsprach, so liefen in Hamburg ein

		Verhältniszahl
1850	548 000 R.T.	100
1855	695 000 „	127
1860	946 000 „	173
1865	1 223 000 „	223
1873	1 900 000 „	347

in Bremen:

		Verhältniszahl
1850	123 000 R.T.	100
1855	177 000 „	144
1860	283 000 „	230
1865	303 000 „	246
1873	750 000 „	600

Aber auch alle Verkehrserleichterungen, wie der Anschluß des Steuervereins an den Zollverein, die Aufhebung der Flußzölle und Durchgangszölle, und die freihändlerische Handelspolitik des Zollvereins, mußten den Nordseehäfen, als Häfen mit vorwiegender Einfuhr und starkem Transitverkehr nach dem außerdeutschen Hinterlande, mehr zugute

1) Vergl. hierzu Bd. I, S. 7—16.

kommen, als den Ostseehäfen, welche vorwiegend Ausfuhrhäfen waren, keine so starke Einfuhr hatten und bei geringerer Einfuhr darum auch verhältnismäßig weniger durch Einfuhrzölle zu leiden gehabt hatten, als die Nordseehäfen. Hamburg und Bremen waren ferner durch ihre Stellung als Freihäfen begünstigt. Die Bearbeitung der Importe war durch keine Zollformalitäten behindert; die Waren konnten unverzollt lagern und ohne Umstände auch wieder zur See ausgeführt werden. Die Verzollung der nach Deutschland weiter bestimmten Waren konnte nach Errichtung einer Zollabfertigungsstelle des Zollvereins in Hamburg und Bremen an Ort und Stelle erfolgen. Und noch ein anderer Umstand ist für die Entwicklung Hamburgs und Bremens von Bedeutung gewesen, nämlich ihre unabhängige, selbständige Regierung, in der auch Kaufleute vertreten waren. Wer sich durch Tüchtigkeit Anerkennung erworben hatte, konnte als Mitglied der Bürgerschaft Einfluß ausüben oder unbekümmert um seine Herkunft in den Senat gewählt werden, und so standen diese beiden Körperschaften stetig in Fühlung mit dem praktischen Leben und seinen Anforderungen.

Wie ununterbrochen man bedacht war, Verbesserungen zu schaffen, dafür, soweit diese die Reederei mit betrafen, folgende Beispiele:

Hamburg setzte im Jahre 1851 den Schiffszoll, der bei weiten Reisen 2, 2 $\frac{1}{2}$ und 3 Thlr. pro Kommerzlast betragen hatte, „infolge der von Jahr zu Jahr bedrohlicher werdenden Rivalität der benachbarten Häfen“ auf 8 $\frac{1}{2}$ Sch. herab, obgleich der dadurch entstehende jährliche Ausfall in den Finanzen auf 136 000 Mark banco veranschlagt¹⁾ wurde. Im Jahre 1852 wurde auf wiederholte Vorstellungen der Kommerzdeputation die Berlin-Hamburger Eisenbahn von der Beschränkung befreit, direkt aus den Seeschiffen und nicht gewogene Güter nicht annehmen zu dürfen. Im gleichen Jahre wurde auf Antrag des Senats bei der Bürgerschaft Guano für zollfrei erklärt. 1853 wies die Kommerzdeputation darauf hin, „daß Schiffe von mehr als 14 Fuß Tiefgang bei gewöhnlichen Zeiten und bei mäßigem östlichen Winde, mitunter selbst Fahrzeuge von über 12 Fuß, nicht an die Stadt kommen könnten, daß in natürlicher Folge hiervon die Verladungen nach Hamburg kostspieliger, als nach anderen Häfen würden, daß bei plötzlich eintretendem Frost und Ostwind der Abgang der Schiffe oft nur darum um Monate verzögert werden müsse, weil dieselben die Untiefen bei Blankenese und Schulau nicht passieren könnten,

1) S. Bestrebungen und Wirksamkeit der Kommerz-Deputation in Hamburg 1840 bis 1864, S. 22.

daß der regelmäßige Verkehr größerer Dampfschiffe, bei denen die Raschheit von so entscheidender Bedeutung sei, durch diese Untiefen außerordentlich geniert werde.“ Man setzte unter Hinzuziehung von Reedern eine außerordentliche Kommission zur Prüfung und Beseitigung der Hindernisse ein. Ständig war die Aufmerksamkeit der Kommerzdeputation auf die Reform der Elbzollverhältnisse und auf die Handelsbeziehungen zu fremden Staaten gerichtet. Man empfahl Verhandlungen zur Erneuerung eines hanseatischen Handelsvertrages mit Venezuela, mit Frankreich und Mexiko; ferner wurden 1855, als besonders wichtig für das Hamburger Schifffahrtsinteresse, Versuche zum Abschluß von Handelsverträgen mit Siam und Japan beantragt und der Erwägung des Senats anheimgegeben, ob nicht in Ermangelung sonstiger Wege, etwa durch nachzusuchende Vermittlung der niederländischen oder großbritannischen Regierung, am ehesten zu diesem Zwecke zu gelangen sein dürfte.

Zur Zeit des Krimkrieges wurde, um möglichst rasche und vollständige Aufklärung darüber zu erlangen, welche Güter der Gefahr der Konfiskation zur See ausgesetzt waren, ein Sekretär beauftragt, gleich nach Beginn der Feindseligkeiten eine Sammlung der Aktenstücke in bezug auf Schifffahrt und Handel in Kriegszeiten zu veranstalten und zu veröffentlichen. Diese Sammlung nahm nach und nach mehr als 700 verschiedene Bekanntmachungen und nahezu 50 prisengerichtliche Entscheidungen auf, und es wurde gesagt, daß diese von der Kommerzdeputation veranlaßte Publikation nicht allein die Hamburger, sondern überhaupt die deutschen Seehandelsinteressen mehrfach vor Schaden bewahrt habe. Im Jahre 1855 wurde eine besondere Behörde und ein öffentliches Nachweisungs-bureau für das Auswandererwohl eingesetzt. Ein Jahr darauf wurde der in Hamburg noch erhobene Ausgangszoll beseitigt; es fielen damit fast 500 000 Zollzettel und Deklarationen, die dieses Zolls halber jährlich gemacht werden mußten, fort. Gleichzeitig wurde Baumwolle, Wollengarn und verschiedene andere Artikel vom Eingangszoll befreit, obgleich der dadurch in der Staatskasse entstehende jährliche Ausfall auf 270 000 Thlr. zu schätzen war.

Die Konkurrenz von London, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam zwang, in den Handelseinrichtungen nicht hinter jenen Plätzen zurückzustehen. Lange war St. Catherine's Dock in London als ein Muster von Hafenanlagen bekannt gewesen; im Jahre 1866 hatte Hamburg seinen Sandthorkai. „Mittelst der Dampfkrähne“, heißt es im Berichte über die amtliche Tätigkeit der Deputation für Handel und Schifffahrt in Hamburg, „werden die Ladungen aus den dort an-

legenden Schiffen in kürzester Zeit entlösch und entweder per Schute oder per Fuhre nach den Speichern der Stadt gebracht oder direkt in Eisenbahnwagen geladen. Durch die Hafenbahn sind die Kais mit den Bahnhöfen sämtlicher hiesiger Eisenbahnen verbunden. In gleicher Weise erfolgt die Beladung der Schiffe.“

Derartige ununterbrochen fortgesetzte Reformen und Verbesserungen in den hansestädtischen Handelseinrichtungen konnten aber nur bei ausgedehnter Selbstverwaltung so Schlag auf Schlag durchgeführt werden. Daß die Hansestädte dieserhalb nicht erst ein entferntes Ministerium anzugehen brauchten, das für seine Entschließungen erst weitgehende Erhebungen und Erwägungen anstellen mußte, war ein Vorzug, den sie vor allen anderen deutschen Seehäfen voraus hatten.

2. Die Reedereien Hamburgs und Bremen im einzelnen.

Trotz der Ähnlichkeit, welche beide Hansestädte als Seehäfen mit starkem transatlantischen Verkehr miteinander hatten, bestanden doch große Unterschiede zwischen ihnen, die auch in ihrer Reederei insofern zum Ausdruck kommen, als sich die Schifffahrt Bremens einseitiger als die hamburgische entwickelt. Die Erklärung hierfür liegt in der Art des hamburgischen Handels, welcher vielseitiger, als der bremische Handel war. Hamburg hatte von jeher einen lebhaften Verkehr mit England gehabt, so daß schon Napoeon I. Hamburg eine „ville anglaise“ nannte und hier die Kontinentalsperre mit aller Schärfe handhaben ließ. Hamburg war die Niederlage Englands für englische Manufakturwaren, und zugleich bezog Hamburg über England den größern Teil seiner Kolonialprodukte, welche Deutschland zur Zeit der Navigationsakte außer über Holland fast nur auf dem Wege über England erhalten konnte und besonders durch diesen seinen Handel in Kolonialwaren war Hamburg zum ersten Seehafen Deutschlands geworden. Indem nun die Hamburger Kaufleute nach Aufhebung der Navigationsakte anfangen, die Kolonialwaren anstatt aus England direkt aus den Erzeugungsländern einzuführen, entstanden allmählich in Hamburg so vielseitige überseeische Handelsbeziehungen, wie sein Handel in Kolonialprodukten mannigfaltig war, und dieser wurde die Basis der vielseitigen Schifffahrt Hamburgs. Bremen dagegen hatte nur den 6. Teil der Beziehungen Hamburgs zu England. Durch die Auswanderung¹⁾ war der bremische Verkehr vor allem auf die Vereinigten Staaten gerichtet. Waren im Durchschnitt der Jahre 1851/60 einschließlich der indirekt über England

1) S. Bd. I, S. 151 ff.

beförderten Passagiere jährlich 20800 Personen über Hamburg nach den Vereinigten Staaten ausgewandert, so betrug die Zahl der über Bremen gereisten Auswanderer mehr als das Doppelte, nämlich im Durchschnitt der gleichen Jahre jährlich 42800.

Die Verschiedenartigkeit der Schifffahrt Bremens und Hamburgs zeigt sich noch mehr in folgenden Zahlen, aus denen deutlich hervorgeht, wie die hamburgische Schifffahrt in erster Linie auf England, die bremische aber in erster Linie auf die Vereinigten Staaten von Amerika gerichtet war.

Es kamen im Jahre 1856 an:	in Hamburg	in Bremen (Weserhäfen)
insgesamt	5201 Schiffe mit 880 000 R.T.	2953 Schiffe mit 366 000 R.T.
davon aus Europa	4659 „ „ 717 000 „	2497 „ „ 177 000 „
„ „ Großbritannien	2262 „ „ 500 000! „	510 „ „ 84 000 „
aus überseeischen Ländern	542 „ „ 160 000 „	456 „ „ 190 000! „
davon aus den Verein. Staaten	83 „ „ 50 000 „	171 „ „ 108 000 „

Mit diesen lebhaften Beziehungen Bremens zu den Vereinigten Staaten hängt auch zusammen, daß die amerikanischen Produkte, wie Baumwolle und Tabak, in besonders großen Mengen nach Bremen kamen, indem die mit Auswanderern hinausgefahrenen Schiffe diese Produkte mangels anderer Ladung zu besonders billigen Frachten nach Bremen brachten. Die Einfuhr genannter Produkte wurde noch dadurch begünstigt, daß im bremischen Hinterlande, im Königreich Hannover, die früher von Tabak und Baumwolle erhobenen Transitzölle herabgesetzt wurden¹⁾ und daß durch den im Jahre 1854 erfolgten Anschluß des Steuervereins an den Zollverein auch ihr ungehinderter Absatz nach Süddeutschland von Bremen aus leichter als von Hamburg erfolgen konnte. Beide Umstände haben auf den bremischen Handel mit diesen Waren fördernd gewirkt, wie folgende Zahlen zeigen. An Tabak wurde eingeführt im Durchschnitt der Jahre

	in Hamburg	Verhältnis	in Bremen	Verhältnis
1851/55	176 000 Ztr.	100	562 000 Ztr.	100
1856/60	200 000 „	114	692 000 „	123

Baumwolle importierte

	Hamburg	Verhältnis	Bremen	Verhältnis
1851/55	402 000 Ztr.	100	184 000 Ztr.	100
1856/60	412 000 „	102	479 000 „	324

Außer in Baumwolle und Tabak hatte Bremen noch einen bedeutenden Reishandel²⁾. In dieser geringen Anzahl von Warengattungen³⁾, liegt aber eine Einseitigkeit des bremischen Handels,

1) S. S. 147.

2) Vergl. S. 110.

3) Erst Ende der 60er Jahre kam als neuer Handelsartikel Petroleum hinzu, s. S. 155.

wie daraus hervorgeht, daß im Jahre 1860 Tabak und Baumwolle allein $\frac{2}{3}$ des Wertes der gesamten bremischen Wareneinfuhr bildeten. Die Folge hiervon war, daß sich auch die Schifffahrt Bremens einseitig entwickelte, indem in größerem Umfange nur Schifffahrt mit Ländern betrieben wurde, wo die oben genannten Produkte Tabak, Baumwolle und Reis vorkamen. Das waren außer den Vereinigten Staaten von Amerika Kuba, Portorico, Columbia und Brasilien, ferner Ostindien und Birma. So kamen im Jahre 1860

aus Kuba	56	Schiffe mit	13 000	R.T.
aus Portorico	28	„ „	4 800	„
aus Columbia	23	„ „	5 000	„
aus Brasilien	47	„ „	11 000	„
aus Ostindien und Birma ¹⁾	20	„ „	12 000	„

Mit anderen Ländern, z. B. Ostasien, Australien, Niederländisch-Indien, der Westküste Südamerikas, Argentinien und Afrika war der bremische Schifffahrtsverkehr aber sehr unbedeutend.

Diese in der Einseitigkeit der Einfuhr begründete Einseitigkeit der bremischen Schifffahrt wurde durch den Mangel an Ausfuhrsgütern noch verschärft. Infolge der besseren Verbindungen Hamburgs durch die Elbe nahm die deutsche Ausfuhr ihren Weg hauptsächlich über Hamburg. Während über diesen Hafen im Jahre 1855 insgesamt für 75 Mill. Mk. Bko. Waren nach transatlantischen Ländern versandt wurden, betrug der Export über Bremen nur 40 Mill. Mk. Bko. und selbst nach Ländern, aus denen Bremen bedeutende Werte importierte, blieb der Export nur gering. So wurden z. B. bei einer Einfuhr aus Westindien im Jahre 1856 im Werte von 5 Mill. Thlr. nur für 900000 Thlr. Waren dorthin ausgeführt. Aus Neu-Granada (Columbia) kamen im Jahre 1860 für 2,4 Mill. Thlr. Waren nach Bremen, der Export dorthin hatte aber nur einen Wert von 54000 Thlr. und nicht viel größer war der Export nach Brasilien, obgleich jährlich für mehrere Millionen Thaler Tabak von dort in Bremen eingeführt wurde. Aus Mangel an Ausfracht machten die bremischen Schiffe deshalb auch die Ausreise nach diesen Ländern über Newyork oder sie nahmen in Cardiff oder Newcastle als Ausfracht eine Ladung Steinkohlen und fuhren dann direkt.

Die günstigeren Bedingungen, welche der Hamburger Handel zur Entwicklung einer vielseitigen Schifffahrt hat, haben dazu geführt, daß Hamburg bereits in der Mitte der 50er Jahre mit den wichtigsten

1) S. S. 110.

außereuropäischen Ländern in ziemlich regelmäßigem Verkehr durch eine Reihe von „Packetfahrten“ stand.

Unter Packetfahrten verstand man die Fahrten solcher Reedereien, die ihre Schiffe in regelmäßigen Zeitabständen an vorher bestimmten Tagen abfahren ließen; sie unterschieden sich hierdurch von den Reedereien, welche sich nicht an feste Abfahrtstage banden, sondern ihre Schiffe je nach Bedarf zu expedieren pflegten. Solche Reedereien banden sich an bestimmte Abfahrtstage, damit die Ablader mit Sicherheit auf Beförderungsgelegenheit an diesen Tagen rechnen und sich denselben anpassen konnten, so daß die Empfänger in den Stand gesetzt wurden, annähernd beurteilen zu können, wann sie die für sie bestimmten Güter erhalten würden. Daher konnten auch die Reedereien von Packetschiffen meistens höhere Frachten als gewöhnliche Segelschiffe verlangen. Die Packetschiffe waren auch für die Passagierbeförderung eingerichtet und aus diesem Grunde wurde beim Bau auf Schnelligkeit gesehen. Äußerlich zeichneten sie sich durch gefällige Form, die starke Takelung, das weißgescheuerte Deck und den blanken Messingbeschlag aus.

Packetfahrten bestanden schon seit dem Jahre 1826. Sie waren lange Jahre hindurch die einzige regelmäßige Fahrgelegenheit im überseeischen Verkehr. Sie haben aber nicht immer lange Bestand gehabt. Infolge der Abhängigkeit der Segelschiffe von Wind und Wetter war es schwierig, bestimmte Abfahrtstage einzuhalten, auch ließ sich die Rückkunft der Schiffe nicht genau voraussagen, und gelegentlich wurde die Regelmäßigkeit des Dienstes auch wohl einer sich bietenden günstigen Chance geopfert.

Unter den Ländern, nach welchen Packetfahrten veranstaltet wurden, sind neben den Vereinigten Staaten von Amerika¹⁾, Westindien, Zentralamerika und Südamerika zu nennen. Sie waren die Hauptabnehmer deutscher Leinwand. Noch im Jahre 1855, als der deutsche Leinenexport durch die englischen Baumwollstoffe bereits stark im Abnehmen begriffen war, gingen von Hamburg nach Westindien und den Staaten am Golf von Mexiko für 11,8 Mill. Mk. Bko. Leinenwaren; das war mehr, als der Wert der Ausfuhr nach den Vereinigten Staaten, oder irgend einem anderen Lande des amerikanischen Kontinents²⁾. Aus Westindien kamen der größte Teil der Einfuhr von Rohrzucker, die feineren Sorten Kaffee, und viele tropische Produkte, die sonst nur aus London oder aus den östlichen

1) S. Bd. I, S. 155.

2) S. Bd. I, S. 158/59.

Ländern auf dem Wege um das Kap der Guten Hoffnung nach Hamburg importiert wurden. Die Vielseitigkeit des Marktes, die man an Hamburg rühmte, war zum großen Teil mit in diesen westindischen Importen begründet, und man hatte aus Anlaß der lebhaften Handelsbeziehungen zu Westindien bereits im Jahre 1847 die Gründung einer Dampfschiffslinie dahin in Hamburg ins Auge gefaßt. Die Schwierigkeiten aber, welche bei dem Differentialzollsystem Spaniens dem Verkehr der fremden Flagge mit Kuba und Portoriko entgegenstanden²⁾, ließen diesen Plan nicht zur Ausführung gelangen. Die dann folgenden Jahre politischer Störungen und der Krimkrieg schoben auch die Gründung von Packetfahrten hinaus. Erst im Jahre 1855 wurden regelmäßige Fahrten nach La Guayra und Puerto-Cabello eingerichtet, und sie wurden bis zum Jahre 1863 aufrecht erhalten. Im Jahre 1857 wurden zwei weitere Packetfahrten eröffnet, nämlich die regelmäßige Packetfahrt zwischen Hamburg und Veracruz und die Hamburg-Mexikanische Packetfahrt. Der Verkehr nach Westindien entwickelte sich aber nicht in dem bisherigen Maße weiter; es trat schließlich sogar eine Stagnation ein, welche darauf zurückzuführen war, daß die Leinenexporte immer geringer wurden¹⁾ und da auch die Importe von Rohrzucker infolge der Begünstigung der deutschen Rübenzuckerkultur zurückgingen, so wurden keine weiteren regelmäßigen Linien nach Westindien eröffnet.

Nächst Westindien hatte Brasilien große Bedeutung für den hamburgischen Handel. Dem Wert nach übertraf der Import aus Brasilien denjenigen aus den Vereinigten Staaten beträchtlich. Er betrug im Durchschnitt der Jahre 1851/55 jährlich etwa 7,7 Mill. Thlr. und auch in den folgenden 5 Jahren kamen durchschnittlich für je 6 Mill. Thlr. Waren, zumeist Kaffee, aus Brasilien. Zu Beginn der 50er Jahre schien es sodann, als wenn die Schifffahrt nach Brasilien besonders einträglich werden sollte, indem infolge der damals in Europa allgemein herrschenden Auswanderungslust auch die Auswanderung nach Brasilien zunahm. Die hieran geknüpften Hoffnungen haben sich aber nicht verwirklicht.

Während die Auswanderung nach Nordamerika und Australien, wie aus den wenigen darüber mitgeteilten Zahlen ersichtlich, großen Umfang angenommen hatte, sind in den 6 Jahrzehnten 1821 bis 1880 nur 60 000 Personen²⁾, das sind im Jahre durchschnittlich nur 1000 Personen, von Deutschland nach Brasilien ausgewandert. Die Verschiedenheit

1) S. S. 42.

2) S. Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bd. LXXII, S. 703.

der germanischen Eigenart von der romanischen, die Unterschiede in der Sprache, teilweise auch im religiösen Bekenntnis, das heiße Klima, Plantagenwirtschaft anstatt Ackerbau und eine Reihe anderer wirtschaftlicher Umstände haben verhindert, daß Brasilien dieselbe Anziehung ausübte, wie die Vereinigten Staaten; die Ausgewanderten gelangten dort nicht zu demselben Wohlstande, der viele nach Nordamerika Gezogene in den Stand setzte, nach verhältnismäßig kurzer Zeit Verwandten und Bekannten Mittel zu schicken, ihnen nachzufolgen, oder es ihnen gar ermöglichte, selbst wieder herüber zu kommen und ihre Angehörigen zu holen. Es hätte gar nicht der besonders traurigen Erfahrungen in einzelnen deutschen Niederlassungen wie Todos os Santos¹⁾ und nicht des von der Heydt'schen Reskripts vom Jahre 1859, welches den Agenten die Annahme und Beförderung von Auswanderern nach Brasilien verbot, bedurft, um die Auswanderung nach Brasilien ins Stocken zu bringen.

Die Unterstützung, welche die Hamburger Reederei durch die Auswanderung nach Brasilien empfing, war deshalb nur gering. Wo einige Auswanderung stattfand, nach der Kolonie Donna-Franciska in Südbrasilien, wurden die Passagiere mit den Packetschiffen der Slomanschen Reederei²⁾ befördert, die von dem nordamerikanischen Verkehr her in der Auswandererbeförderung bekannt war, und die die Fahrt nach Brasilien aufgenommen hatte, als die Auswanderung nach Nordamerika nachließ. Groß ist die Zahl der auf dieser Grundlage expediten Schiffe indessen nicht geworden; mit 3369 Personen, welche im Jahre 1858 in 26 Schiffen aus Deutschland über Hamburg nach Brasilien gereist sind, war für alle Vergangenheit die größte Zahl der je in einem Jahre von Hamburg nach Brasilien beförderten deutschen Auswanderer erreicht. Eine im Jahre 1856 von der Firma Wilh. Hühn & Co. errichtete Segelpacket- und Passagierfahrt nach Rio de Janeiro und Santa Catharina wurde, ebenfalls weil die erwartete Auswanderung ausblieb, im Jahre 1859 wieder aufgegeben. Die Schifffahrt mit Brasilien basierte auf dem Kaffeimport und hierin waren bereits seit Beginn der 50er Jahre verschiedene Packetfahrten tätig.

Weniger Bedeutung als Westindien und Brasilien hatte für Hamburgs Schifffahrt Argentinien. Der Hauptgrund war, daß Argentinien, wie Deutschland, ein Agrarstaat war, welcher infolge der hier gedeihenden gleichartigen Produkte nicht so zum Handel anregte,

1) S. Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bd. LXXII, S. 283.

2) S. Bd. I, S. 155/56.

wie die Kolonialprodukte Brasiliens und Westindiens. Der Wert der argentinischen Einfuhr in Hamburg betrug im Jahre 1855 nicht mehr wie 1 Mill. Mk. Bko.; sie bestand hauptsächlich aus gesalzenen Häuten und Wolle. Etwas besser stand es mit der Ausfuhr nach Argentinien, deren Wert im gleichen Jahre 3,8 Mill. Mk. Bko. betrug. Daß der Verkehr mit den La-Plata-Staaten nicht zu besserer Entfaltung gelangte, daran waren aber außer den wirtschaftlichen Bedingungen auch ganz besonders die unerquicklichen dortigen politischen Verhältnisse schuld. Argentinien und Buenos Aires waren zwei politisch getrennte Staaten, von denen jeder sich dadurch zu heben suchte, daß er dem Handel des anderen Staates möglichst große Schwierigkeiten in den Weg legte. So hatte Argentinien im Jahre 1856 ein Gesetz erlassen, wonach alle über Buenos Aires und Montevideo eingeführten Waren einen doppelt so hohen Zoll zahlen sollten, als bei der Einfuhr über den stromaufwärts gelegenen argentinischen Hafen Rosario. Hierauf antwortete Buenos Aires mit Repressalien, und Argentinien sah sich hierdurch wiederum veranlaßt, seine Differentialpolitik auch auf die Ausfuhr nach Buenos Aires und Montevideo auszudehnen, während Schiffe, welche in Rosario oder anderen argentinischen Häfen luden, keine höheren, als die bis dahin üblichen Ausfuhrzölle zu entrichten hatten¹⁾. Bei allem diesen berücksichtigte man aber nicht die mangelhafte Schiffbarkeit des Paraná und übersah auch die Bedeutung, welche Buenos Aires und Montevideo als natürliche Häfen und Haupthandelsplätze am Rio de La Plata hatten. Die sich hier der Schifffahrt bietenden Vorteile waren so groß, daß man sie nur auf Kosten des argentinischen Handels selbst bekämpfen konnte.

Die nachteiligen Folgen einer derartigen Politik zeigten sich in der geringer werdenden Zahl der Expeditionen hamburgischer Schiffe nach den La-Plata-Staaten. Während im Jahre 1854 31 und 1855 noch 22 Reisen unter hamburgischer Flagge dorthin stattfanden, wurden in den folgenden Jahren nur 13, 17, 9, 7, 16 Fahrten ausgeführt. In umgekehrter Richtung liefen im Durchschnitt der Jahre 1851/60 nur jährlich 7 Schiffe in Hamburg ein.

Der Mangel an Rückladung und der Umstand, daß eine große Anzahl Schiffe aus Mangel an Ladung für die Ausreise nach dem La Plata Steinkohlen oder Salz fahren mußten, machte es auch erklärlich, daß eine regelmäßige Schiffsverbindung mit diesem Lande viel schwieriger, als mit Brasilien oder Westindien herzustellen war.

1) S. pr. H.A. 1858, Bd. II, S. 590.

Das einzige Unternehmen, welches einige Jahre lang regelmäßige Expeditionen veranstaltete, war die im Jahre 1855 begründete La-Plata-Packetfahrt-Gesellschaft. Aber schon im Jahre 1858 stellte sie ihre Fahrten ein. Im Jahre 1866 wurde allerdings wieder auf die Notwendigkeit der Errichtung regelmäßiger Packetfahrten im Verkehr mit dem La Plata seitens des hamburgischen Konsuls in Buenos Aires hingewiesen¹⁾; es scheint aber nicht, als wenn ein neues Unternehmen dieser Art begründet worden ist.

Die Beziehungen zu der Westküste von Südamerika hatten sich seit Beginn der 50er Jahre, als infolge der Aufhebung der Navigationsakte Englands auch Chile von einer Differentialpolitik zur Befolgung des Reziprozitätsprinzips übergegangen war²⁾, beträchtlich gebessert. Schon 1851, dem ersten Jahre der freieren Schiffahrtspolitik, stieg die Zahl der Hamburger Schiffe, welche nach der Westküste ausliefen, auf 42, während sie im ganzen vorhergehenden Jahrzehnt nicht über 26 hinausgekommen war. Aber auch Hamburg hatte dadurch, daß es den Zoll auf Guano im Jahre 1852 aufhob und den Schiffszoll für Schiffe, welche Guano geladen hatten, um die Hälfte herabsetzte, dazu beigetragen, daß der Handel lebhafter wurde. Ferner erleichterte Peru die Schiffahrt, indem die Schiffe, welche auf den Chincha-Inseln Guano geladen hatten, zur Erlegung des Ausfuhrzolls nicht mehr Callao anzulaufen brauchten. Durch diese Erleichterungen im Verkehr mit der Westküste wurden auch die regelmäßigen Abfahrten möglich, die von der Firma D. F. Weber nach Valdivia und Valparaiso eingerichtet wurden und, zuletzt allerdings nur noch nach Valparaiso, bis zum Jahre 1860 bestanden. Außerdem liefen die nach San Francisco fahrenden Segelschiffe von J. C. Godeffroy & Sohn⁴⁾ stets Valparaiso an; die chilenische Linie dieser Firma wurde auch noch aufrecht erhalten, als sie ihre kalifornischen Fahrten infolge der geringer werdenden Auswanderung bereits eingestellt hatte. Im Februar 1855 entstanden dann weitere drei Segelpacketlinien nach der Westküste; die eine, nach Valparaiso, welche von der Slomanschen Reederei mit sieben Schiffen unternommen wurde, hörte bereits im nächsten Jahre wieder auf, die beiden anderen Packetlinien fuhren nach Callao, haben aber auch nicht lange Bestand gehabt. Die erste von diesen, welche der Zollbegünstigungen in Peru wegen unter peruanischer Flagge fuhr, erlosch ebenfalls 1856, die

1) S. Baasch, S. 235.

2) S. S. 12.

3) S. pr. H.A. 1853, Bd. I, S. 16.

4) S. S. 118.

andere, deren Schiffe außer Callao auch Arica und Islay anliefen, war bis 1857 in Betrieb¹⁾.

So verschwanden die Packetfahrten häufig ebenso schnell wieder, wie sie entstanden waren. Ein größeres Risiko war mit der Errichtung von Packetfahrten für die Reeder nicht verknüpft, da die Segelschiffe auch leicht außerhalb regelmäßiger Fahrten beschäftigt werden konnten. Sie unterscheiden sich hierin von den regelmäßigen Dampfschiffslinien, bei welchen mit dem Aufhören der Regelmäßigkeit zu meist auch das Aufhören der betreffenden Reederei verbunden ist²⁾. Aber die Segelpacketfahrten besaßen auch nicht in dem Maße wie die Dampfschiffslinien die Kraft, den Verkehr an sich zu ziehen, und den Beziehungen zu dem betreffenden Lande geschah mit ihrem Aufhören kein wesentlicher Abbruch, da sie doch nur einen kleinen Teil der gesamten Schifffahrt darstellten.

Unter anderen Ländern war früher der Verkehr Hamburgs mit Neufundland sehr lebhaft gewesen. Im Jahre 1838 waren nicht weniger als 104 Schiffe englischer Flagge, hauptsächlich mit Schiffsbrot, gesalzenem Fleisch, Butter und anderen Provisionen, im Werte von 3,8 Mill. Mk. Bko., von Hamburg nach Neufundland gesegelt. Durch die Konkurrenz Amerikas in der Versorgung dieser Insel mit Lebensmitteln, war die Zahl der dorthin fahrenden Schiffe bis 1860 auf 32 Schiffe, darunter nur 6 hamburgische zurückgegangen.

Wenig entwickelt war der Verkehr mit Kanada.

Ebenso kamen aus Afrika nur vereinzelt Schiffe nach Hamburg. Aus dem Verkehr mit letztgenannten Ländern haben sich regelmäßige Schifffahrtsverbindungen, wie es scheint, damals noch nicht ergeben.

Durch die Aufhebung der Navigationsakte und die dadurch vermehrten Handelsbeziehungen zu den östlichen Ländern, sowie durch die Auswanderung nach Amerika und Australien hatten die Reedereien Hamburgs und Bremens einen bedeutenden Aufschwung genommen. In Hamburg gab es

am 1. Jan. 1851: 326 Schiffe von 71260 R.T.

„ 1. „ 1858 aber 491 „ „ 143433 „ (s. Tab. XXX.)

Das war innerhalb acht Jahren eine Zunahme im Verhältnis von 100 : 201. In Bremen war der Bestand in den gleichen Jahren

von 222 Schiffen mit 67770 R.T.

auf 279 „ „ 124920 „ (s. Tab. XXXI)

1) S. Baasch, S. 244.

2) S. S. 46 u. 78/79.

d. i. im Verhältnis von 100:184 gewachsen. In beiden Städten war die Zunahme beträchtlich stärker, als in Preußen (s. S. 70).

Im Jahre 1859 aber trat in Hamburg und Bremen ein Rückgang und dann ein Stillstand in der Entwicklung der Reederei ein, der die Folge der Krisis von 1857 war.

Der Bau von Eisenbahnen und die Entwicklung der Industrie war durch die Goldfunde in Australien und Amerika erheblich gefördert worden, und auch im Handel war ein bedeutender Aufschwung eingetreten, wie die folgenden Zahlen über die land- und seewärtige Einfuhr Hamburgs erkennen lassen. Dieselbe betrug

im Jahre	dem Gewicht nach 25 Mill. Ztr.	dem Werte nach 353 Mill. Mk. Bko.
1850	25,5	373
1851	28,1	392
1852	27	443
1853	29,8	530
1854	31,7	528
1855	36,8!	654!
1856 aber	36,8!	688!
1857		

Die plötzliche Steigerung der Jahre 1856 und 1857 entsprach aber nicht der voraufgegangenen Zeit, und wenschon in der 1855 erfolgten Beendigung des Krimkriegs eine Veranlassung zur Besserung der geschäftlichen Lage lag, so konnte doch eine solche Steigerung im Handel nicht natürlich sein, da eine natürliche Konsumtion derartige Sprünge nicht zu machen pflegt, sondern einigermaßen gleichmäßig fortschreitet. Es waren offenbar mehr Waren nach Hamburg importirt worden, als Bedarf vorhanden war; es hatte eine starke Spekulation in Waren Platz gegriffen, wie auch aus dem plötzlich gesteigerten Wechselverkehr, der

von 649 Mill. Mk. Bko. im Jahre 1855
auf 993 „ „ „ „ „ 1857

gestiegen war, hervorgeht. Man hatte die Waren immer wieder umgesetzt, um bei diesem erneuten Umsatze zu gewinnen, und hierdurch war eine übermäßige Preissteigerung und übermäßige Wareneinfuhr veranlaßt, die schließlich zu einer Stockung im Umsatz, und als Folge hiervon zu einer plötzlichen Entwertung der Waren selbst, führen mußte, als man sah, daß die Waren in viel größerer Menge auf dem Markt waren, als wofür der Konsum Verwendung hatte. Der Fall einiger großer englischer Häuser, die durch den Bankrott amerikanischer Banken in Mitleidenschaft gezogen waren und den Wechselverkehr mit Schweden und Norwegen ins Stocken brachten, zog den Fall dort stark engagierter Hamburger Firmen nach sich;

jede Zahlungseinstellung hatte weitere zur Folge, und schließlich konnte nur durch außerordentliche Maßregeln, durch die Gewährung eines staatlichen Kredits, der Hamburger Handel vor einem allgemeinen Bankrott bewahrt werden.

Die Folgen der Krisis traten in der Schifffahrt sehr bald hervor. Waren im Jahre 1857 in Hamburg 937 000 R.T. an Schiffen eingelaufen, so fiel diese Zahl im Jahre 1858 auf 828 000 R.T.

Weniger stark war der Rückschlag in Bremen. Gegenüber 414 000 R.T. im Jahre 1857 liefen 1858 hier 403 000 R.T. an Schiffen ein; in Bremerhaven allein aber, wohin die meisten transatlantischen Schiffe zu kommen pflegten, waren 1858 etwa 40 000 R.T. weniger Schiffe eingelaufen als im Vorjahre.

Im Vergleich zu dem bedeutenden Rückgang im Schifffahrtsverkehr blieb der Rückgang im Bestand der Reedereien Hamburgs und Bremens verhältnismäßig gering; er war

	in Hamburg	in Bremen
1. Jan. 1857	129 687 R.T.	113 850 R.T.
„ 1858	143 433 „	124 920 „
„ 1859	140 499 „	135 980 „
„ 1860	140 146 „	123 740 „
„ 1861	142 416 „	123 560 „

Immerhin fing die Reederei aber doch erst im Jahre 1861 wieder zuzunehmen an. Während man den Rückgang in der Hamburger Reederei ausschließlich als Folge des durch die Krisis verminderten Verkehrs ansehen kann, war die Abnahme in der Bremer Reederei mit durch Unglücksfälle veranlaßt worden; sie hatte 1859 10 Schiffe von 7 000 R.T. verloren, darunter einen transatlantischen Dampfer, während ein anderer durch Unwetter so schwer mitgenommen war, daß die Reederei ihn verkaufte, so daß der Bestand bremischer Dampfer damals von 11 Dampfern mit 14 700 R.T. auf 9 Dampfer mit 8 980 R.T. zurückging.

Der große Umfang des hamburgischen Handels mit England war Veranlassung, daß England schon frühzeitig mit Hamburg in Dampfschiffsverbindung kam. Als erstes Dampfschiff war die ‚Lady of the lake‘ im Jahre 1816 in Hamburg eingetroffen. Für eine Reihe von Jahren war kein weiteres gefolgt. Aber bereits im Jahre 1825 treffen regelmäßig Dampfer von London in Hamburg ein, und zu gleicher Zeit wurden auch von Amsterdam aus regelmäßige Dampferfahrten nach Hamburg unternommen. Im Jahre 1831 hatten dann auch

Hamburger Reeder, P. H. Mohrmann, P. Godeffroy, Ehlers und Feuerherd dem Senat einen Plan zu einer hamburgischen Linie zwischen Hamburg und London unterbreitet. Sie wollten mit zwei Dampfschiffen von je 400 Tons eine regelmäßige Fahrt einrichten und begeherten hierfür vom Senat das Privileg zur Postbeförderung und die Beteiligung des hamburgischen Postamts an der Aktienzeichnung. Der Plan kam aber nicht zur Ausführung¹⁾. Im Jahre 1841, als bereits 30% des hamburgischen Seeverkehrs von Dampfern wahrgenommen wurde, treten zum erstenmal auch Hamburger Dampfer im Verkehr mit England auf. Sie fuhren nach Hull, womit Hamburg durch die über dort aus Manchester importierten englischen Manufakturwaren, für die Hamburg Hauptmarkt auf dem Kontinent war, in besonders enger Beziehung stand.

Hamburg hatte England gegenüber in der Dampfschiffahrt keinen leichten Stand. Wie den Ostseehäfen, so fehlten auch Hamburg damals für die Dampfschiffahrt geeignete Ausfuhr Güter. So wertvoll wie die Einfuhr aus England nach Hamburg, waren Hamburgs Exporte dorthin nicht. Der Einfuhr aus England im Jahre 1850

an Baumwollgarn im Werte von	23	Mill.	Mk.	Bko.
von Baumwollwaren „ „ „	13	„	„	„
„ Baumwolle „ „ „	8	„	„	„
„ Wollgarn „ „ „	8	„	„	„
„ Wollwaren „ „ „	9	„	„	„

standen folgende Exporte aus Hamburg gegenüber:

für 10	Mill.	Mk.	Bko.	rohe Schafwolle
4	„	„	„	Weizen
3	„	„	„	gesalzenes Schweinefleisch
2	„	„	„	Butter,

ferner Zink im Werte von 1,7 Mill. Mk. Bko. und für 1,1 Mill. Mk. Bko. Lumpen. England beförderte mithin dreimal mehr Werte nach Hamburg, als Hamburg nach England. Ferner trafen die bereits bei Betrachtung der Dampfschiffahrt in Preußen²⁾ genannten Schwierigkeiten zum großen Teil auch für Hamburg zu, und selbst, wenn Dampfschiffe zu bauen, an der Elbe so gut möglich gewesen wäre, wie an der Themse oder am Humber, so hatte doch England Steinkohlen aus erster Hand, während diese nach Hamburg erst aus England importiert werden mußten, für die Hamburger Reeder sich mithin

1) S. Baasch, Hamburgs Handel und Schiffahrt im 19. Jahrhundert, S. 35.

2) S. S. 39.

um die Fracht und Versicherung teurer stellten, als für die englischen Reeder.

Im Jahre 1844 fuhren zwei weitere Hamburger Dampfer von je 400 R.T. zwischen Hamburg und Leeds. Eine Erweiterung der Hamburger Dampfschiffslinien erfolgte dann 1846, nachdem die Berlin-Hamburger Bahn eröffnet war. In diesem Jahre wurde die Elbe-Humber-Kompagnie begründet, welche drei Dampfer in der Fahrt nach Hull beschäftigte. 1848 fuhren ferner zwei Dampfer der Hamburger Reederei Rob. M. Sloman regelmäßig nach London¹⁾, wohin bis dahin nur englische Dampfer verkehrt hatten. Im Jahre 1849 machten diese beiden Schiffe 20 Rundreisen, während acht andere Hamburger Dampfer 54 Reisen zwischen Hamburg-Hull und Hamburg-Newcastle ausführten. Im gleichen Jahre fuhren außerdem aber noch 25 englische Dampfer ständig zwischen England und Hamburg, zwei unter niederländischer Flagge zwischen hier und Amsterdam, und zwei französische unterhielten von Havre aus regelmäßige Fahrten nach Hamburg. Am Ende der 50er Jahre stand Hamburg mit den für seinen Handel wichtigsten Ländern Europas in regelmäßiger Dampferverbindung; außer mit den bereits genannten Ländern, mit Belgien, mit Schweden und Norwegen und mit Spanien. Aber nur nach England und Belgien verkehrten auch Hamburger Dampfer; mit den übrigen Ländern vollzog sich der Dampferverkehr unter der Flagge des betreffenden Landes. Daß Hamburg nicht auch mit Frankreich unter eigener Flagge eine Dampferverbindung unterhielt, hatte seinen Grund in den in Frankreich damals noch erhobenen Differential-Schiffahrtsabgaben. Ebenfalls infolge differentieller Behandlung der fremden Flagge²⁾ kam auch eine von Hamburger Seite geplante Dampferverbindung mit Spanien nicht zustande. Anders im Verkehr mit Belgien, wo durch die 1852 erfolgte Abschaffung der Differenzierung zwischen direkter und indirekter Fahrt der erste Schritt zu einer liberalen Schiffahrtsgesetzgebung geschehen war. Nachdem auch die Differentialzölle beseitigt waren, kam es im Jahre 1856 zu einer direkten Verbindung zwischen Hamburg und Antwerpen unter Hamburger Flagge. Die unmittelbare Veranlassung hierfür war allerdings, daß Antwerpen im genannten Jahre eine Dampfschiffsverbindung mit Newyork erhalten hatte, die eine Weiterführung nach Hamburg im Interesse des hamburgischen Handels mit amerikanischen Häuten erwünscht machte.

1) S. Bd. I, S. 156.

2) S. S. 6.

Warum nun aber nicht auch im Verkehr mit Skandinavien unter Hamburger Flagge Dampfschiffahrt betrieben wurde, da doch die Ausfuhr Hamburgs nach Skandinavien die Einfuhr dorthier überwog, und auch Skandinavien so gut wie Hamburg Steinkohlen aus England importieren mußte, ist nicht ersichtlich. Vielleicht hatte man in den skandinavischen Staaten zuerst die Initiative ergriffen, oder vielleicht kam es daher, daß früher schwedische Schiffe im Verkehr mit Hamburg durch die Schiffahrtsgesetze begünstigt waren¹⁾. Im Verkehr mit Holland aber könnte wohl der Umstand, daß Holland die englische und westfälische Steinkohle so nahe hatte und daß Preußen die Ausfuhr nach Holland noch durch Ausfuhrprämien von 2 Pf. pro Zentner²⁾ begünstigte, nicht ohne Nachteil für die Hamburger Reederei geblieben sein.

Wie stand es nun mit der überseeischen Dampfschiffahrt? Nach dem im Jahre 1850 unternommenen Versuch³⁾ war Hamburg längere Jahre hindurch ohne Dampfverbindung mit den Vereinigten Staaten geblieben, während Bremen eine solche schon längere Jahre allerdings unter amerikanischer Flagge, besaß⁴⁾, zu der 1853 noch eine zweite mit zwei unter bremischer Flagge fahrenden Dampfern hinzugekommen war⁵⁾. Allerdings waren die Beziehungen Hamburgs zu den Vereinigten Staaten nicht so umfangreich, wie diejenigen Bremens, und es reisten weniger Auswanderer über Hamburg als über Bremen⁶⁾, aber für Hamburg lag die Gefahr vor, daß, wenn die Dampferfahrt ab Bremen vermehrt würde, was seit 1853 der Fall war, sich ein Teil des Hamburger Verkehrs nach Amerika auch noch der Nachbarstadt zuwenden würde, und „von den Erfahrungen, die sich für Bremen und Deutschland aus der amerikanischen Postdampferlinie ergaben, war nicht die unwichtigste die, daß sich dieser Linie mit Vorliebe die feineren Artikel zuwandten, während die gröberen Massenartikel den Segelschiffen verblieben. Das konnte Hamburg nicht verborgen bleiben und mußte zu eigener Initiative in dieser Richtung führen. Die Anstrengungen, welche in anderen Häfen gemacht wurden, um durch vermehrte und verbesserte Dampfschiffsverbindungen Auswanderung und Frachtenverkehr an sich zu ziehen, mahnten dringend, nicht hinter jenen zurückzustehen. Von England aus unterhielten mehrere Dampferlinien regel-

1) S. Soetbeer über Hamburgs Handel Bd. I, S. 170.

2) S. pr. H.A. 1851, Bd. I, S. 56.

3) S. Bd. I, S. 156.

4) S. S. 146 ff.

5) S. S. 126.

mäßige Verbindung mit den Vereinigten Staaten, Antwerpen arbeitete an der Herstellung einer Dampferlinie nach Newyork und in Frankreich plante man die Errichtung ozeanischer Dampfschiffslinien in großem Stile¹⁾.“ Daß man in Hamburg mit der Wiederholung des 1850 gemachten Versuchs einer Dampferlinie nach Newyork zögerte, hatte seinen Grund in den für die damalige Zeit außerordentlichen Kosten. Sollte ein solches Unternehmen einigermaßen in Gang kommen, so konnte dies ebensowenig, wie der Verkehr zwischen europäischen Häfen mit nur einem Dampfer betrieben werden; es mußte monatlich mindestens eine Abfahrt stattfinden, damit die Linie den Ruf einer „regelmäßigen“ erhielt, und hierzu waren im Verkehr nach Amerika zwei Dampfer notwendig. Der Preis nur eines für solche Fahrt geeigneten Dampfers von 2000 Tons stellte sich auf 750 000 Mk. Banko; ein Segelschiff von ca. 550 Tons, welches für die Passagierbeförderung nach den Vereinigten Staaten geeignet war, kam auf etwa 110 000 Mk. Banko zu stehen. Es wäre mithin das Vermögen einer bedeutenden Privatreederei erforderlich gewesen, um zwei Dampfer für die Fahrt nach Amerika bauen zu lassen. Eine derartige Aufgabe wurde am besten von einer Aktiengesellschaft unternommen, damit das Risiko sich auf mehrere Schultern verteilte. Eine solche bestand nach Amerika auch bereits seit 1847 in der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft²⁾. Unter dem Einflusse der seit Beginn der fünfziger Jahre stärker werdenden Auswanderung gab diese Gesellschaft nun im Jahre 1854 neue Aktien aus, bei deren Unterbringung man sich angesichts der Größe des Unternehmens indessen nicht auf Hamburg allein beschränken zu dürfen glaubte, und mit dem vereinnahmten Gelde wurden die beiden Dampfer „Borussia“ und „Hammonia“ in England erbaut, mit denen am 1. Juni 1856 der regelmäßige Dampferverkehr zwischen Hamburg und Newyork eröffnet wurde³⁾.

Nicht so glücklich wie dieses verlief das Dampfschiffsunternehmen nach Brasilien, welches im Jahre 1856 begründet worden war.

Der Plan, Hamburg und Brasilien miteinander durch Dampfer in Verbindung zu bringen, war ebenso alt, wie derjenige einer regelmäßigen Dampfschiffahrt nach den Vereinigten Staaten. Doch waren schon die äußeren zu überwindenden Schwierigkeiten hier größer, als im Verkehr mit Nordamerika. War die Entfernung von der Elbe nach

1) S. Baasch, Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika, S. 210/11.

2) S. Bd. I, S. 156.

3) S. Landerer, Geschichte der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-A.-G. 1897.

Newyork 3500 Seemeilen, so mußten die Dampfer auf der Fahrt nach Rio de Janeiro 5400 Seemeilen¹⁾ durchlaufen. Sie mußten mithin mit einem entsprechend größeren Quantum Steinkohlen versehen werden, und selbst, wenn, um mehr Ladungsraum zu haben, die Kanarischen oder Kapverdischen Inseln zur Kohleneinnahme angelaufen wurden, so waren die Steinkohlen doch erst dorthin geschafft worden, und kamen mithin teuer zu stehen. Noch teurer waren Steinkohlen aus demselben Grunde in den südamerikanischen Häfen. Schon aus dem Umstand, daß England erst seit 1850 in der Royal Mail Steam Packet Co. eine Dampferverbindung mit Rio de Janeiro erhielt, obgleich in diesem Hafen aus England fast so viele Schiffe ankamen, wie aus allen übrigen europäischen Ländern zusammen²⁾, läßt sich entnehmen, daß die Aussicht auf Verzinsung der in den Dampfschiffen angelegten Kapitalien in der Fahrt nach Brasilien nicht groß sein konnte. Hamburg aber befand sich trotz der bedeutenden Zufuhr an Kaffee in viel schlechterer Lage als die englischen Häfen, weil es Hamburg an der Ausfuhr dorthin fehlte. Schwankte Hamburgs Import aus Brasilien in den Jahren 1848—53 zwischen 7 und 15 Mill. Mk. Banko, so betrug die Ausfuhr Hamburgs dorthin in den gleichen Jahren doch nur zwischen 2 und 8 Mill. Mk. Banco³⁾, da der nach Deutschland importierte brasilianische Kaffee nicht mit deutschen Waren, sondern in der Hauptsache mit englischen Manufakturen und Fabrikaten bezahlt wurde, für die Deutschland wieder durch Getreide, Holz, Wolle usw. an England remittierte. Und auch nach Brasilien war, wie nach Westindien, der ehemals bedeutende direkte deutsche Export hauptsächlich von sächsischen Sackleinen durch billigere englische Baumwoll- und Leinenprodukte zurückgedrängt⁴⁾.

Die Verwirklichung einer Dampferlinie nach Brasilien hatte man 1855 ernstlich ins Auge gefaßt. Als Motive für die Begründung derselben wurden die Vermehrung der Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Brasilien und die Zunahme der Auswanderung angeführt⁵⁾. Was ersteres betraf, so hatte sich die Ausfuhr nach Brasilien in den genannten Jahren allerdings verdoppelt. Wenn nun aber auch die Auswanderung mit als Motiv zur Begründung einer Dampfschiffslinie angeführt wird, so sind in dieser Beziehung wohl

1) 1 Seemeile = 1852 m.

2) S. pr. H.A., 1856, Bd. II, S. 488.

3) S. Baasch, S. 232.

4) S. Soetbeer, Hamburgs Handel 3, S. 286.

5) S. Baasch, S. 236.

mehr Erwartungen und Hoffnungen als Tatsachen maßgebend gewesen. Die Auswanderung über Hamburg nach Brasilien hatte allerdings in den Jahren 1849 bis 1854 auch zugenommen, sie war von 37 Personen auf 1294 gestiegen; aber diese Zahl war doch zu gering, um eine Dampfschiffslinie wirksam zu unterstützen. Nichtsdestoweniger wurden in einer Generalversammlung im Jahre 1855 die Statuten der Hamburg-Brasilianischen Dampfschiffahrtsgesellschaft festgestellt. Diesem zufolge war der Zweck des Unternehmens die Herstellung einer regelmäßigen Dampfschiffslinie zwischen Hamburg und Brasilien zur Hebung und Beschleunigung des Handels und der Schifffahrt und „zur Förderung der Kolonisation dieses Landes“. Die Förderung der Kolonisation Brasiliens war mithin einer ihrer Zwecke. So wichtig für die Entwicklung einer Ausfuhr nach Brasilien die Anwesenheit vieler Landsleute in Brasilien sein mochte¹⁾, so ging es doch über den Rahmen eines Reedereiunternehmens hinaus, eine Kolonisation betreiben zu wollen, und den Aktionären konnte damit schwerlich ein Dienst geleistet werden. Das Reedereiunternehmen mußte sich auf ein bestehendes Verkehrsbedürfnis gründen und konnte die Ausdehnung des Verkehrs fördern; aber es mit einem Kolonisationsunternehmen verquicken zu wollen, um dadurch den Verkehr zu schaffen, war mehr spekulativ als praktisch und ging einestheils über die naturgemäßen Zwecke, anderenteils über die Mittel des Unternehmens hinaus. Man kann sich den Gedanken nur erklären durch vollständig irrtümliche Ansichten über Voraussetzungen und Bedingungen für eine Auswanderung und über die Möglichkeit dieselbe zu dirigieren. Wenn Brasilien, wie bereits an anderer Stelle bemerkt, in sich selbst keine Anziehungskraft für Auswanderer besaß, so konnte der Versuch, Reederei mit Kolonisation zu verbinden und erstere auf letztere zu stützen, nur ungünstig ausfallen²⁾.

1) In einem Bericht aus Brisbane in Australien aus dem Jahre 1869 wird gerade darüber Klage geführt, daß die dort ansässigen Deutschen sich nicht mit heimatlichen Produkten versehen, weil, wie es dort heißt, „sie zu wenig Anhänglichkeit an ihr Vaterland besaßen“.

2) Der Satz „trade follows flag“, welcher in diesen Kolonisationsbestrebungen ausgesprochen war, hat nur insoweit Berechtigung, als die Bedingungen zur Ausbreitung des Handels überhaupt vorhanden sind, und die Produkte, welche abgesetzt werden, den gleichen Produkten anderer konkurrierender Länder an Brauchbarkeit und Beschaffenheit gleichwertig und nicht teurer sind als diese; wessen Schiffe mit solcher Ladung dann zuerst am Platze sind, der mag sagen, trade follows flag. Daß dieser Satz im übrigen nur ein Schlagwort ist, geht auch daraus hervor, daß seine Umkehrung „flag follows trade“ keineswegs ungebrauchlich ist. Eines hat so viel Berechtigung, wie das andere und die Wahrheit liegt zwischen beiden.

Im Dezember 1856 ging die Teutonia als erster Dampfer der Hamburg-Brasilianischen Dampfschiffahrtsgesellschaft von Southampton nach Rio de Janeiro ab, am 20. Februar 1857 folgte ihr direkt von Hamburg die Petropolis; mit diesen beiden Schiffen und einem dritten Dampfer „Prinzessin von Joinville“ hatte die Flotte der Gesellschaft einen Raumgehalt von 3600 R.T.

Bereits im September 1857 beschloß die Generalversammlung der Aktionäre, eine Zweiglinie von Rio nach Buenos Aires, mit Berührung von Santos, Desterro, Rio Grande und Montevideo einzurichten, um Anteil an dem Passagierverkehr nach den südbrasilianischen Häfen und Argentinien zu gewinnen, und eine Anleihe von 1½ Mill. Mk. Bko. wurde zu diesem Zwecke genehmigt. Doch ergab sich bald, daß an eine Fortführung des Unternehmens in der bisherigen Weise nicht zu denken war, geschweige denn an Errichtung von Zweiglinien. Im Jahre 1857 waren sieben Fahrten nach Brasilien gemacht; ihr Resultat war aber nichts weniger als ermutigend. Ende des Jahres 1857 standen die zu 1000 Mk. Bko. ausgegebenen Aktien 530. Im gleichen Jahre waren noch eine Dampfschiffslinie von Genua, eine von Marseille, eine andere von Havre, eine vierte von Lissabon, eine von Antwerpen, und schließlich, als sechste, noch eine neue Dampfschiffslinie von England aus nach Brasilien eröffnet worden. Die Frachten waren unter diesen Umständen die denkbar niedrigsten, und zu alledem blieb die erwartete Zunahme in der Auswanderung aus. Infolge der 1857 eintretenden Handelskrisis trat anstatt der erwarteten Steigerung des Handelsverkehrs eine Abnahme und dann infolge der Abnahme der Importe von Rohrzucker eine Stagnation im Handel mit Brasilien ein. Zudem waren die Retourladungen häufig nach England bestimmt. Vielleicht hätte sich das Unternehmen aber trotzdem noch über Wasser gehalten. Doch ergab eine Untersuchung der Finanzen erstens, daß von den 9000 Aktien noch 644 unbegeben waren und ferner, daß die Gesellschaft zur Beschaffung von Barmitteln bedeutende Schulden kontrahiert hatte. Die zur Untersuchung eingesetzte Kommission empfahl darauf den Aktionären, außer der bereits in England gemachten Prioritätsanleihe von 750 000 Mk. Bko. weitere 1,3 Mill. Mk. Bko. durch eine Lotterie zu beschaffen. Der Hauptgewinn sollte in dem Dampfer Prinzessin von Joinville, oder in einer Barzahlung von 400 000 Mk. Bko. bestehen. Zur Ausführung dieses eigenartigen Gedankens kam es nicht, weil in Hamburg Privatlotterien verboten waren, und es blieb der Gesellschaft nichts anderes übrig, als ihren Konkurs anzumelden. Ihre drei Dampfer wurden versteigert, die Teutonia und Petropolis kaufte die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktiengesell-

schaft, der dritte ging in den Besitz einer englischen Reederei über¹⁾. Ein vor Begründung dieser Dampfschiffslinie von Ad. Soetbeer ausgearbeitetes Projekt, wonach die englische Royal Mail Steam Packet Co. gegen eine Vergütung aus der Hamburger Postkasse veranlaßt werden sollte, im Anschluß an ihre Abfahrten und Ankünfte von Southampton einen Dampfer von und nach Southampton laufen zu lassen, war infolge dieses Unternehmens nicht zur Ausführung gekommen, wenschon diese Verbindung vor der Hand wohl dem dringendsten Bedürfnisse genügt haben dürfte²⁾.

Für eine Reihe von Jahren wurde das Unternehmen einer Dampfschiffsverbindung mit Brasilien nicht wieder aufgenommen; die Linie nach Newyork war die einzige transozeanische Dampfschiffsverbindung unter Hamburger Flagge. Inzwischen wurden die Verbesserungen im Bau der Schiffsmaschinen gemacht³⁾. Die Maschinen arbeiteten ökonomischer, die Dampfschiffe wurden rentabler. Die Stagnation, welche im Handel mit Brasilien fast ein Jahrzehnt lang bestanden hatte, wich einer langsamen Zunahme der Ein- und Ausfuhr dorthin, und schließlich empfand man die Verbindung zwischen Hamburg und einem seiner wichtigsten Importländer als mangelhaft, die Presse wies hierauf hin, und jetzt wurde der Versuch, Hamburg mit Brasilien in Dampferverbindung zu bringen, von einem der tüchtigsten und unternehmendsten Hamburger Schiffsmakler, August Bolten abermals gemacht. Man ging indessen vorsichtiger zu Werke. Es wurde nicht gleich eine Anzahl Dampfer gebaut, sondern man stellte zwei englische Dampfer probeweise in die Fahrt ein, zu denen noch ein dritter unter deutscher Flagge fahrender Dampfer kam; es wurden gleichsam Versuchsfahrten veranstaltet, und auf Grund der Erfahrungen, welche auf dieser Linie drei Jahre hindurch gemacht wurden, kam dann die 1871 begründete und noch gegenwärtig bestehende Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft zustande, durch die Hamburg zu Ende der 70er Jahre in regelmäßige 14 tägige Verbindung mit Südamerika kam.

Das schon im Jahre 1847 gehegte Projekt, mit Westindien Dampferverbindung herzustellen, welches 1866 abermals aufgenommen wurde, kam erst 1871 zur Ausführung.

1) S. Baasch, S. 236 ff.

2) S. Baasch, S. 223.

3) S. S. 121.

Unter die Länder, welche für die hamburgische Schifffahrt Bedeutung hatten, gehörte die Westküste Südamerikas in doppelter Hinsicht, einerseits weil die Einfuhr dorthin groß war, andererseits weil eine beträchtliche direkte Ausfuhr aus Deutschland dorthin stattfand, die zum Teil über Westindien und die Landenge von Panama nach den nördlichen Häfen, zum größten Teil aber direkt um das Kap Horn vermittelt wurde. Der Mangel an ausgehender Ladung, welcher der Nordsee-Reederei sonst so große Schwierigkeiten bereitete, war hier nicht vorhanden. Hieraus ist es auch zu erklären, daß nach einer im Jahre 1869 veranstalteten Probeexpedition, Hamburg bereits im Jahre 1872 mit dieser entfernten Küste durch die Begründung der Dampfschiffahrtsgesellschaft „Kosmos“ in regelmäßige Dampferverbindung trat.

Ein besonders schwieriges Unternehmen war es dagegen, Hamburg mit dem Osten in Dampferverbindung zu bringen. Solange der Suezkanal nicht eröffnet war, konnte dies überhaupt nicht gewagt werden, weil einem deutschen Unternehmen die Stützpunkte, welche die englische Schifffahrt und der englische Handel in den britischen Kolonien, so im Kapland, in Mauritius und in Hinterindien hatten, fehlten. Die Aufhebung der Navigationsakte hatte auch hier wohl die Möglichkeit für deutsche Schifffahrt geschaffen, die praktische Ausführung scheiterte aber an der Länge der Reise und dem geringen deutschen Export. Durch die Eröffnung des Suezkanals (1869) wurden aber die Entfernungen nach dem Osten sehr erheblich geringer; die Fahrt von Hamburg nach Singapore wurde von 13 100 Seemeilen auf 8500 Seemeilen, die Fahrt nach Schanghai von 15 300 auf 10 700 Seemeilen abgekürzt, der zurückzulegende Weg war mithin um etwa ein Drittel kürzer geworden. Seit der Begründung des Norddeutschen Bundes stand auch, da die Handelsverträge Preußens mit China und Japan¹⁾ auf diesen übergingen, einem Verkehr Hamburger Schiffe mit dem Osten, und besonders mit Japan, nichts mehr im Wege, als der Mangel an ausgehender Ladung. Wenn trotzdem im Jahre 1871 durch die Begründung der deutschen Dampfschiffsreederei „Kingsin Linie“ eine Verbindung hergestellt wurde, die mit vier Dampfern von durchschnittlich je 800 Netto-R.T. die Fahrt nach China aufnahm, so konnte dieselbe sich doch nur dadurch existenzfähig erhalten, daß ihre Dampfer ausgehend wie einkommend englische Häfen anliefen. Lange Zeit hindurch haben die Schiffe in Hamburg nur wenige 100 Tons Ladung erhalten. So bescheiden aber auch der Anfang hier war, so war er doch der erste Schritt, um

1) S. S. 14.

den deutschen Handel mit dem Osten zu entwickeln und ihm von England unabhängig zu machen.

Wie in Hamburg, so wurde auch in Bremen Dampfschiffahrt unter heimatlicher Flagge zuerst im Verkehr mit Großbritannien hergestellt. Das erste im Jahre 1842 begründete Unternehmen scheiterte an der schlechten Beschaffenheit des zur Probe fahrenden Dampfschiffes. Im Jahre 1844 wurde es von neuem von einer Bremer Kompanie aufgenommen und zu gleicher Zeit auch eine Dampferverbindung zwischen der Weser, den Nordseebädern und Amsterdam eingerichtet. Diese Gesellschaft löste sich im Jahre 1849 auf und an ihre Stelle traten nun englische Dampfer, die bereits 1848, als die deutschen Flußmündungen von dänischen Kriegsschiffen blockiert wurden, Fahrten vermittelten¹⁾ und auch nachher fortführen, den Dampferverkehr wahrzunehmen. Bremischerseits wurde der Versuch, in diese Fahrten hineinzukommen, bis zum Jahre 1857 nicht wieder erneuert. Das Hauptgeschäft Bremens lag, wie bekannt, auch nicht im Verkehr mit England, sondern mit den Vereinigten Staaten²⁾ und das erste bremische Dampfschiffsunternehmen von Bestand, wurde auch auf diesem seinem Haupterwerbsfelde aufgebaut.

Zwischen Europa und Amerika bestand bis zum Jahre 1847 nur eine transatlantische Dampfschiffslinie, die englische Cunard Line, deren Dampfer zwischen Liverpool und Newyork fuhren, und die eine jährliche Subvention von 75 000 £ von der englischen Regierung bezog. Sie diente aber in erster Linie englischen Interessen; die Verbindung der Vereinigten Staaten mit dem übrigen Europa geschah nur durch Segelschiffe. Die Erwägung der Vorteile einer direkten Verbindung mit dem Kontinent, die Unabhängigkeit von England, die schnellere Postverbindung, und die weitere Idee einer direkten Überlandpost über Triest nach Ostindien führten dann dazu, daß man auch in Amerika die Begründung einer Dampfschiffsverbindung mit einem Hafen des europäischen Kontinents ins Auge faßte. Die Linie sollte eine Postsubvention von jährlich 100 000 \$ erhalten. Das Projekt gewann Gestalt und es bewarben sich darum England, Portugal, Dänemark und Frankreich, Belgien und Holland und ferner Hamburg und Bremen. Letztere beiden Städte hatten schon seit der Unabhängigkeitserklärung der Vereinigten Staaten zahlreiche Beziehungen zu

1) S. Statistische Nachrichten über das Großherzogtum Oldenburg 1857, S. 112.

2) Vergl. S. 126.

demselben, und besonders waren viele bremische Kaufleute in den neuen Staaten etabliert, und die guten Beziehungen, welche sie zu einflußreichen Persönlichkeiten in Amerika hatten, trugen mit dazu bei, dass man sich in Amerika für Bremerhafen als diesseitigen Endpunkt der projektierten Linie entschied. Vor allem aber hatte man in Bremen auch Deutschland für die Angelegenheit zu interessieren gewußt¹⁾, man hatte auf die Bedeutung hingewiesen, welche ein derartiges Unternehmen, das einzige seiner Art in ganz Europa außer der Cunard Line, für den deutschen Handel haben könnte, und den persönlichen Bemühungen angesehenere Bremer Kaufleute gelang es, die deutschen Regierungen für das Unternehmen zu erwärmen und mehr als deren bloßes Wohlwollen zu gewinnen. Das Königreich Hannover setzte seine Zölle auf amerikanische Produkte herab und ermäßigte sie bis auf eine Rekognitionsgebühr, so daß Tran, Tabak, Baumwolle, die damaligen Hauptprodukte der Vereinigten Staaten, zu Land und zu Wasser ihren Weg in das Land nehmen konnten, und dies war in den Verhandlungen mit den Vereinigten Staaten für Bremen besonders wichtig, denn Bremen war der Haupthafen für Hannover. Bremen selbst erklärte sich bereit, ein amerikanisches Postamt in seinen Mauern einzurichten und die Schleusen seiner Hafenanlagen in Bremerhaven zu erweitern. Als nun aber schließlich doch noch das ganze Unternehmen in Frage stand, weil die Mittel zur Begründung der Gesellschaft in Amerika nicht aufgebracht werden konnten, zeichneten, ebenfalls auf Antrieb Bremer Kaufleute, Preußen für das Unternehmen 100 000 \$ (Dollar), Hannover 25 000 \$, Sachsen 20 000 \$, Oldenburg, Baden, Frankfurt je 10 000 \$, Nassau, Hessen Darmstadt und sämtliche thüringische Staaten geringere Beträge, Bremen selbst 100 000 \$, so daß im ganzen 386 000 \$ von deutscher Seite zusammenkamen, die an zwei mit der Zeichnung der Aktien in Amerika betraute Firmen auf diese vorgeschossen wurden. Hierdurch war das Zustandekommen des Unternehmens gesichert und von 1847²⁾ an fuhren ihre beiden Dampfer Washington und Hermann der Ocean Steam Navigation Co., wie man die Gesellschaft genannt hatte, abwechselnd einmal monatlich zwischen Newyork und Bremerhaven. Die Absicht, die Verbindung zu einer 14 tägigen zu gestalten, wozu weitere Zuschüsse aus Deutschland notwendig gewesen wären, kam über die Ereignisse des Jahres 1848 nicht zur Ausführung. Zwei andere Dampfer der Gesellschaft, Humboldt und Franklin, kamen an-

1) S. A. Duckwitz, Denkwürdigkeiten aus meinem öffentlichen Leben, S. 61 ff.

2) In Bd. I, S. 155 ist irrtümlich das Jahr 1848 genannt.

statt nach Bremen oder Hamburg, wie angestrebt wurde, in die Fahrt nach Havre.

Wie weit diese einmal monatliche Dampferverbindung mit Newyork den Handel Bremens demjenigen Hamburgs gegenüber nun etwa begünstigt hat, läßt sich schwer in Zahlen ausdrücken. Der Verkehr beider Städte mit den Vereinigten Staaten nahm in den folgenden Jahren stark zu. Am meisten trug dazu wohl der 1846 erfolgte Übergang der Vereinigten Staaten von einer prohibitiven zu einer freihändlerischen Zollpolitik bei; jedoch war auch die zunehmende Auswanderung von günstigem Einfluß. Der größte Gewinn dürfte für Bremen wohl darin gelegen haben, daß sein Prestige gehoben wurde und daß durch das amerikanische Dampfschiffsunternehmen dem späteren bremischen Unternehmen vorgearbeitet wurde.

Die Gelegenheit, die zwei letzten Dampfer der ersten deutschen Kriegsmarine für zusammen 165000 Taler zu erwerben, veranlaßte sodann im Jahre 1853 die Bremer Firma W. A. Fritze & Co., diese beiden Dampfer, ‚Hansa‘ von 2400 Tons und 1000 Pferdekraft und ‚Germania‘ von 1800 Tons und 650 Pferdekraft in die Fahrt nach Newyork einzustellen. Dies war der zweite Versuch deutscher Reeder eine überseeische Dampfschiffahrt zwischen Deutschland und Amerika unter deutscher Flagge zustande zu bringen¹⁾. Angesichts der Konkurrenz der amerikanischen Linie konnte dieser Versuch aber nur gewagt werden, weil gerade damals die Auswanderung sehr lebhaft war. Die Hansa konnte 750 Auswanderer und 400 Tons Ladung nehmen, die Germania hatte Platz für 400 Auswanderer und 600 Tons Ladung. Vor allem aber war das Anlagekapital für die Schiffe so gering, daß das Risiko, mit diesen Dampfern in Konkurrenz gegen die amerikanischen Dampfer zu fahren, nicht sehr groß war. Die Schiffe traten im August 1853 ihre ersten Reisen an und auch im folgenden Jahre hatte Bremen auf diese Weise alle 14 Tage Dampferverbindung mit den Vereinigten Staaten. Im Jahre 1855 wurden die beiden Dampfer von der englischen Regierung für Truppentransporte nach der Krim gechartert, so daß das alte Verhältnis einer einmal monatlichen Verbindung mit den Vereinigten Staaten unter amerikanischer Flagge wieder bestand²⁾.

Der Vertrag der amerikanischen Postverwaltung mit der Ocean Steam Nav. Co. ging 1857 zu Ende und es war mehr als fraglich, ob derselbe dann erneuert werden würde, da schon 1852 bei

1) Über den ersten Versuch vergl. Bd. I, S. 156.

2) S. pr. H.A. 1856, Bd. II, S. 425.

Verlängerung des zuerst auf fünf Jahre abgeschlossenen Vertrages seitens konkurrierender englischer Dampfschiffahrtsgesellschaften alles daran gesetzt worden war, der Bremer und Havreser Linie den Zuschuß, der für jede Reise über den Ozean 16 666 \$ betrug, zu entziehen, und nur den geschicktesten Bemühungen namentlich des preußischen Gesandten in Washington war es damals gelungen, dem streitig gemachten Kontrakt wieder Anerkennung zu verschaffen¹⁾. Es schien aber ausgeschlossen, daß sich die Gesellschaft ohne diese Subvention künftig werde halten können, da auch in den besten Jahren eine viel über die gewöhnliche Kapitalverzinsung hinausgehende Dividende nicht verdient worden war. Die Fritzeschen Dampfer, die nach Beendigung des Krimkrieges wieder in die Newyorker Fahrt eingestellt waren, konnten bei ihren ausnahmsweise billigen Anschaffungskosten auch kaum als Beweis dafür dienen, daß Mitte der fünfziger Jahre eine Dampferverbindung zwischen Deutschland und Amerika auch ohne Subvention möglich war. Neben ihnen fuhren aber noch zwei weitere amerikanische Dampfer, Ariel und Vanderbilt, und außerdem hatte sich ein englisches Unternehmen, die „European and American steam shipping Company“ an den Fahrten zwischen Bremen und Amerika beteiligt. Ferner waren von Hamburg aus im Jahre 1856 seitens der Hamburg. Amerikanischen Packetfahrt A. G. regelmäßige Dampferfahrten nach Newyork eröffnet worden. Hieraus ergab sich, wenn die Ocean St. N. Co. zu fahren aufhörte, für Bremen die Notwendigkeit, dieses Unternehmen durch ein anderes zu ersetzen; und es entsprach dem Unternehmungsgeist bremischer Kaufleute und der Tradition²⁾, dieses unter eigener Flagge zu betreiben und sich dadurch in diesem ihrem wichtigsten Erwerbsefelde aus der Abhängigkeit von der fremden Flagge zu befreien. Dies geschah durch die Gründung des Norddeutschen Lloyd im Jahre 1857. Der Zweck der Gründung der Gesellschaft war außer dem hauptsächlichsten, dem der Unterhaltung eines regelmäßigen Dampfschiffsverkehrs zwischen Bremen und Newyork, die Herstellung einer regelmäßigen Dampfschiffslinie im Verkehr mit London und Hull, ferner der Betrieb der Flußschiffahrt auf der Unterweser und die Übernahme von Fluß- und Seeversicherung. Die Beschaffung der Mittel für den Bau von vier transatlantischen und drei für die englische Fahrt bestimmten Dampfern sollte durch Ausgabe von 40 000 Aktien zu je 100 Tlr. Gold erfolgen, von denen zunächst 20 000 aufgelegt und begeben wurden.

1) S. pr. H.A. 1856, Bd. I, S. 156.

2) S. Bd. I, S. 166.

Die wohl beabsichtigt gewesene Herstellung eines wöchentlichen Dienstes im Newyorker Verkehr in Abwechslung mit den Dampfern der Ocean St. N. Co. kam nicht zustande, da der Kongreß den Kontrakt mit dieser Gesellschaft nicht erneuert hatte und diese deshalb liquidirte. Der erste Dampfer des Norddeutschen Lloyd trat am 1. Juni 1858 die Reise nach Newyork an. Insgesamt wurden in diesem Jahre fünf Dampferfahrten nach Newyork unter bremischer Flagge gemacht. Die englischen Dampfer zogen sich aus der Fahrt zurück und die Fahrten amerikanischer Dampfer wurden 1858 auf neun gegenüber 16 Reisen im Jahre 1857 verringert und seit 1859 wurde der Dampferverkehr mit Newyork ausschließlich unter bremischer Flagge betrieben. Da aber durch die Krisis von 1857 ein Rückschlag im Verkehr mit den Vereinigten Staaten eingetreten war und die Gesellschaft gleichzeitig von einigen schweren Unfällen ihrer Schiffe betroffen wurde, war ihr Fortbestand stark gefährdet. Das Unternehmen wurde dadurch neu befestigt, daß es 10 000 Aktien, die ihm zum Kurse von 28 % von der Darmstädter Bank angeboten waren, zurücknahm, wodurch die Zahl der in Umlauf befindlichen, inzwischen um 10 000 vermehrten Aktien der Gesellschaft von 28 000 auf 18 000 Aktien reduziert und ihre Verbindlichkeiten mithin um diese Differenz geringer wurden.

Auch im Verkehr mit Großbritannien gewann die deutsche Flagge durch die Fahrten der Dampfer des Norddeutschen Lloyd. Im Jahre 1857 waren 83 mal englische Dampfer in Bremen eingetroffen, 1858 betrug ihre Zahl aber nur zwei, während die Zahl der unter bremischer Flagge unternommenen Dampferfahrten in diesem Jahre von 12 auf 158 zunahm. Diese rasche Steigerung der Fahrten im Verkehr mit England zu einer Zeit, als die Krisis in ihrer ganzen Schwere auf dem Handel lastete, erscheint als ein zu schnelles Vorgehen im Verkehr mit England und läßt darauf schließen, daß mehr Schiffe in diese Fahrt hineingebracht waren, als der Verkehr erforderte. Dieser Eindruck wird auch durch die Jahresberichte der Gesellschaft bestätigt. Es heißt etwas euphemistisch in dem Berichte über das Jahr 1859 mit Bezug auf die englische Fahrt des Norddeutschen Lloyd: „In der Fahrt auf London im Jahre 1859 wurden nur 57 ganze Reisen gegen 64 Reisen im Jahre 1858 gemacht, demungeachtet hoben sich die Einnahmen um ca. 14 000 Tlr.“, und weiter: „Der Verkehr mit Hull gestattete eine Beschränkung der Transportmittel; gegen 93 ganze Reisen im Jahre 1858 wurden nur 64 Reisen im Jahre 1859 zurückgelegt.“ — Im Jahre 1860 war die Gesellschaft im Besitz von sechs Dampfern für die englische Fahrt,

von denen indessen nur drei hierin Verwendung finden konnten, und noch im Bericht über das Jahr 1864 heißt es, daß einer dieser Dampfer verkauft sei, weil sich der Betrieb auch mit fünf Dampfern aufrecht erhalten lasse. Erst 1864, zur Zeit, als Bremen infolge des amerikanischen Bürgerkrieges auf den englischen Baumwollmarkt angewiesen war, hoben sich die Dampferfahrten nach England wieder zu dem Umfang, in welchem sie bereits 1858 aufgenommen gewesen waren. Es läßt sich aber nicht leugnen, daß der bremische Handel mit England durch dieses reichliche Angebot an Schiffsräume gefördert wurde, wie die folgenden Zahlen zeigen.

Die Einfuhr Bremens aus Großbritannien betrug dem Werte nach:

1856	4,4	Mill. Taler	1861	9,4	Mill. Taler
1857	5,3	„ „	1862	8,9	„ „
1858	8,2!	„ „	1863	8,5	„ „
1859	8,9	„ „	1864	10,9	„ „
1860	8,7	„ „			

Bei weiterem Eingehen auf diese Zahlen ergibt sich indessen, daß diese Mehreinfuhr aus Produkten besteht, die sonst direkt aus den Ursprungsländern bezogen zu werden pflegen, wie Baumwolle und Reis. Die Forcierung der englischen Fahrt geschah mithin zugunsten des englischen Zwischenhandels und zum Nachteil der direkten Einfuhr Bremens in seinen Haupthandelsartikeln.

In die Entwicklung der bremischen Dampfschiffahrt trat der amerikanische Bürgerkrieg, infolge des Zurückgehens der amerikanischen Handelsflotte, eher fördernd als hemmend ein. Die nach Beendigung desselben einsetzende starke Auswanderung¹⁾ gab ihr dann einen kräftigen Aufschwung; sie war die Veranlassung, daß auf Anregung der in Baltimore ansässigen Baltimore and Ohio Railroad Company der Norddeutsche Lloyd im Jahre 1868 eine neue Linie nach Baltimore mit zunächst zwei Dampfern einrichtete. 1869 wurde auch eine Linie nach Neworleans über Havanna eröffnet, die aber nur Saisonlinie war, d. h. es wurden nur von September bis April, die Hauptverschiffungszeit für Baumwolle, Fahrten unterhalten. Während aber die Verbindung mit Baltimore, durch die Auswanderung unterstützt, sich ziemlich gut entwickelte und weiter ausgebaut wurde, obgleich es den Dampfern, da Newyork fast den ganzen Import von Europa monopolisierte, an Ausfracht fehlte, brachte die Fahrt nach Neworleans es eigentlich kaum über ein Vegetieren hinaus. Aus dem eben für Baltimore angegebenen Grunde fand sich auch für Neworleans so gut wie keine Ausfracht und eine Auswanderung

1) S. S. 118.

nach diesem Hafen in größerem Umfange gab es auch nicht, weil die Südstaaten wegen des heißen Klimas und der überwiegend farbigen Bevölkerung zur Niederlassung wenig geeignet waren. Dazu kam dann noch ein Schiffahrtshindernis in der Mississippibarre, auf der die Schiffe mitunter wochenlang an Grund saßen.

Die Konkurrenz, welche zwischen Hamburg und Bremen bestand, die schon häufiger zur gleichzeitigen Schöpfung neuer Schiffahrtsverbindungen geführt hatte und die 1869 die Hamburg Amerikanische Packetfahrt A.G. ebenfalls zur Eröffnung einer Linie nach Neworleans veranlaßt hatte, bewirkte, daß, als Hamburg 1871 seine Dampferlinie nach Westindien eröffnete, Bremen in dem gleichen Jahre ebenfalls eine Verbindung dahin einrichtete. Während erstere Bestand hatte, ging aber letztere nach wenigen Jahren wieder ein. Die Ursache für den Erfolg des einen und den Mißerfolg des anderen Unternehmens lag wohl hauptsächlich darin, daß der Handel mit Westindien vorzugsweise in Hamburg¹⁾, weniger in Bremen lag; daneben aber wurde in Hamburg auch geeigneteres Schiffsmaterial in die Fahrt eingestellt, als Bremen es tat. In Hamburg legte man auf die Beförderung der Güter das Hauptgewicht und stellte zu diesem Zwecke Schiffe ein, welche zwar nicht schnell fuhren, aber auch wenig Kohlen verbrauchten, Schiffe, welche aus der Newyorker Fahrt genommen waren, weil sie hier den Ansprüchen nicht mehr genügten, die aber, nachdem sie neue sparsamere Maschinen erhalten hatten, für den westindischen Dienst sehr geeignet waren; auch ging man in der Einrichtung der Linie nach Westindien wohl mit mehr Gründlichkeit und Vorsicht zu Werke als es in Bremen geschah²⁾.

In Bremen suchte man anscheinend Erfahrungen, die im Verkehr mit Newyork gemacht waren, auf Westindien anzuwenden und faßte neben dem Warenverkehr hauptsächlich die Beförderung von Kajütenpassagieren ins Auge. Das bedingte den Bau neuer, für Tropenfahrten eingerichteter Schiffe, die, weil sie für die damalige Zeit verhältnismäßig schnell fahren sollten, schon infolge ihrer Bauart und der Maschinen- und Kohlenräume keine großen Räume für Ladung hatten. Durch die Einrichtungen für Kajütenpassagiere und was damit zusammenhängt, wurden dieselben dann noch mehr beschränkt. Die Bremer Linie arbeitete also zunächst mit einem erheblich größeren Anlagekapital. Die in der Fahrt beschäftigten Dampfer der Hamburg Amerikanischen Packetfahrt A. G. standen 1871 zu Buch:

1) S. S. 129.

2) Vergl. hierüber die Berichte des Jahres 1870 der H.A. P.A.G. und des Nordd. Lloyd an ihre Generalversammlungen.

D. Borussia mit Mk. Banko	289 000
D. Bavaria „ „ „	258 000
D. Teutonia „ „ „	249 000

Zusammen Mk. Banko 796 000 = 1,2 Mill. Mk.

die Dampfer des Norddeutschen Lloyd

D. König Wilhelm	Mk. 1,2 Mill.
D. Kronpr. Friedr. Wilhelm	„ 1,2 „
D. Graf Bismarck	„ 1,2 „

Zusammen Mk. 3,6 Mill.

Der Einstandspreis der letzteren war also dreimal so groß. Daneben ergaben sich aus ihrem Zwecke bedeutend höhere Betriebsunkosten, denen entsprechende Einnahmen aus dem Passagierverkehr nicht das Gleichgewicht hielten, einmal, weil derselbe in der Hauptsache Saisonverkehr war und zweitens, weil die Reisenden, die überwiegend englischer Nationalität waren, größtenteils bei ihrer nationalen Flagge auf den Dampfern der Royal Mail Line blieben. Es ergaben sich also bedeutende Verluste, die schließlich zur Einstellung der Fahrten zwangen, weil inzwischen auch die Geschäftsergebnisse der anderen Zweige so ungünstig geworden waren, daß eine weitere Fortführung eine Gefahr für das ganze Unternehmen hätte werden können.

In der Dampfschiffahrt haben sich Hamburg und Bremen wie folgt entwickelt:

	Bestand in Hamburg		Bestand in Bremen	
	9 Dampfer	2 840 R.T.	— Dampfer	— R.T.
1. Jan. 1851				
„ 1856	11	5 980	2	3 250
„ 1861	17	10 184	8	8 480
„ 1866	22	15 469	11	17 350
„ 1871	36	28 397	27	42 389

Hamburg übertrifft hiernach Bremen an Zahl der Dampfer, nicht aber an Tonnengehalt. Die schnelle Entwicklung der Vereinigten Staaten und die Zurückdrängung der amerikanischen Flagge in diesen Fahrten gestattete in Bremen eine starke Vermehrung der Dampferflotte, die aber ganz überwiegend im Verkehr mit den Vereinigten Staaten beschäftigt war, mithin eine einseitige Entwicklung der Dampfschiffahrt war. Hamburg hatte seine Dampfer zum Teil im Verkehr mit Nordamerika, zum Teil mit Südamerika fahren; langsam wie sich letzter Erdteil entwickelte, konnte daher auch seine

Dampfschiffahrt nur langsam zunehmen; sie ruhte aber auf der Basis eines vielseitigen Handels, dessen Entwicklung später zu der Entfaltung der Dampfschiffahrt Hamburgs führte.

Im Verkehr mit den Vereinigten Staaten hatte die hansestädtische Reederei ihren Anteil bedeutend gesteigert¹⁾, nicht aber im Verkehr mit anderen überseeischen Ländern.

Der Anteil bremischer Schiffe an den bremischen Schiffahrtsbeziehungen zu dem übrigen Amerika war im Durchschnitt der Jahre

1852/56	52 0/0
1857/61	45 „
1862/66	31 „

und war mithin bedeutend zurückgegangen. Im Verkehr mit asiatischen Ländern war die Beteiligung:

1852/56	55 0/0
1857/61	38 „
1862/66	30 „ ²⁾

hatte also er noch mehr gelitten.

Der Anteil Hamburger Schiffe am Verkehr Hamburgs mit Amerika unter Einschluß der Vereinigten Staaten war von 39 0/0 im Durchschnitt der Jahre 1851/60 auf 31 0/0 im Durchschnitt der Jahre 1861/70 zurückgegangen, und zwar hatte hier am meisten der Verkehr mit den Staaten am Golf von Mexiko, den westindischen Inseln, mit Brasilien und der Westküste Südamerikas gelitten. Besonders während des amerikanischen Krieges ist eine Abnahme in der Beteiligung hanseatischer Schiffe am überseeischen Verkehr wahrzunehmen, wie folgende Zahlen zeigen; in Hamburg kamen im gesamten transatlantischen Verkehr im Durchschnitt der Jahre an:

	unter Hamb. Flagge	fremder Flagge	davon unter engl. Flagge
1851/55 jährlich	188 Schiffe	156 Schiffe	40 Schiffe
1856/60 „	204 „	150 „	40 „
1861/65 „	169! „	186! „	56! „
1866/70 „	192 „	232 „	93! „

diese Abnahme läßt sich damit erklären, daß Schiffe, welche bisher die Vereinigten Staaten-Häfen zu besuchen pflegten, durch den Ausfall in der Warenausfuhr von dort und infolge der Blockade einer

1) S. S. 122.

2) S. Jahrbuch der amtlichen Statistik des bremischen Staates, 1. Jahrgang II, 1868, S. 105.

Anzahl amerikanischer Häfen in andere Fahrten hineingedrängt wurden; so haben damals viele englischen Schiffe Zwischenfahrten aufgenommen und häufiger als früher auch die Hansestädte aufgesucht¹⁾. Wenn auch die hansestädtischen Reeder ihre Schiffe damals in anderen als den gewohnten Fahrten beschäftigten und diese z. B. die ostindischen Häfen häufiger besuchten, so waren die Ankünfte dorthin doch nicht so häufig, um einen Rückgang der eigenen Flagge den fremden Schiffen gegenüber zu verhindern. Daß die Steigerung der in den Hansestädten eintreffenden fremden, und hauptsächlich der englischen Flagge aber auch noch nach Beendigung des amerikanischen Bürgerkrieges anhält, liegt an der starken Vermehrung der englischen Dampferflotte, die von 1861—64 von 508 000 Tons auf 670 000 Tons, in den nun folgenden Jahren, nach Einführung verbesserter Maschinen und unter dem Darniederliegen der amerikanischen Schifffahrt aber viel rascher stieg und 1871 1 248 000 Tons erreicht hatte. Durch sie wurden englische Segelschiffe, welche sonst wohl die amerikanischen Fahrten wieder aufgenommen hätten, auch weiterhin in fremden Zwischenfahrten festgehalten, so daß die hansestädtische Flagge in ihren Fahrten beschränkt blieb. Daher ist auch nach dem amerikanischen Bürgerkrieg ein stetes Vordrängen der englischen Flagge wahrzunehmen. Der Anteil der englischen Flagge am Hamburger Hafenverkehr, einkommend, betrug dem Tonnengehalt nach im Durchschnitt der Jahre

1852/55	49,76 %
1857/60	49,74 %
1862/65	52,29 %
1867/70	54,54 %

Der Anteil Hamburger Schiffe nahm allerdings auch zu, und zwar stieg dieser in demselben Zeitraume wie folgt:

1852/55	20,56 %
1857/60	23,57 %
1862/65	21,31 %
1867/70	25,96 %

Die in der zweiten Hälfte der 70er Jahre eintretende Steigerung entfiel indessen in der Hauptsache auf die Steigerung des Verkehrs mit den Vereinigten Staaten, mithin auf ein Gebiet, welches infolge der Auswanderung naturgemäß ein hamburgisches sein mußte.

Es lassen sich aber noch weitere Gründe für das Vordrängen der englischen Flagge anführen. Der Hauptgrund war jedenfalls die dominierende Stellung Englands auch in der außerenglischen Schifffahrt durch seinen Zwischenhandel²⁾. Dann mochte wohl der Mangel

1) S. S. 111.

2) S. S. 104 ff.

an Kapital die hansestädtische Schifffahrt nicht zu voller Entwicklung gelangen lassen. Deutschland war kein so kapitalkräftiges Land wie Großbritannien und Interesse für die Schifffahrt war nur in engeren Kreisen vorhanden. Hatte das Inland verfügbare Kapitalien, so fanden diese hauptsächlich in der Industrie Anlage, die Schifffahrt lag fern, und wenn man sich, wie die Darmstädter Bank¹⁾, an einem derartigen Unternehmen beteiligt hatte, so waren die Erfahrungen, da man den Mut und die Ausdauer verlor, nicht ermunternd gewesen. Die Kapitalien pflegten damals zum größeren Teil noch in den Seestädten selbst aufgebracht zu werden. Es wurde schon besonders erwähnt, wenn man damit über die eigene Stadt hinausging²⁾. Es mangelte aber auch an politischer Einheit. Wenn Hamburg für Sachsen Ausland war, so konnte das nur noch mehr von der Anlage von Kapitalien in Schiffen zurückhalten. Auch mochten wohl, zumal in Zeiten politischer Unsicherheit, die deutschen Schiffe, weil ihnen bis 1868 eine angesehene einheitliche Flagge fehlte, wohl nicht immer als sichere Frachtfahrer erscheinen. Ferner konnten auch trübe Erfahrungen vergangener Jahre entmutigt haben. Nach dem Schicksal der Hamburg-Brasilianischen Dampfschiffahrtsgesellschaft scheint wenigstens gegen die überseeische Dampfschiffsreederei lange Zeit Abneigung bestanden zu haben, wie daraus hervorgeht, daß nach andern Ländern, als den Vereinigten Staaten, diese erst Ende der 60er Jahre aufgenommen wurde. Es bedurfte erst einer lebhaften Erörterung in der Tagespresse, welche durch das ganze Jahr 1869 hindurch ging, in welcher auf die Mangelhaftigkeit der überseeischen Dampferverbindungen und die damit in Zusammenhang stehende, der Bedeutung Hamburgs nicht entsprechende, Geringfügigkeit des überseeischen Geschäfts hingewiesen wurde³⁾, bis die Hamburger Reeder sich diesem neuen Verkehrsmittel auch in der überseeischen Fahrt mehr zuwandten.

In der Segelschifffahrt hat sich Hamburg stärker als Bremen entwickelt, was wohl in dem vielseitigen Handel Hamburgs seinen Grund hat.

Der Bestand an Segelschiffen war

		in Hamburg			in Bremen		
		mit R.T.	Verhältnis			mit R.T.	Verhältnis
i. Jan.	1851	315 Schiffe	68 420	100;	222 Schiffe	67 770	100
„	1856	437 „	113 768	166;	259 „	101 360	150
„	1861	471 „	132 232	193;	249 „	115 080	170
„	1866	517 „	172 378	253;	283 „	147 160	217
„	1871	399 „	148 566	217;	253 „	131 017	193

1) S. S. 150. Vergl. S. 170.

2) S. S. 140.

3) S. Baasch, S. 239.

Beiden Städten gemeinsam ist die besonders starke Zunahme in der Segelschiffahrt in der ersten Hälfte der 50er und der 60er Jahre, die durch die Auswanderung und durch das Verschwinden der amerikanischen Flagge veranlaßt war.

Mit dem Jahre 1866 hatte die Segelschiffahrt einen Höhepunkt erreicht; sie tritt nun in ein Stadium des Rückganges. In späteren Jahren nimmt sie allerdings wieder zu, der Dampfschiffahrt gegenüber büßt sie aber mehr und mehr an Bedeutung ein. Im europäischen Verkehr war die Frage, ob Segelschiffahrt oder Dampfschiffahrt, schon längst zugunsten der letzteren entschieden. Die hier vorherrschenden unregelmäßigen Winde und kurzen Entfernungen der Häfen voneinander und die vielgestaltete Küste Europas ließ die Leistungsfähigkeit der Segelschiffe nicht recht zur Entfaltung gelangen, während die leicht erreichbaren und billigen Steinkohlen und die hohe Entwicklung der Eisenindustrie der Dampfschiffahrt jeglichen Vorschub leisteten; unter 1 164 000 Tons Schiffe, welche in Hamburg im Jahre 1869 aus europäischen Ländern einliefen, befanden sich nur 150 000 Tons Segelschiffe, dagegen waren unter 3 150 000 Tons im transatlantischen Verkehr einkommender Schiffe 204 000 Tons Segelschiffe.

Der Rückgang im Bestande der Segelschiffe war zunächst nur langsam. Er würde vielleicht schneller gewesen sein, wenn nicht viele Auswanderer bei der Fahrt nach Amerika, sei es aus Gewohnheit und weil die Reise mit einem Segelschiff billiger, als auf den Dampfern war¹⁾ oder weil die Dampfer besetzt waren, den Segelschiffen den Vorzug gegeben hätten. So aber reisten noch 1868 von 66 000 Passagieren, die von Bremen nach Amerika fuhren, 25 000 mit Segelschiffen. Aber auch die in den 60er Jahren beginnende Ausfuhr von Petroleum in Fässern aus Amerika, sowie der Rücktransport der leeren Fässer nach Amerika hatte den Segelschiffen auf dem Nordatlantischen Ozean noch für lange Jahre Rückhalt gegeben. Bremen importierte an amerikanischem Petroleum:

1862	29 000	Ztr.
1866	338 000	„
1868	838 000	„
1871	1 300 000	„

Da ein Segelschiff durchschnittlich 4000 Barrels Petroleum à $3 \frac{2}{3}$ Ztr. = ca. 14 000 Ztr. Petroleum lud und eine ebensolche Anzahl leere Fässer nach Amerika zurückbeförderte, so läßt sich ermessen, daß noch

1) Die Überfahrt von Bremen oder Hamburg nach Newyork kostete damals mit einem Segelschiff 40 Taler, mit einem Dampfer 55—65 Taler.

viele Segelschiffe in diesen Transporten Beschäftigung fanden, die ihnen durch die Dampfer gewöhnlicher Bauart in Folge der Feuergefährlichkeit des Petroleums zunächst auch nicht genommen wurde. Eine weitere Stütze hatte die Segelschiffahrt im Verkehr mit den Vereinigten Staaten sodann im Import von Baumwolle und Harz. Daher verminderte sich der Bestand jährlich nur um wenige Schiffe. Die Abnahme begann unter den kleineren Schiffen bei den Briggs, bei den großen unter den Fregatten und Vollschiifen, was darauf zurückzuführen ist, daß beide Schiffsgattungen in Folge ihrer Takelung mehr Mannschaft als Schooner und Barken führen mußten. Stärker wurde die Segelschiffahrt dann durch die Eröffnung des Suezkanals erschüttert und durch die damit eintretende Abkürzung des Seewegs nach Asien, Australien und der Ostküste Afrikas, die für die Segelschiffe ohne Nutzen blieb, weil die Gebühren für die Durchfahrt durch den Kanal im Verhältnis zu dem, was mit Segelschiffen verdient wurde, so groß waren, daß aus diesem Grunde auf den Weg durch den Suezkanal verzichtet werden mußte. Hierzu kam noch, daß die Fahrt durch das Rote Meer in Folge der dort häufig herrschenden Windstille für die Segelschiffahrt sehr langwierig gewesen wäre.

In der Abnahme der Segelschiffe standen die Hansestädte nicht allein, auch Großbritannien hatte 1866 mit 4 937 000 Tons in seiner Segelschiffahrt einen Höhepunkt erreicht; bereits nach fünf Jahren war dieser Bestand um 369 000 Tons vermindert. Andere Länder haben ihre Segelschiffsflotte, je nach den besonderen Handelsartikeln, die sie führen, für welche die Segelschiffe bei dem damaligen Stande der Entwicklung des Dampferbaues geeigneter waren, noch nicht zu vermindern angefangen. Norwegen vermehrte sie noch bis 1879, ebenso Schweden; Dänemark und Finnland bauten bis 1879 Segelschiffe und auch Italien, weil im Mittelmeer Steinkohle und Eisen fehlte, während die Niederlande, gleich Frankreich, bereits seit 1859 in der Segelschiffahrt zurückgingen, ohne indessen in der Dampfschiffahrt einen entsprechenden Ersatz für sie zu schaffen. In Kanada beginnt der Rückgang der Segelschiffahrt erst 1880. Mit dem Rückgang in der Segelschiffahrt, und der Ersetzung des Holzes durch Eisen beginnt die Schiffahrt ihre Individualität zu verlieren; die Zahl der selbständigen Reedereien wird geringer. Die für die Dampfschiffahrt erforderlichen großen Kapitalien bringen die auf Aktien begründeten Reedereien hervor.

3. Zusammenfassung.

Überblicken wir noch einmal die Entwicklung der Reedereien in den beiden Hansestädten, so hatte diese seit der Aufhebung der Navigationsacte beträchtlich zugenommen. Begünstigt war dies durch die großen Fortschritte in der wirtschaftlichen Entwicklung der Völker. Soweit das eigene Vaterland hierbei in Frage kam, bestanden dieselben in der Befreiung Deutschlands von mittelalterlichen Verkehrsbeschränkungen, in der Erweiterung des Zollvereins durch den Steuerverein, in der Beseitigung der Flußzölle, dem Aufhören der Durchfuhrzölle, dem Ausbau der Eisenbahnen, dem Übergang vom Schutzzollsystem zum gemäßigten Freihandel und in den sich hieran anschließenden Handelsverträgen. Die hierdurch geförderten nationalen Kräfte waren die Grundlage für die Entwicklung der Reederei. Weiter gewann sie dann noch durch die in den 50er Jahren und aufs neue in den 60er Jahren einsetzende starke Auswanderung aus Deutschland. Die außerhalb Deutschlands liegenden Hebel waren neben den liberalen Schiffahrtsgesetzen der Völker, der durch die Goldfunde in Amerika und Australien belebte Weltverkehr, die Erschließung Ostasiens, die wachsende Einfuhr von indischem Reis nach Europa, und der Niedergang der amerikanischen Schiffahrt.

Die Reeder hatten die Grundlage zu regelmäßigen überseeischen Verbindungen gelegt. Es bestanden bereits regelmäßige Dampfschiffslinien nach den Vereinigten Staaten von Amerika, nach Westindien, Brasilien, der Westküste Südamerikas sowie nach Ostasien. Es war eine Basis geschaffen, auf der eine spätere Generation weiter bauen konnte.

Nicht aber war es möglich gewesen, dem englischen Zwischenhandel Abbruch zu tun. Der wachsende Anteil britischer Schiffe am Hafenverkehr Hamburgs deutete vielmehr darauf hin, daß diese eher in der Zunahme als in der Abnahme begriffen war. Diesem ließ sich mit der Reederei allein auch nicht beikommen. Hierzu bedurfte es vor allem der Mitwirkung deutscher Banken.

Anfangs 1859 hatte es in Hamburg 74 Reedereien gegeben, welche jede mehr als ein Schiff über 100 R.T. besaßen. Insgesamt hatten diese Reedereien etwa 100000 R.T. Ferner gab es 152 Reedereien mit je einem Schiffe über 100 R.T., und zusammen 32000 R.T. In vielen Fällen, besonders bei Schiffen, deren Größe nicht viel über 100 R.T. hinausging, waren Kapitän und Reeder eine Person. Die bedeutendste Reederei war die von R. M. Sloman, welche 1859 21 Schiffe mit 10500 R.T. besaß, es folgt dann die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktiengesellschaft mit 12 Schiffen von 10000 R. T.,

J. C. Godeffroy & Sohn mit 26 Schiffen von 8080 R.T. Weitere größere Reedereien waren

A. J. Schön & Co.	mit 17 Schiffen von 4700 R.T.
Wachsmut & Krogmann	„ 7 „ „ 3900 „
Wm. O'swald & Co.	„ 13 „ „ 3400 „
Ross Vidal & Co.	„ 4 „ „ 2600 „
A. J. Hertz & Söhne	„ 14 „ „ 3200 „
C. Woermann	„ 7 „ „ 2300 „
F. Laeisz	„ 4 „ „ 1000 „
D. F. Weber & Co.	„ 4 „ „ 1200 „
A. C. Freitas & Co.	„ 2 „ „ 350 „
B. Wencke	„ 3 „ „ 900 „ usw.

Partenreederei war in Hamburg offenbar nicht sehr ausgebildet. Von den in Hamburg im Jahre 1870 vorhandenen 473 Schiffen wurden nur 97 auf Parten gereedert und auch von diesen hatten 42 Schiffe nur je zwei, 43 Schiffe je drei Parteninhaber; auf einzelne Kapitäne, frühere Kapitäne und einige Privatpersonen kamen 106 Schiffe, auf Handelsfirmen, Kaufleute und einzelne größere Reeder 244 Schiffe, auf Aktiengesellschaften 26 Schiffe¹⁾.

In Bremen verteilte sich der Bestand an Schiffen im Jahre 1860 auf insgesamt 102 Reedereien; 100000 Tons entfielen auf 54 Reedereien, die mehr als je ein Schiff über 100 R.T. besaßen; 37 Reeder hatten je ein Schiff über 100 R.T., auf sie kamen insgesamt 17000 R.T. und weitere 1600 Tons kamen auf 11 Reeder, bei denen Kapitän und Reeder dieselbe Person war.

Die größte bremische Reederei war die von D. H. Wätjen & Co. Sie besaß im Jahre 1860 18 Schiffe mit zusammen 16000 R.T.; und war damals die größte Reederei der ganzen deutschen Nord- und Ostseeküste. Der Nordd. Lloyd besaß 8 Schiffe mit ca. 8500 R.T., andere Firmen hatten, wie folgt:

C. L. Brauer & Sohn	9 Schiffe mit 4500 R.T.
J. F. W. Iken & Sohn	7 „ „ 3900 „
Lange & Grave	6 „ „ 3600 „
L. F. Kalkmann & Co.	5 „ „ 3000 „
R. Bädecker	6 „ „ 3000 „
Faber & Fletcher	5 „ „ 3000 „
Gebr. Kulenkampf	4 „ „ 2700 „
H. H. Meier & Co.	5 „ „ 2700 „ usw.

Da Hamburg und Bremen anfangs der 60er Jahre im Bestande der Schiffe nicht viel voneinander abweichen, die Zahl der Reedereigeschäfte in Hamburg aber mehr als doppelt so groß wie in Bremen war, so folgt hieraus, daß die Reedereikapitalien Bremens in weniger

1) S. Hamburgs Handel und Schiffahrt 1869, S. 76.

Händen vereint und die dortigen Reedereien kapitalkräftiger als in Hamburg waren¹⁾. Das war in der Verschiedenheit des Handels beider Städte begründet. Hamburgs Beziehungen verzweigten sich fast über den ganzen Erdball. Dementsprechend bestanden viele kaufmännische Geschäfte und ihnen entsprach eine große Anzahl von Reedereien. Auch durften die Schiffe, welche Hamburg im Verkehr mit Westindien, Brasilien usw. beschäftigte, der vielen flachen Häfen wegen, die in diesen Ländern vorkamen, nicht sehr groß sein, sie waren mithin weniger kostspielig, und es konnten daher auch viele Reedereien existieren. In Bremen war der Verkehr in der Hauptsache auf die Vereinigten Staaten gerichtet, und dieser erforderte infolge der für die Auswanderung notwendigen großen Schiffe, großes Vermögen, so daß sich nur reiche Kaufleute damit befassen konnten.

Die Größe eines Bremer Schiffes war 1851 durchschnittlich 292 R.T., die eines hamburgischen Schiffes 217 R.T.; 1871 war sie für Segelschiffe

in Hamburg 372 R.T., in Bremen 514 R.T.

für Dampfer:

1861 in Hamburg 599 R.T., in Bremen 1060 R.T.

1871 „ „ 789 „ „ „ 1570 „

Wie überall sonst, so nimmt auch in den Hansestädten die durchschnittliche Größe der Schiffe mithin stetig zu; dies beruht darauf, daß die Menge der zur Beförderung gelangenden Güter mit der Entwicklung des Wirtschaftslebens stetig im Zunehmen begriffen ist. Anstatt daß nun eine entsprechende Vermehrung in der Zahl der Schiffe eintritt, baut man sie größer, weil es eine bekannte Tatsache ist, daß die Betriebsunkosten des Schiffes nicht im Verhältnis der Größe des Schiffes zunehmen, sondern hinter demselben zurückbleiben. Dies geht schon daraus hervor, daß auf größeren Schiffen eine verhältnismäßig geringere Besatzung notwendig ist.

An Besatzung kamen auf 100 R.T. Segelschiffe

	in Hamburg	in Bremen
1851	6 Mann	4,1 Mann
1871	3,3 „	2,9 „

1) So sagt auch Dr. J. L. Schwarz in „Hamburgs Handel 1856“, S. 64: „Hamburgs Reederei ist verhältnismäßig geringer als die bremische; es liegt darin, daß zur Reederei große Mittel gehören, die mehr kaufmännischen Reichtum als Wohlstand voraussetzen; in Hamburg aber ist letzterer mehr vertreten.“

auf 100 R.T. Dampfer

in Hamburg		in Bremen	
1851	6 Mann	1854	3,8 Mann
1871	6,7 „	1871	4 „

Die Hamburger Schiffe führten somit durchweg mehr Besatzung, als die bremischen, was aus der größeren Zahl der in Hamburg beheimateten Schiffe und der damit zusammenhängenden geringeren durchschnittlichen Größe derselben zu erklären ist.

Während bei den Segelschiffen die Zahl der durchschnittlichen Besatzung infolge des Verschwindens der kleinen Segler abnimmt, steigt sie bei den Dampfern trotz deren zunehmender Größe. Letzteres ist die Folge von dem mit der Zahl der Passagierdampfer wachsenden Bedienungspersonal für die Passagiere, und dem mit den größeren Schiffsmaschinen erforderlich werdenden stärkeren Maschinenpersonal.

III. Die Reederei im östlichen Teile Hannovers.

Die Reederei eines Landes, welches so wenig umfangreichen Handel hatte wie Hannover, konnte in ihrer Entwicklung keine bedeutenden Fortschritte machen. Die Ereignisse des Wirtschaftslebens berühren sie nur schwach, doch ist die Reederei im östlichen Teil Hannovers infolge der Nähe Hamburgs und Bremens schneller vorangegangen als im westlichen Hannover, wo derartig große Handelsplätze fehlen.

Während das Königreich Hannover sich in der ersten Hälfte des Jahrhunderts kaum etwas aus Seehäfen gemacht hatte und ein Mangel solcher, angesichts Bremens und Hamburgs, auch offenbar nicht empfunden wurde, wandte die Regierung um die Mitte des Jahrhunderts ihren Häfen um so mehr Aufmerksamkeit zu. Sie machte bedeutende Anstrengungen, sowohl an der Weser wie an der Elbe, Seehäfen zu schaffen. Den Anstoß hierzu gab der Bau der Eisenbahn von Hannover über Ülzen nach Harburg im Jahre 1847. Indem diese Bahn nicht bis Hamburg weitergeführt wurde, was sonst wohl im Interesse der Benutzung der Bahn gelegen hätte, sondern in Harburg ihren Endpunkt erhielt, hoffte man Harburg zu einem Seehafen machen zu können. Man wollte Harburg über die Stellung eines Hülfshafens für Hamburg hinausheben, und seine günstige Lage an der Elbe schien hierfür alle Aussicht zu bieten. Die Stadt wurde durch Gesetz vom 10. Aug. 1848 zum Freihafen erklärt und der Hafen verbessert und vertieft. Der wesentlichste Vorteil aber, welchen die Regierung der Stadt im Jahre 1850 bot, war die Befreiung vom

Stader Zoll für alle aus See nach Harburg eingeführten Güter. Mit dem Anschluß des Steuervereins, an den Zollverein war Harburg sodann der einzige Freihafen im ganzen Zollgebiet. Es war ein ausgedehntes Hinterland vorhanden, und durch die Elbe und die Eisenbahn stand Harburg mit Sachsen und mit Mitteldeutschland in Verbindung. Von der Regierung wurden große Lagerhäuser in der Stadt erbaut, und so auf allen Seiten unterstützt, hob sich der Hafenverkehr ganz beträchtlich. Es liefen in Harburg ein:

1839	45	Schiffe mit	2 700 R.T.
1850	152	„ „	12 000 „
1851	346	„ „	29 000 „
1852	632	„ „	42 000 „
1853	844	„ „	60 000 „
1854	1032	„ „	72 000 „
1855	1118	„ „	93 000 „
1856	1114	„ „	120 000 „
1857	1151	„ „	135 000 „

Diese Steigerung war aber sehr einseitig, denn sie beruhte in der Hauptsache auf den Fahrten der in der Mitte der 50er Jahre begründeten Harburg-Englischen Dampfschiffahrtsgesellschaft, die 1856 mit drei Dampfern von 900 R.T. und 1857 mit vier Dampfern von zusammen 1700 R.T. Baumwolle aus England nach Harburg importieren konnte, weil Hamburg damals noch einen Eingangszoll auf Baumwolle erhob. Der Verkehr dieser Dampfer machte mehr als ein Drittel des Harburger Hafenverkehrs aus, und als Hamburg infolge dieser Konkurrenz Harburgs seinen Eingangszoll auf Baumwolle aufhob¹⁾ und so den Vorteil, welchen Harburg bot, wieder ausglich, bald darauf auch die Dampfer des Norddeutschen Lloyd in Bremen Fahrten mit England eröffneten und ebenfalls Baumwolle importierten, sanken noch während des Bestehens des Stader Zolls und wohl auch mit unter dem Einfluß der Krisis des Jahres 1857 die Ankünfte in Harburg auf

1858	1173	Schiffe mit	115 000 R.T.
1859	1177	„ „	90 000 „
1860	964	„ „	90 000 „

In letzterem Jahre liquidierte die Harburg-Englische Dampfschiffahrtsgesellschaft, die Dampfer gingen in englischen Besitz über. Hierdurch und durch die Aufhebung des Stader Zolls ging die Schifffahrt noch weiter zurück, und da kurze Zeit darauf auch die Bahn von Bremen nach Geestemünde eröffnet wurde, wodurch Geestemünde der zweite größere Hafen im östlichen Hannover wurde, büßte

1) Vergl. S. 127.

Harburg noch mehr an Verkehr ein, und nach dem Anschluß Hannovers an Preußen versank Harburg wieder in seine frühere Bedeutungslosigkeit.

Harburg war seiner ganzen Lage nach, so lange die Bahn nicht nach Hamburg weitergeführt war, vornehmlich angewiesen auf die Vermittlung des Verkehrs mit dem gegenüberliegenden Elbufer (aus diesem Grunde war auch wohl die Brücke, welche die Franzosen im Jahre 1809 über die Elbe geschlagen hatten, und die während der Franzosenzeit Harburg mit Hamburg verband, nach Abzug der Franzosen schleunigst wieder abgebrochen worden)¹⁾; und ferner auf das Speditionsgeschäft nach dem Inneren Deutschlands als nördlicher Endpunkt der hannöverschen Bahn. Außerdem vermittelte Harburg die Ein- und Ausfuhr der Landesprodukte; der Eigenhandel aber war unbedeutend. Der Hauptbestand des Imports Harburgs waren Steinkohlen, womit mehr als die Hälfte aller nach Harburg kommenden Schiffe beladen waren. Aus den Mittelmeerhäfen kam Schwefel und zur Zeit, als noch der Elbzoll existierte, waren auch größere Mengen Salpeter nach Harburg gegangen.

Zum selbständigen Handelshafen fehlten Harburg alle Bedingungen, vor allem eine Kaufmannschaft, die Kapital, Erfahrung und Unternehmungsgeist besaß; sie mußte erst aus sich selbst heraus heranwachsen und mit ihr der solide kaufmännische Geist, der, mit dem Orte verwachsen, die Handelsverhältnisse eines Platzes zu anderen Plätzen zu beurteilen versteht. War dieser vorhanden, war auch die Lage des Ortes von Natur aus günstig, und fand sich genügend Kapital, so konnte auch wohl ein Markt entstehen; diesen heranzubilden bedurfte es aber der Zeit²⁾.

1) S. Meidinger, Die deutschen Ströme, III, S. 30.

2) Über die Bildung von Märkten schreibt der ungenannte Verfasser von „Hannovers Handel und Schifffahrt zur See“: „Handelsmagazine oder große Märkte lassen sich nicht künstlich schaffen und am wenigsten neben schon bestehenden, solange diese nicht ihre Macht verlieren entweder durch innere Schäden oder durch gänzliche Umgestaltung der Handelswege, wie z. B. durch die Entdeckung des Seeweges nach Ostindien die Herrschaft im orientalischen Handel von den Handelsplätzen des Mittelländischen Meeres auf die atlantischen Häfen des südwestlichen Europas überging. Gebildet werden solche Märkte allmählich durch Zusammentreffen verschiedener glücklicher Umstände. Bedingung dafür sind: günstige geographische Stellung, Anhäufung von Kapitalien, Ansammlung von merkantilschen Kenntnissen und Erfahrungen, allmähliche Ausdehnung der auswärtigen Handelsverbindungen, sowie Bewegung des Kaufmanns im Innern, Entstehung besonderer Institute für Handel und Schifffahrt, Banken, Assekuranzen. Einmal entstanden, besteht die Macht solcher Märkte und ihr beherrschender Einfluß darin, daß sie die vorteilhaftesten Märkte bilden, sowohl für den Verkäufer, wie für den Käufer. Jener ist sicher, für jede Art der Waren, welche er empfängt, Käufer zu finden, dieser, diejenigen Waren zu finden, die er sucht. Er findet sie

Ehe die hannöversche Regierung Harburg ihr besonderes Interesse zuwandte, hatte die Stadt keine Reederei gehabt. Im Jahre 1850 gab es in Harburg nur ein Schiff von 45 R.T. Seitdem aber hatte man auch die Reederei zu heben gesucht. In Harburg selbst hatte man hierfür aber offenbar keine Neigung oder auch kein Kapital. Fast alle größeren Schiffe, welche in Harburg beheimatet waren, gehörten nicht eigentlich Harburger Reedern, sondern Reedereigesellschaften, in denen Harburger Kapital nur sehr wenig vertreten war. So ergab sich bei der Liquidation der Harburg-Englischen Dampfschiffahrtsgesellschaft, daß sich von ihren Aktien kaum eine einzige in Harburg befand, außer denen, welche die Mitglieder der Direktion statutenmäßig haben mußten. Man vermutete, daß auch die Aktien der „ersten Harburger Reedereigesellschaft“, welche 1864 10 Segelschiffe von ca. 3000 R.T. besaß, größtenteils im Binnenlande verbreitet waren. Diese Gesellschaft wurde 1868 aufgelöst. Es wurde gesagt, daß auch der Ruin der Harburg-Englischen Dampfschiffahrtsgesellschaft hauptsächlich durch die üble Wirtschaft der in Harburg ansässigen Direktion herbeigeführt sei, „die, während sie die Gründung der Gesellschaft als ein Werk des Harburger Patriotismus und Unternehmungsgeistes ausposaunte, fast alle Aktien im Inlande anzubringen gewußt hatte, um von sich selbst das Risiko abzuwenden“⁽¹⁾.

So hatte auch die Eisenbahn Handel und Reederei nicht dort schaffen können, wo alle anderen Bedingungen für diese fehlten.

Weniger Gunst als Harburg war dem anderen Hafen des östlichen Hannovers, Geestemünde zuteil geworden, obgleich Geestemünde, wenn Hannover schon einen eigenen Seehafen haben und den Handel nicht einfach über Bremen gehen lassen wollte, was der einfachste und natürlichste Weg war, für den Verkehr mit dem hannöverschen Lande viel günstiger als Harburg lag und darum alle Aufwendungen sich auch hier wohl am ehesten gelohnt haben würden. Geestemünde lag recht mitten vor dem östlichen Teil Hannovers an der Mündung der Geeste in die Weser, welche letztere das Königreich mitten durchfließt, während Harburg an der östlichen Ecke des Königreichs am Ausgang der Lüneburger Heide liegt.

Auch in Geestemünde wurde ein Hafen gebaut und 1847 war der Ort zum Freihafen erklärt worden. Dabei war es indessen geblieben. Bahnverbindung erhielt Geestemünde nicht, und der Verkehr blieb unter diesen Umständen gering; 1850 waren 104 Schiffe mit

auch in größter Auswahl und kauft deshalb und wegen der Konkurrenz der Verkäufer auf solchen großen Marktplätzen auch am billigsten.“

1) S. Hannovers Handel und Schifffahrt zur See, S. 10.

9000 R.T. eingelaufen. Durch den Anschluß des Steuervereins stieg dieser Verkehr 1855 auf 170 Schiffe mit 23 000 R.T., trotzdem auch damals noch Bahnverbindung fehlte. Als dann Bremerhaven infolge der Auswanderung und des bremischen Handels mit amerikanischen Produkten mehr und mehr heranwuchs und hier neue Hafenanlagen geschaffen wurden, schritt man dazu, auch für Geestemünde etwas weiteres zu tun und baute in den Jahren 1857—63 einen neuen Seehafen. Inzwischen war auch die Bahn, welche früher von Hannover nur bis Bremen ging, bis Geestemünde ausgebaut und 1862 eröffnet worden und seit dieser Zeit hat sich der Hafenverkehr Geestemündes beträchtlich gehoben. Er stieg, während derjenige Harburgs seit jener Zeit trotz seiner Bahn mehr und mehr zurückging, ein Beweis dafür, daß Geestemünde von Natur aus zum Seehafen geeigneter als Harburg war.

Über die Entwicklung beider Häfen seit jener Zeit folgende Zahlen. Es liefen ein:

	in Harburg	in Geestemünde
1861	105 000 R.T.	30 000 R.T.
1862	85 000 „	38 000 „
1863	87 000 „	48 000! „
1864	59 000! „	66 000! „
1865	57 000 „	69 000 „
1866	54 000 „	117 000 „
1867	48 000 „	156 000 „
1868	36 000 „	138 000 „
1869	37 000 „	138 000 „

Man sieht hieraus, wie Geestemünde offenbar auf Kosten Harburgs immer größere Fortschritte machte.

So günstig sich Geestemünde seit Eröffnung der Bahn auch entwickelt hat, so war doch auch hier ein Eigenhandel nicht entstanden. Geestemünde war, wie Bremerhaven und Harburg, Speditionsplatz, für den bremischen Handel nur ein Hafen mehr, ohne daß sich darum der Eigenhandel Bremens dorthin gezogen hätte, ebensowenig wie sich durch die Anlage Bremerhavens der Bremer Handel nach Bremerhaven gezogen hatte. Dadurch, daß das Kapital seinen Sitz in Bremen hatte, war auch der Handel an Bremen gebunden, und die örtliche Trennung der Schifffahrt von dem Handel war nicht so groß, um ihm Abbruch zu tun.

Die Ursache, weshalb Geestemünde neben Bremerhaven stark in Aufnahme kam, lag hauptsächlich mit an den hier vorhandenen großen Lagerplätzen für Petroleum, dessen Einfuhr, wie bekannt, seit den 60er Jahren mehr und mehr zunahm, vielleicht aber auch mit daran, daß der Geestemünder Hafen der Geestemünder Bahn so viel näher lag als die Bassins Bremerhavens.

Wie Geestemünde als Hafen eine günstige Entwicklung nahm, so auch in seiner Reederei. Sie entstand aus ganz kleinen Anfängen, hat aber, wenn auch langsame, so doch stetige Fortschritte gemacht, ein Zeichen, daß ihre Entwicklung gesund war. Während des amerikanischen Bürgerkrieges trat eine starke Vermehrung in der Geestemünder Handelsflotte ein, die daher rührt, daß einige größere amerikanische Schiffe damals unter hannöversche Flagge gebracht waren. In ihrer Entwicklung folgt die Geestemünder Reederei dem Gange der Reederei Bremens; sie hatte mit 47 Segelschiffen von 18700 R.T. im Jahre 1866 ihren Höhepunkt erreicht. An Stelle der Segelschiffe traten zu Ende der 60er Jahre Dampfer, von denen 1870 drei mit zusammen 1000 R.T. vorhanden waren.

Der Besitz der hier beheimateten Schiffe verteilte sich auf 15 Reedereien; 1866 war unter ihnen die bedeutendste die Firma Theodor Rüger, welche 13 Schiffe mit 7000 R.T. besaß.

Wie in Bremen, so waren auch in Geestemünde vorwiegend große Segelschiffe zu Hause, die entweder in der Reisefahrt nach Ostindien oder im Verkehr mit den Vereinigten Staaten beschäftigt waren.

Im übrigen östlichen Hannover wurde noch Reederei von einzelnen Orten an der Weser aus betrieben, so war 1866 ein Segelschiff von 700 R.T. in Hemelingen bei Bremen beheimatet, eins in Rönnebeck, ein Grönlandfahrer in Grohn, ferner gab es in Lesumstotel ein Seeschiff, eins war in Lehe bei Geestemünde, ein anderes in Langen im Lande Wursten beheimatet. Überall zeigte sich so im Wesergebiet, mehr als an der Elbe ein lebhaftes Interesse für die große Seefahrt. Im Lande Wursten war es um diese Zeit nichts Ungewöhnliches, daß Bauern Schiffe zur See hatten; in Dorum gab es einen Wurster Schiffsverkehrsverein, der 1866 2 Schiffe, eins von 550 R.T., das andere von 450 R.T. besaß, weitere Reedereien existierten in Wremen, Misselwarden und Heuhausen. Hier war die Veranlassung zur Reederei aber nicht direkte Hinweisung auf dieselbe aus Mangel an anderweitigem Erwerb, wie z. B. in Mecklenburg, sondern vielmehr der Überfluß an Geld infolge der damals glänzenden Lage der Landwirtschaft auf den Höfen reicher Marschbauern.

Der rasche Rückgang in der Segelschiffahrt Geestemündes in den Jahren 1865/67 ist wohl zum Teil mit auf die Rückregistrierung der amerikanischen Schiffe zurückzuführen. Die Zahl der kleinen, in der Fahrt zwischen Weser und Elbe und zur Fahrt über die Watten benutzten Fahrzeuge hatte in diesen Jahren nicht abgenommen.

Aus der großen Anzahl letzterer Schiffe ist auch die verhältnismäßig geringe Durchschnittsgröße hannöverscher Schiffe zu erklären, die

1851	45 R.T.
1861	74 „
1871	77 „

betrug und damit in Zusammenhang steht die zahlreiche Besatzung der hannöverschen Handelsflotte; sie betrug pro 100 R.T.

1851	9,8 Mann
1861	7,3 „
1871	5,6 „

Daß die überseeische Fahrt ein bedeutender Zweig der hannöverschen Reederei war, zeigt die Anzahl der mit Metall, Kupfer und Zink beschlagenen Schiffe, die 1866 107 betrug.

IV. Die Reederei in Oldenburg.

So wenig wie der Handel Harburgs und Geestemündes Eigenhandel war, sondern größtenteils Speditionshandel, der für Hamburger und Bremer Rechnung ging, so war auch der Verkehr, welcher über die oldenburgischen Häfen Nordenham, Brake oder Elsfleth ging, nur so weit oldenburgischer Handel, als die Ausfuhr in landwirtschaftlichen Produkten und dem Export lebenden Viehs bestand. Viele nach Bremen bestimmte Schiffe gingen nach Brake, weil sie bis hierher bequem weseraufwärts gelangen konnten und die Übernahme von Waren in Leichter hier im Strom bequem stattfinden konnte. Auch die Auswanderer, welche von Bremen zu Schiff stromabwärts fuhren, pflegten vielfach hier an Bord der Segelschiffe zu gehen, weil das Wasser ruhiger war als auf der offenen Reede von Bremerhaven. Als aber durch die Eröffnung der Eisenbahn nach Geestemünde die Schifffahrt nach der Wesermündung hin konzentriert wurde, verloren die oldenburgischen Häfen ihren Verkehr. Im Jahre 1861 waren in Brake noch 511 Schiffe von 67000 R.T. eingelaufen, schon im folgenden Jahre waren es nur noch 374 Schiffe mit 46000 R.T. und der Verkehr sank nun von Jahr zu Jahr weiter. Die Auswandererbeförderung über Brake hatte schon seit Eröffnung der Fahrten des Norddeutschen Lloyd so gut wie aufgehört. Im Jahre 1854 wurden 7314 Auswanderer in 36 Schiffen von Brake nach Amerika expediert, 1857 waren es 6058 Personen, seitdem aber sank die Zahl 1858 auf 2112 Personen und 1865 reisten nur noch 589 Auswanderer über Brake.

Ähnlich wie Brake ging auch Nordenham seit jener Zeit zurück. Von hier aus pflegten große Transporte Oldenburger Viehs nach England abzugehen. Durchschnittlich wurden pro Jahr 5000 Stück

Rindvieh und eine bedeutende Zahl Hammel von hier aus verschifft, und so fuhren jährlich zwischen 50 und 100 Dampfer von Nordenham nach England. Dieser Verkehr erfuhr 1865 infolge der damals in England ausbrechenden Rinderpest noch eine letzte Steigerung, dann wurde die Einfuhr durch die englische Gesetzgebung, die eine Einschleppung der Rinderpest verhindern sollte, erschwert, und damit verlor auch Nordenham seinen Verkehr. Weiter litt der oldenburgische Seeverkehr durch die Konkurrenz, welche die westfälische Kohle der Einfuhr englischer Steinkohle machte. Noch 1858 waren 90 000 R.T. Schiffe, die Hälfte aller überhaupt in oldenburgischen Häfen einlaufenden Schiffe, aus Großbritannien gekommen; nach 10 Jahren waren es nur noch 36 000 R.T. Im übrigen bestand noch ein ziemlich lebhafter Verkehr mit Norwegen und Rußland, woher hauptsächlich Holz importiert wurde.

Unter den günstigen Verhältnissen ist auch hier die Reederei seit 1850 bedeutend vergrößert worden. Der Bestand war

von 18 620 R.T. am 1. Jan. 1851
auf 47 600 „ „ 1. „ 1858

gestiegen. Während in den 40er Jahren durchschnittlich nur fünf Expeditionen oldenburgischer Schiffe nach den Vereinigten Staaten stattfanden, stieg die Zahl der in den Jahren der starken Auswanderung nach den Vereinigten Staaten expediten oldenburgischen Schiffe

1851 auf 10
1852 „ 17
1854 „ 30

In letzterem Jahre fuhren weitere 31 oldenburgische Schiffe von der Weser nach Nordamerika, 10 nach Westindien, fünf nach Südamerika; ferner wurden viele Zwischenfahrten zwischen Rußland und England gemacht, und ebenfalls nahmen sie teil an der Getreidefahrt von den Küsten des Schwarzen Meeres nach England. Die oldenburgische Reederei wurde somit durch die gleichen Umstände wie die Reederei der Hansestädte begünstigt, und wie diese erreichte sie im Jahre 1858 einen Höhepunkt. Der Reedereigewinn stieg in diesen Jahren ganz beträchtlich. In den Jahren 1850/51 wurde er auf etwa 75 000 Tlr. pro Jahr veranschlagt,

1852 waren es 90 000 Tlr.	1854 waren es 211 000 Tlr.
1853 130 000 „	1855 221 000 „ ¹⁾

1) Diese Angaben beruhen auf Schätzung und verstehen sich ohne Abzug für Verzinsung des Kapitals und Abschreibung auf die Schiffe. S. Stat. Nachrichten über das Großherzogtum Oldenburg 1857, S. 14.

Wie in Mecklenburg, verwandten auch die Oldenburger Reeder ihren Verdienst zur Vermehrung ihrer Schiffe. Im Jahre 1856 waren in Oldenburg drei größere Reedereigesellschaften auf Aktien begründet worden: die Oldenburgische Reedereigesellschaft mit neun Schiffen von 4300 R.T., die Oldenburgisch-ostindische Reederei mit zwei Schiffen von 750 R.T., diese beiden Gesellschaften mit dem Sitz in Brake, und als drittes Reedereiunternehmen wurde die Aktiengesellschaft „Visurgis“ mit sieben Schiffen von 5000 R.T. mit dem Sitz in der Stadt Oldenburg begründet. Außerdem bestand noch die Stedinger Kompanie mit zwei Schiffen von 360 R.T. Nicht ausgeschlossen scheint indessen, daß die Mittel der erstgenannten drei Gesellschaften nicht ausschließlich in Oldenburg, sondern mit Hilfe der Darmstädter Bank, welche, wie bekannt, damals Kapitalien in Schiffen anzulegen pflegte¹⁾, aufgebracht wurden, was daraus geschlossen werden kann, daß ein Schiff der Oldenburgisch-ostindischen Reederei den Namen dieser Bank führte.

Im Jahre 1855 hatte Oldenburg den ersten Seedampfer erhalten, er war 300 R.T. groß und wurde von Butjadinger Bauern, die ihn im Viehtransport nach England beschäftigten, gereedert. Dieser Dampfer ging auf einer Reise im Golf von Biscaya verloren und die Fahrten nach England wurden erst im Jahre 1861, durch ein von Butjadinger Bauern unternommenes Dampfschiffsunternehmen, die Jade-Dampfschiffahrt-Aktien-Gesellschaft mit dem Sitz in Varel, welche einen Dampfer von 340 R.T. besaß, wieder aufgenommen. Es hat sich aber infolge der Konkurrenz Bremens nur wenige Jahre gehalten.

Mit Begründung des Norddeutschen Lloyd geht der Verdienst der Oldenburger Reederei mehr und mehr zurück; hatte er 1856 244 000 Tlr. = 1300 Tlr. pro Schiff betragen, so betrug er

1857	160 000	Tlr. = pro Schiff	800	Tlr.
1858	80 000	„ = „	400	„
1859	100 000	„ = „	500	„
1860	140 000	„ = „	700	„
1861	100 000	„ = „	500	„
1862	100 000	„ = „	550	„
1863	87 000	„ = „	475	„
1864	57 000	„ = „	350	„
1865	85 000	„ = „	500	„

Die oldenburgischen Schiffe wurden allmählich aus der Passagierfahrt nach Nordamerika und aus den Zwischenfahrten zwischen europäischen Häfen in die westindischen, südamerikanischen, ostindischen und chinesischen Gewässer verdrängt, für die sie sich ihrer Bauart

1) S. S. 150.

nach gut eigneten. Der Bestand an Schiffen fängt seit dieser Zeit an zurückzugehen (s. Tab. XXXVII). Die drei im Jahre 1856 auf Aktien gegründeten Reedereiunternehmungen existierten noch im Jahre 1866, doch war ihr Bestand schon damals nicht unwesentlich reduziert. Die Oldenburgische Reedereigesellschaft besaß 1866 zwar noch neun Schiffe mit 4800 R.T., die Oldenburgisch-ostindische Reedereigesellschaft zwei Schiffe von 750 R.T., die Reedereigesellschaft Visurgis aber nur noch sieben Schiffe von 3000 R.T. Die Stedinger Kompanie, welche die grönländische und Südseefischerei betrieb, war bereits im Jahre 1862 aufgelöst worden, weil der Ertrag der Fänge nicht mehr lohnte.

Die oldenburgische Reederei hat in mehrfacher Beziehung Ähnlichkeit mit derjenigen Mecklenburgs, äußerlich in der überwiegenden Zahl zweimastiger Schiffe, dann auch darin, daß sie weniger im Handel des eigenen Landes als im fremden Zwischenhandel fuhren. Auch die Organisation der oldenburgischen Reederei war ähnlich wie diejenige Mecklenburgs; in beiden Ländern überwiegt die Partenreederei. In Elsfléth gab es 1866 39 Reedereien mit Schiffen von je über 100 R.T., von denen die größere Zahl jedoch nicht mehr wie ein Schiff besaß, an welchem der Kapitän mit beteiligt war wie aus der Bezeichnung der Firmen z. B. D. H. Stege, Kapt. u. Kons. hervorgeht. Ebenso war es in Brake, wo im gleichen Jahre 21 derartige Reedereien existierten. Während aber in Mecklenburg der Korrespondent-reeder ein Großkaufmann war, der als Makler die Befrachtung der Schiffe besorgte, hatte in Oldenburg hierfür hauptsächlich der Kapitän, ähnlich wie in der Blankeneser Reederei, Sorge zu tragen. Hieraus erklärt es sich auch, daß die oldenburgischen Schiffe viel auf sogenannte „Aventiure“-Fahrten nach fernen Meeren gingen, während die mecklenburgischen Schiffe sich mehr in europäischen Gewässern aufhielten. Mehr noch als in Mecklenburg scheint in Oldenburg die Neigung vorhanden gewesen zu sein, nach Möglichkeit selbstständige Existenzen zu schaffen. Die Ursache hierfür liegt vielleicht darin, daß in Oldenburg nicht so viel Großgrundbesitz wie in Mecklenburg war, infolgedessen auch mehr Gelegenheit, selbständig zu werden und weiter wirkend überhaupt mehr Sinn für Selbständigkeit als in Mecklenburg vorhanden war. Aber auch in Oldenburg war es, wie in Mecklenburg, wohl hauptsächlich die überschüssige Bevölkerung, für welche die Gelegenheit sich eine Existenz zu gründen sonst nicht vorhanden war, die sich der Seefahrt zuwandte. „Reichtümer waren bei dieser Art Reederei ja nicht zu erwerben, aber da während der Reisen, welche der Mann machte, dieser für Wohnung und Kost

nichts auszugeben hatte, da die Frau durch etwas zum Hause gehörige Landwirtschaft für ihren Unterhalt selbst sorgte, so kamen Ersparnisse zustande, die bei fortdauerndem Fleiß den Grund zu bescheidenem Wohlstande legten“¹⁾. Ganze Dörfer widmeten sich so vorwiegend dem seemännischen Beruf, und außer in Elsfleth und Brake gab es noch Reedereibetriebe in Deichhausen, Weserdorf, Lemwerder, Warfleth, Altenesch, Ganderkesee usw.

Die durchschnittliche Größe eines oldenburgischen Schiffes war

1851	70 RT.
1861	120 „
1871	138 „

Die Schiffe waren durchschnittlich kleiner als in Mecklenburg, was sich aus der großen Zahl der nur im Verkehr über die Watten und an der Küste beschäftigten Schiffe erklärt.

Mit Metall, Kupfer oder Zink beschlagen waren am 1. Januar

1856	60 Schiffe
1866	107 „

Chronometer führten im erstgenannten Jahre 58 Schiffe, 1866 104 Schiffe. An Besatzung kamen auf je 100 R.T.

1851	7 Mann
1866	4,6 „

Der größeren durchschnittlichen Größe der Schiffe entsprach somit eine durchschnittliche geringere Zahl Besatzung.

Im Gegensatz zu allen anderen bisher behandelten Reedereien tritt in der oldenburgischen Reederei seit 1861 nur eine langsame Zunahme in der durchschnittlichen Größe ein. Dies erklärt sich daher, daß Oldenburg seit Aufhören seines Verkehrs mit den Vereinigten Staaten den Bestand seiner großen Schiffe verminderte, dagegen die zweimastigen Schiffe, die in Zwischenfahrten beschäftigt waren, seit eben dieser Zeit beträchtlich vermehrte, so daß sich seit 1858 eine Umwandlung in der oldenburgischen Reederei vollzieht, was sich aus folgenden Zahlen ergibt.

Im oldenburgischen Wesergebiet gab es

1858	5 Fregatten von 4500 R.T. und 31 Barken von 13 500 R.T.
1869	2 „ „ 730 „ „ 10 „ „ 4 000 „

Dagegen gab es

	1858:	1869:
Briggs	19 von 3 800 R.T.	55 von 13 000 R.T.
Schoonerbriggs	27 „ 4 500 „	52 „ 10 500 „
Zweimastschooner	22 „ 3 000 „	31 „ 5 000 „

1) S. Fitger, S. 115.

es verschwanden allerdings auch die kleinen zweimastigen Schoonergaleoten, von denen es im Wesergebiet

1858	70 mit 9000 R.T.
1869 nur 21 „	3000 „

gab, aber doch läßt sich die Tendenz, sich von den größeren Schiffen den kleineren zuzuwenden, sehr wohl erkennen. Das ist aus dem Charakter der oldenburgischen Schifffahrt zu erklären, in der sich, weil sie Partenreederei war, eher Mittel zu kleineren, als zu den kostspieligen großen Schiffen fanden, und aus diesem Grunde hatte man wohl auch bei Begründung der drei größeren oldenburgischen Reedereigesellschaften nicht die Form der Partenreederei, sondern die Reederei auf Aktien gewählt. Des weitern erklärt es sich aber auch daraus, daß Bremen, wie seinen größeren Mitteln entsprach, sich ausschließlich der Reederei mit großen Schiffen zuwandte und die kleinen Schiffe abzustoßen bemüht war, wie aus folgenden Zahlen hervorgeht:

Es gab in Bremen

1851 Barken 55 von 20 000 R.T.	Briggs 69 von 13 500 R.T.
1873 „ 134 „ 80 000 „	„ 12 „ 4 500 „

und die Stelle dieser kleinen Schiffe, die Bremen im Verkehr mit Rußland und England immerhin nicht entbehren konnte, füllten die Oldenburger Schiffe aus.

V. Die Reederei im westlichen Teile Hannovers.

War der Verkehr im östlichen Teil Hannovers durch die Nähe von Hamburg und Bremen, durch die Aufwendungen für Harburg und Geestemünde und durch den Anschluß des Steuervereins an den Zollverein gestiegen, so war im Verkehr des westlichen Teils von Hannover ein Fortschritt nicht zu verzeichnen. Im Jahre 1855 waren 78 000 R.T. an Schiffen eingelaufen und 10 Jahre später betrug dieser Verkehr noch ebensowenig, selbst die Beteiligung der Dampfer, die doch gerade in dieser Zeit überall sonst im europäischen Verkehr zunahm, war hier gleich Null geblieben. Man betrachte den Hafenverkehr der drei Emshäfen, Emden, Leer und Papenburg, er kommt seit 1850 nicht vorwärts. Emden geht eher in seiner Entwicklung zurück, und Leer gewinnt nur vorübergehend. Man war in Emden geneigt, die Schuld an dem mangelnden Fortschritt der hannöverschen Regierung zuzumessen, die alles für Harburg und Geestemünde, aber nichts für Emden übrig gehabt hätte¹⁾, und auf

1) S. H.K.B. von Emden 1866.

die erst 1856 erfolgte Eröffnung der Bahnverbindung der Emshäfen mit dem rheinisch-westfälischen Hinterlande, ferner auf die Zugehörigkeit zum Steuerverein. Letzteres war allerdings eine berechtigte Vermutung, wenschön auch seit Anschluß des Steuervereins an den Zollverein ein Aufschwung im Hafenverkehr nicht stattfand, vielmehr ein Rückschritt erfolgte, der aber in dem Krimkriege und in der Blockade der nordrussischen Häfen, mit denen die Emshäfen in Beziehung standen, seine Ursache hatte. Aber man maß der Zugehörigkeit zum Steuerverein doch zu viel Bedeutung bei, wenn gesagt wurde, daß hierdurch Bremen und Hamburg, die holländischen und belgischen Häfen den Teil des deutschen Ein- und Ausfuhrhandels an sich gezogen hätten, welcher der geographischen Lage nach den Emshäfen hätte zufallen müssen. Auch wurde der Einfluß der Eisenbahnen überschätzt, wenn man glaubte, daß die Industrieprodukte Rheinlands, Westfalens oder gar der Schweiz, die rheinabwärts nach holländischen und belgischen Häfen oder über Bremen gingen, nach Eröffnung der Bahn ihren Weg über die Emshäfen nehmen würden¹⁾. Man erkannte nicht, daß sich dem Verkehr durch die Eisenbahn eine andere Richtung nicht geben läßt, wenn dieser in der Wasserstraße bereits einen natürlichen Weg gefunden hat. Die Vorteile, welche auf der einen Seite Bremen durch die Lage an der Weser, die das Handelsgebiet Bremens nach Mitteldeutschland ausdehnte, und welche andererseits die holländischen Seestädte durch ihre Lage an der Mündung des bedeutendsten deutschen Stromes hatten, konnten die Emshäfen durch eine Eisenbahn nicht ausgleichen. Die Ems selbst war ein zu unbedeutender Strom und floß durch ein wirtschaftlich wenig entwicklungsfähiges Land, und von dem weiteren Hinterland, dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet, waren, wie die Karte zeigt, die Weser- und Rheinhäfen leichter als die Emshäfen erreichbar. Darum schlugen auch fast alle an die Eröffnung der Bahn geknüpften Unternehmungen fehl. So die Gründung einer deutschen Seehandlungsgesellschaft, die, mit einem Kapital von einer Million Taler geplant, die Produkte Amerikas direkt nach Emden bringen sollte; von den 4000 Aktien à 250 Tlr., die diese Gesellschaft ausgeben wollte, wurden nur 700 gezeichnet²⁾. In Leer wurde eine Ostfriesisch-Westfälische Reedereigesellschaft begründet, die ebenfalls die transatlantischen Produkte, welche bis dahin größtenteils über Bremen, Hamburg, Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen oder London

1) S. pr. H.A. 1856, II, S. 99.

2) S. pr. H.A. 1858, I, S. 193.

bezogen wurden, direkt von Amerika und Australien für das Gebiet der hannöverschen Westbahn importieren wollte und außerdem wollte man mit ihrer Hülfe die Auswanderung aus Süddeutschland, welche damals größtenteils über Rotterdam und Antwerpen ging, nach Leer leiten; diese Kompanie liquidierte mit großem Verlust für die Aktionäre im Jahre 1865¹⁾. Ferner hatte man in Emden im Hinblick auf den nach Eröffnung der Bahn zu erwartenden Verkehr eine Aktiengesellschaft begründet²⁾, welche mit einem Dampfer einen regelmäßigen 14tägigen Verkehr zwischen der Ems und London herstellen sollte. Dieses Unternehmen hielt sich nur bis zum Jahre 1864. Versuche, welche in Emden und Leer in den 60er Jahren gemacht wurden, westfälische Steinkohlen über die Emshäfen zur Ausfuhr zu bringen, fielen infolge der hohen Vorfracht und weil die Kohle bröckelig war, ungunstig aus³⁾. Emden importierte selbst mehr englische als westfälische Kohle, wie folgende Zahlen zeigen; es wurden hier eingeführt:

	englische Steinkohle	westfälische Steinkohle
1864	34 000 Ztr.	—
1867	70 000 „	7 700 Ztr.
1871	363 000 „	116 000 „

Emden lag auch nicht mehr so günstig wie in früheren Zeiten, als die Ems noch an den Mauern der Stadt vorbeifloß. Im Laufe der Jahre war viel Land angeschwemmt, so daß die Stadt jetzt eine Stunde Wegs von dem Fluß entfernt lag und die für Emden bestimmten Schiffe auf der Reede zu Anker gehen mußten.

In dieser Beziehung lag Leer noch günstiger als Emden. Bis Leer konnten Seeschiffe von 150—180 R.T. mit 14 Fuß Tiefgang, ohne zu leichtern, gelangen, hier begann auch die eigentliche Flußschiffahrt, so daß Leer der natürliche Umschlagsplatz der Ems zwischen Seeschiffahrt und Flußschiffahrt war. Zu einem eigentlichen Seehandelsplatz war die Stadt aber weniger als Emden geeignet, weil das Wasser der Ems bei Leer für größere Schiffe doch unzureichend war. Es fehlten hier auch große Kapitalien. Bei der Unternehmungslust, die in Leer vorhanden war, pflegten sich dort zwar kleine Kapitalisten zu assoziieren, man zog auch gerne fremde Kapitalien herbei, derartige auf kleine Kapitalien gegründete Unternehmungen hatten aber nicht die Macht und Beständigkeit und es

1) S. Hannovers Handel und Schiffahrt zur See, S. 34.

2) S. pr. H.A. 1857, S. 203.

3) S. pr. H.A. 1863, I, S. 105 und 271.

pflegte auch der Leitung derartiger Handels- und Schiffahrtsgesellschaften an kleinen Plätzen an der erforderlichen kaufmännischen Erfahrung und Einsicht zu fehlen. Leer gewann vorübergehend nach Eröffnung der Bahn und durch die sich hieran anschließenden Fahrten des Emdener Dampfers nach Hull; nach Einstellung dieser Fahrten sank aber auch der Hafenverkehr Leers auf den früheren Standpunkt zurück.

Der dritte Hafen an der Ems, Papenburg, kam für den Schiffahrtsverkehr nur wenig in Betracht. Hier war aber der Hauptsitz der ostfriesischen Reederei.

Noch im Jahre 1850 waren die Reedereien in Emden und Papenburg gleich stark; während nun aber die Papenburger Reederei bis zu Beginn der 70er Jahre ununterbrochen zunimmt, so daß der Bestand von 11 000 R.T. im Jahre 1851 auf 25 000 R.T. im Jahre 1873 anwuchs, ist die Emdener Reederei im gleichen Zeitraum von 11 000 R.T. auf 7 900 R.T. zurückgegangen. Die Ursache hierfür dürfte wohl darin zu suchen sein, daß es in Emden noch manche andere Gelegenheiten Kapitalien anzulegen, außer der Schiffahrt gab, Gelegenheiten, die in Papenburg nicht vorhanden waren, da Papenburg fast nur von Schifferfamilien und Personen, die mit dem Schiffbau zu tun hatten, bewohnt war. Man machte den Emdenern auch Mangel an Energie zum Vorwurf, der sich darin zeigt, daß man die 1769 begründete Emdener Heringsfischereigesellschaft eingehen ließ. Im Jahre 1818 hatte Emden noch 55 Fahrzeuge ausgesandt, die für 1½ Mill. Thlr. Produkte heimbrachten. Später hatte dies Gewerbe durch die Konkurrenz der schottischen Heringsfischer und durch die Zölle des Zollvereins sehr gelitten, so daß in den 40er Jahren durchschnittlich nur noch 13—15 Schiffe ausgesandt wurden; 1854 ging die Zahl auf 8, 1856 auf 7 Schiffe zurück. Der Fang deckte jetzt kaum noch die Ausrüstungskosten, während in denselben Jahren der Fang in Holland ein günstigeres Resultat ergeben hatte. Als dann im Jahre 1858 die Packhäuser und Gerätschaften durch eine Feuersbrunst zerstört waren, wurden die letzten 9 Schiffe zum Verkauf gebracht, und damit war die Gesellschaft aufgelöst, was um so mehr zu bedauern war, als durch den Anschluß Hannovers an den Zollverein und insbesondere durch die Eröffnung der Eisenbahn gerade in dieser Zeit sich die Konjunktur für die Emdener Fischerei sehr gehoben hatte¹⁾.

In Leer herrschte, trotz sonstiger Unternehmungslust, für die Reederei weniger Sympathie, dieselbe ist seit 1860 fast unverändert geblieben.

1) S. Hannovers Handel und Schiffahrt zur See 1864, S. 35.

Außer in genannten Orten wurde noch ziemlich lebhaftere Reederei in Großenfehn, Wehner, Karolinensiel, Rhauerfehn und Oldersum betrieben.

Die Reederei im westlichen Hannover nimmt seit dem Anschluß des Steuervereins an den Zollverein und durch die Eröffnung der Bahn beträchtlich zu, Dampfschiffahrt aber entwickelte sich nicht, und dies ermöglicht auch noch die Vermehrung der Segelschiffahrt an der Ems über das Jahr 1866 hinaus.

Der Bauart nach waren von den im Jahre 1866 hier beheimateten Seeschiffen

11	Barken,
54	Briggs,
49	Schoonerbriggs,
136	Schooner,
95	Schoonergalieten,
61	Galieten,
190	Kutter,

es gab mithin nur 11 dreimastige Schiffe, die überwiegend Zahl gehörte zu den zweimastigen und einmastigen, den kleinen Seeschiffen; 115 Schiffe waren gekupfert oder gezinkt, 74 Schiffe führten Chronometer; letztere unternahmen mithin Fahrten, auf denen sie längere Zeit von Landmarken entfernt blieben. Ähnlich wie die oldenburgischen Schiffe waren die ostfriesischen vorwiegend in der Fahrt zwischen der Ostsee und Nordsee beschäftigt. Zur Winterszeit, wenn die nördlichen Häfen zufroren, wurde auch das Mittelmeer aufgesucht; die größeren Schiffe nahmen dann gerne Frachten nach Italien an, die sie in England, Holland und den Hansestädten fanden, brachten Schwefel, Öl, Hanf, Strohgeflechte, Reis und Südfrüchte mit zurück und nahmen im Frühjahr die kleinen Fahrten zwischen Nordsee und Ostsee wieder auf. Auch die Aventurefahrten in entfernten Gewässern, an der Küste Südamerikas, zwischen Australien und Ostindien und an der ostasiatischen Küste wurden je nach dem Stande der Fracht betrieben; der Gewinn, welcher gemacht wurde, hing hauptsächlich von der glücklichen Disposition und der kaufmännischen Gewandheit des Kapitäns ab.

Auch in Ostfriesland wurde, wie in Oldenburg, fast ausschließlich Partenreederei betrieben. Es gab in Emden, Leer und Papenburg eine große Anzahl Reedereien. Meistens gehörte zu einer Reederei nur ein Schiff, doch gab es auch Reedereien mit zwei, drei und auch mit noch mehr Schiffen; die gewöhnliche Bezeichnung für die Partenreederei ist der Name des Inhabers der meisten Parten mit der Hinzufügung „& Co.“, worunter die übrigen Mitreeder zusammengefaßt werden. Zählt man die im Hannöverschen Schiffs-

repertorium des Jahres 1864 sich findenden Namen der Schiffseigentümer, so ergaben sich für Emden 25, für Leer 31, für Papenburg aber annähernd 100 Reedereien verschiedenen Namens; die größte unter ihnen war die Papenburger Reederei Joh. J. Lange mit neun Schiffen von 1400 R.T.

Die durchschnittliche Größe eines Schiffes im westlichen Teile Hannovers war

1851	50 R.T.
1861	63 „
1871	89 „

An Besatzung kamen auf je 100 Mann

1851	7 Mann
1861	7,4 „
1871	5,2 „

Es wäre für die Entwicklung des Handels und der Schifffahrt an der Ems günstiger gewesen, wenn der Sinn für Reederei, welcher in Papenburg herrschte, die Unternehmungslust, welche man Leer zuschrieb und die Kapitalien und der solide Sinn Emdens sich an einem Platz Ostfrieslands vereinigt gefunden hätten, die Verteilung dieser drei wichtigsten Faktoren des Handels und der Schifffahrt über drei Orte war ihrer Entwicklung an der Ems nachteilig.

VI. Die Reederei im Rheinland.

Es erübrigt noch, auf die Unternehmungen einzugehen, welche von der Rheinprovinz aus in der Seeschifffahrt gemacht worden sind.

In Köln war man immer lebhaft für die Reederei eingetreten¹⁾ und man hatte gehofft, daß es möglich sein werde, in Köln einen Umschlagsplatz für Land- und Seehandel zu schaffen, und Anteil an dem Schifffahrtsverkehr Amsterdams und Rotterdams zu gewinnen. Speziell hoffte man auf die dann, wie man meinte, möglichen direkten Importe von Baumwolle. Von anderer Seite wurde auf die günstige Lage Ruhrorts für Reedereiunternehmungen und für die Emanzipazierung vom holländischen und englischen Zwischenhandel hingewiesen²⁾. Der Ausführung solcher Pläne standen jedoch große Schwierigkeiten infolge der geringen Manövrierfähigkeit der Segelschiffe in einem Strome und des häufig ungenügenden Wasserstandes des Rheins entgegen. Der Anfang oder das Ende der Reise der Schiffe mußte doch öfters nach Rotterdam verlegt werden. Vor

1) S. die Kölner H.K.B. zu Anfang der 50er Jahre.

2) S. Prospekt der Rheinischen Seereedereigesellschaft (nach 1844 erschienen).

allem aber unterschätzte man auch wohl hier die Macht der holländischen, englischen und der hansestädtischen Märkte, die sich nach dem, was darüber früher mitgeteilt ist, nicht einfach dadurch, daß Schiffe expediert wurden, beseitigen ließ. Die Versuche, welche im Rheinland zu diesem Zwecke mit der Reederei zur See gemacht wurden, schlugen nicht günstig aus.

Im Jahre 1851 waren von der Kölnischen Dampfschleppschiffahrt-Gesellschaft 2 Segelschiffe, eine Bark von 500 R.T. und eine Brigg von 220 R.T., ferner von einer anderen Kölner Firma eine Bark von 370 R.T. in Fahrt gebracht; alle drei Schiffe waren aus Eisen gebaut, es sind wohl die ersten aus Eisen gebauten deutschen Segelschiffe gewesen; man hatte sie, um sie möglichst flachgehend zu erhalten, mit sogenannten Schiebekielen versehen. Beide Unternehmungen sind nur wenige Jahre betrieben worden, auch scheinen die Schiffe nicht häufig nach Köln gekommen zu sein.

Ein anderes Reedereiunternehmen, von der Firma Arnold Böninger in Duisburg betrieben, kann man kaum als rheinländisches bezeichnen; ihre Schiffe fuhrten meistens von Geestemünde aus, beteiligten sich an der Passagierfahrt nach den Vereinigten Staaten und machten auch Reisen zwischen Java und Amsterdam. Nachdem die Firma längere Jahre hindurch 4 große Segelschiffe von zusammen 3400 R.T. besessen hatten, von denen zwei gekupfert waren, stellte sie mit der für die Segelschiffahrt beginnenden schlechten Zeit im Jahre 1870 ihre Reederei ein.

Dritter Abschnitt.

I. Die deutsche Reederei während der Kriege 1848/49, 1864, 1866, 1870/71.

Seit Beendigung der Napoleonischen Kriege bis zum Beginn der neuesten Zeit hatte die deutsche Reederei vier Kriege und Blockaden zu bestehen gehabt, von denen sie mehr oder weniger stark mitgenommen worden ist, wie aus den zu solcher Zeit eintretenden Verminderungen des Bestandes an Schiffen hervorgeht. Die Verluste rühren zum geringeren Teil von Wegnahme der Schiffe durch den Feind her; zum größeren Teil sind sie durch die zu Kriegszeiten eintretende Blockade der heimatlichen Häfen und dadurch, daß die hei-

mische Flagge nicht nur in den heimatlichen Gewässern, sondern überhaupt brach gelegt wurde, verursacht worden. Die Furcht vor Wegnahme des privaten Eigentums lähmte die Unternehmungen der Reeder am meisten, denn kein Kaufmann vertraute seine Ware einem Schiffe an, welches der Gefahr der Wegnahme ausgesetzt war oder nur, nachdem er sich durch Zahlung einer Kriegsprämie an eine Versicherungsgesellschaft gegen Verlust geschützt hatte und ebensowenig setzte der Reeder sein Eigentum der Aufbringung durch feindliche Schiffe aus. Die so hervorgerufene Beschäftigungslosigkeit der Schiffe schädigte die Reeder am meisten.

Auch das Mittel, die Schiffe unter neutrale Flagge zu bringen, zu dem man in Kriegszeiten seine Zuflucht nahm, konnte nur in beschränktem Maße zur Anwendung kommen, weil eine derartige Übertragung infolge der Gesetzgebung über den Erwerb der Nationalflagge schwierig und mit Kosten verknüpft war und, wenn es sich um eine nur scheinbare Übertragung des Eigentums handelte, auch nicht vor Wegnahme schützte.

Der Mangel einer Kriegsflotte, die, wenn sie schon nicht so stark war, um die feindlichen Häfen zu blockieren, wenigstens die deutschen Häfen vor einer Blockade schützen konnte, war ein Umstand im deutschen Staatswesen, der bei jedem Kriege bitter genug empfunden wurde; es brauchte nicht einmal zum Ausbruch eines Krieges zu kommen, sondern schon die bloße Gefahr, in einen solchen verwickelt zu werden, war im Hinblick auf die Schutzlosigkeit der Schiffe und auf die ungeschützte deutsche Küste geeignet, die deutschen Schiffe in Gefahr und damit im Mißkredit zu bringen¹⁾.

Zweimal, im Jahre 1848 und 1849, konnte das kleine Dänemark es wagen, die deutschen Ostsee- und Nordseehäfen zu schließen und deutsche Schiffe zu kapern, und man hatte sich deutscherseits darin zu finden, weil Deutschland keine Kriegsschiffe besaß. Wie sehr der Hafenverkehr unter der 4 Monate dauernden Blockade litt, geht daraus hervor, daß der Verkehr Preußens von 6913 Schiffe mit

1) Nach dem Bericht des preußischen Konsulats zu Bremen für 1859 wirkte der Krieg zwischen Frankreich, Sardinien und Österreich aus diesem Grunde nachteilig auf die deutsche Schifffahrt; es heißt dort: „Wenn auch der Krieg den deutschen Gauen fernblieb, so waren doch auch hier die Folgen sichtbar und gaben sich rasch durch ein nicht unbedeutendes Fallen der Warenpreise und ganz besonders durch die Entwertung des Schiffseigentums zu erkennen . . . Ein großer Teil der Schiffsreeder wagte bei der völligen Schutzlosigkeit der deutschen Flagge nicht, seine Schiffe auszusenden, sondern ließ sie unbeschäftigt im Hafen liegen und zog so lieber den sichern Verlust, der ihm aus der Untätigkeit der Reederei erwuchs, dem größern vor, welcher bei Ausbruch eines Seekriegs durch Wegnahme der Schiffe entstehen konnte.“

900 000 R.T., welche im Jahre 1847 eingelaufen waren, auf 4166 mit 610 000 R.T. im Jahre 1848 zurückging; dabei kam auf die preußische Flagge ein Ausfall von 2747 Schiffen mit 270 000 R.T., während die großbritannische Flagge, als nicht gefährdete neutrale Flagge, in eben diesem Jahre eine Zunahme am preußischen Hafenvverkehr von 702 Schiffen mit 120 000 R.T. zu verzeichnen hatte, und diese Zunahme der großbritannischen Flagge mußte man noch als ein Glück betrachten, weil so wenigstens der Handel nicht noch mehr ins Stocken kam. Waren ferner 1847 1275 preußische Schiffe mit 300 000 R.T. aus Preußen nach ausländischen Häfen gesegelt, so waren es 1848 nur 543 mit 130 000 R.T., und diese Ausschließung der Ostseereedereien vom Verkehr konnte ja um so wirksamer durchgeführt werden, als Dänemark den Sund und die Belte beherrschte und daher kein deutsches Schiff aus der Ostsee heraus noch hinein konnte.

Im Jahre 1849 erfolgte die zweite Blockade. Am 7. März 1849 verkündigte das dänische Marineministerium, daß alle Häfen und Einfahrten in den Herzogtümern Schleswig und Holstein vom 27. März an blockiert würden; am 3. April erfolgte die Blockadeerklärung für Kammin, Swinemünde, Wolgast, Greifswald, Stralsund, und Rostock, am 12. April die von Pillau und Danzig, sowie der Häfen an der Elbe, Weser und Jade. Die Blockade dauerte den ganzen Sommer hindurch bis zum 11. bzw. 25. August, so daß auch diesmal wenig mehr Verkehr als im Vorjahre stattfand. Nur 628 preußische Schiffe mit 150 000 R.T. konnten aus preußischen Häfen Reisen ins Ausland unternehmen. In Bremerhaven waren

1847	1090	Schiffe mit	150 000	R.T.
1848	aber nur	640	„	„
1849		732	„	„

eingetroffen und auch Hamburg hatte unter der Blockade schwer zu leiden gehabt¹⁾. Es war ein bekannter Umstand, daß, während die deutschen Staaten mit ihren Armeen den Krieg in Schleswig-Holstein führten, von dem höchsten Punkte Helgolands aus den dänischen Kriegsschiffen telegraphische Zeichen gegeben wurden, damit sie um so leichter deutsche Schiffe zu Preisen machen könnten²⁾. Als im Mai 1849 drei Dampfer der ersten deutschen Flotte aus der Weser ausliefen, um auf das dänische Dampfschiff Valkyren, welches an der Weser kreuzte, Jagd zu machen, konnte dieses unter die Küste von

1) S. pr. H.A. 1850, S. 477.

2) S. Tellkampf, Beiträge 1851, S. 81.

Helgoland unter britischen Schutz flüchten und britischerseits wurde, an diese Episode anknüpfend, die Erklärung abgegeben, man würde diese Schiffe, die die schwarz-rot-goldene Flagge führten und die keine deutsche bestehende Regierung als unter ihrer Autorität handelnd anerkenne, wieder vorkommendenfalls als Piraten behandeln¹⁾.

Und noch zum dritten Male im Jahre 1864 blockierte Dänemark die deutschen Häfen. An Stelle von 12 000 Schiffen mit 1 400 000 R.T. im Jahre 1863 liefen 1864 nur 8400 Schiffe mit 1 Mill. R.T. in preußischen Häfen ein. Die Beteiligung preußischer Schiffe am Hafenverkehr sank von 690 000 R.T. auf 330 000 R.T., die der britischen stieg von 210 000 R.T. auf 240 000 R.T. Nach Stettin wurden gegen das Vorjahr um die Hälfte weniger Werte eingeführt. In transatlantischen Häfen entgingen deutschen Schiffen die lohnendsten Frachten, und zahlreiche Schiffe, welche nach der Weser bestimmt waren, mußten wegen der vor der Elbe und Weser kreuzenden dänischen Kriegsschiffe in englischen Häfen Sicherheit suchen und dort ihre Ladung löschen. Die Besorgnisse an der Bremer Börse stiegen auf den höchsten Punkt, als außer hannoverschen und hamburgischen Schiffen auch das reich beladene Bremer Schiff „Sophie“ vor der Weser gekapert und nach Kopenhagen gebracht wurde. 39 größere Bremer Schiffe gingen in der ersten Hälfte des Jahres an russische Käufer über, während eine Anzahl anderer Schiffe sich unter die englische und hawaiische Flagge begaben. Jetzt aber zeigte sich zum erstenmal die Wirkung einer tüchtigen Kriegsflotte; nach dem Seegefecht bei Helgoland vom 9. Mai 1864 zwischen der österreichisch-preußischen und der dänischen Kriegsflotte blieben die Nordseehäfen von einer weiteren dänischen Blockade befreit, so daß diese Häfen weniger im Hafenverkehr zu leiden hatten. Dagegen konnten die preußischen Kriegsschiffe trotz des siegreichen Gefechts bei Jasmund, infolge ihrer geringen Anzahl, die Blockade der Ostseehäfen nicht aufheben, noch weniger die Durchfahrt durch den Sund freihalten, so daß, mit fünfwöchentlicher Unterbrechung durch den Waffenstillstand, die Blockade der Ostseehäfen bis zum 20. Juli dauerte und die Verluste der Ostseereeder hierdurch besonders groß wurden. Auch ein glorreicher Feldzug konnte nicht die aus dem Mangel einer genügenden Flotte hervorgegangenen Verluste ersetzen. Die zufolge Art. 13 des Wiener Friedensvertrages stattzufindende Entschädigung beschränkte sich praktisch auf die Herausgabe der gekaperten Schiffe und deren Ladung, die viel größeren durch das Stilliegen

1) S. Duckwitz, Denkwürdigkeiten, S. 125.

und die Blockade der Häfen verursachten Verluste wurden indessen nicht vergütet.

Der Krieg von 1866 beeinträchtigte den Schiffsverkehrs der deutschen Häfen nur wenig; es kam zu keiner Blockade, weil die österreichische Kriegsflotte im Mittelmeer festgehalten war, und weil beide kriegführende Parteien zivilisiert genug gewesen waren, zu erklären, feindliches Privateigentum zur See mit Ausnahme der Kriegskontrebande nicht nehmen zu wollen; so blieben auch die Verluste der Reeder aus dem Entgang der Fracht glücklicherweise gering¹⁾.

Auch während des nun folgenden deutsch-französischen Krieges war deutscherseits der Versuch gemacht worden, dem Grundsatz der Unverletzbarkeit des Privateigentums zur See mit Ausnahme der Kriegskontrebande zu Ansehen zu verhelfen, indem deutscherseits am 18. Juli 1870 die Erklärung abgegeben wurde, daß französische Handelsschiffe der Aufbringung und Wegnahme durch die Schiffe der Bundeskriegsmarine nicht unterliegen sollten; Frankreich nahm hiervon indessen keine Notiz, sondern stellte sich auf den Boden der Pariser Deklaration des Jahres 1856, die die Unverletzlichkeit des Privateigentums unter feindlicher Flagge nicht kannte, obgleich dieser Grundsatz im Landkriege längst Anerkennung gefunden hatte; Frankreich verzichtete nicht auf Kapereien und die schlimmen Erfahrungen bestimmten schließlich auch die deutsche Heerführung, die Anwendung ihres humanen Grundsatzes zu suspendieren und durch die Note vom 12. Jan. 1871 den französischen Handel mit Repressalien, die indessen erst vom 10. Febr. an Platz greifen sollten, zu bedrohen.

Während dieses Krieges waren 95 deutsche Schiffe durch französische Kriegsschiffe aufgebracht worden und der Verlust wäre noch viel größer gewesen, wenn nicht die Reeder den Schiffen, welche auswärts in Ladung für Deutschland lagen, sofort bei Ausbruch des Krieges einen anderen Bestimmungsort gegeben hätten, und wenn man nicht durch ausgesandte Dampfer versucht hätte, die auf der Fahrt befindlichen Schiffe von der drohenden Gefahr zu benachrichtigen, so daß sie soweit wie möglich den Kanal nicht passierten und neutrale Häfen aufsuchten.

Die Gefahr der Wegnahme deutscher Schiffe beschränkte sich indessen nicht nur auf die Meere in der Umgebung Deutschlands und Frankreichs, sondern in allen Gewässern hatte man infolge der zahlreichen französischen Kolonien, die sichere Stützpunkte französischer Kriegsschiffe waren, französische Kreuzer zu fürchten, und in

1) S. Danziger H.K.B. 1866.

Westindien, wie auch in den ostasiatischen Gewässern waren die dort fahrenden Schiffe der Gefahr der Wegnahme ausgesetzt. 4—5 französische Kreuzer hielten sich im Golf von Petschili an Orten auf, wo deutsche Schiffe am meisten zu verkehren pflegten und deutsche Schiffe waren auch hier gleich nach Bekanntwerden des Ausbruchs des Krieges im August 1870 gezwungen, den nächsten Hafen aufzusuchen, wo sie alsdann während des Krieges festgehalten waren. Waren von Tientsin im Jahre 1869 102 Schiffe deutscher Flagge ausgelaufen, so waren es 1870 nur 36, und auch in Yokohama wurde durch die von der dort ansässigen französischen Behörde ergriffenen Maßnahmen die Schifffahrt zwischen Japan und China unter deutscher Flagge vollständig unterbrochen¹⁾.

Auch im Jahre 1870 konnte die deutsche Kriegsflotte die Blockade der deutschen Häfen seitens Frankreich nicht verhindern. Von Ende Juli bis Ende September war die Schifffahrt Bremens und Hamburgs unterbrochen. Der Verkehr ersterer Stadt sank von 661 000 R.T. im Jahr 1869 auf 534 000 R.T. im Jahre 1870, derjenige von Hamburg von

1,6 Mill. R.T. auf

1,4 „ „

in den Ostseehäfen ging der eingehende Verkehr von

2,4 Mill. R.T. auf

2,1 „ „ zurück.

Wenngleich die Blockade nur notifiziert, aber nicht durchgeführt wurde, indem die französischen Schiffe nur vorübergehend erschienen und dann wieder verschwanden, so blieb sie für den Handel der Häfen doch von derselben nachteiligen Wirkung, als wenn sie effektiv gewesen wäre, und sie hätte wohl noch länger gedauert, wenn nicht die deutschen Siege die französische Regierung zur Heranziehung auch ihrer Marinetruppen genötigt hätte.

Auch diesmal gewann, als neutrale Flagge, die keine Belästigung seitens französischer Kriegsschiffe zu befürchten hatte, die englische Flagge, deren Anteil am eingehenden preußischen Hafenvverkehr im Kriegsjahr auf 540 000 R.T. gegenüber 480 000 R.T. im Jahre 1869 gestiegen war. Unter preußischer Flagge fand anstatt einer Schiffsbewegung zwischen ausländischen Häfen von 800 000 R.T. im Jahre 1869 nur ein solcher von 570 000 R.T. im Jahre 1870 statt.

1) S. pr. H.A. 1871, II, S. 102.

In Hamburg stieg die englische Flagge von 810000 R.T. auf 850000 R.T., während die hamburgische im eingehenden Verkehr von 450000 R.T. auf 285000 R.T. sank. Die bremische Flotte litt weniger, weil der, im Verhältnis zur bremischen Reederei große Bestand schneller transatlantischer Dampfer, welche den französischen Kreuzern leicht entrinnen konnten, gestattete, den Verkehr mit den Vereinigten Staaten bereits im Oktober 1870 nach Aufhebung der Blockade wieder aufzunehmen, wenschon die Dampfer dann den sicheren Weg um Schottland herum nahmen — auch die hamburgischen Dampfer taten dies — und so fiel der Anteil bremischer Schiffe am eingehenden bremischen Hafenverkehr nur von 400000 R.T. auf 315000 R.T.

Als der Krieg beendet war, mußte Frankreich die aufgebrauchten Schiffe, welche nicht mitsamt der Ladung zurückgegeben werden konnten, auf Grund des Art. 13 des Frankfurter Friedens entschädigen und aus der Reichsliquidationskasse wurden für Reedereischäden 2,8 Mill. Thaler, wovon

2	Mill. Thaler	auf die Reeder
0,7	„	„ „ Ladungseigentümer und
0,1	„	„ „ Besatzung

entfielen, als Ersatz verteilt.

Es war das erste Mal, daß der deutschen Reederei vom Feinde zugefügte Verluste vergütet worden sind. Ferner wurden 3 Mill. Th. an Heuer und Unterhalt der Besatzung für die in außerdeutschen Häfen stillliegenden deutschen Schiffe bezahlt. Abgelehnt seitens des Reiches war aber eine von den Reedern geforderte Entschädigung für die in deutschen Häfen zum Stilliegen gezwungenen Schiffe mit der Motivierung, daß die Lage eines in einem ausländischen Hafen zurückgehaltenen Schiffes viel ungünstiger wäre als ein in einem deutschen Hafen liegenden Schiffes, wo es den Rechtsschutz genieße, und der Reeder auch unbedenklich einen Teil der Besatzung entlassen könne¹⁾. Ferner wurde auch nicht der durch Stilliegen der Schiffe entgangene Gewinn entschädigt.

1) S. Lewis, Die Entschädigung der deutschen Reeder in Jahrbuch für Gesetzgebung, 1874, S. 413 ff.

II. Übersicht über die gesamte deutsche Reederei.

Der Schifffahrtsverkehr in den deutschen Häfen hatte sich seit der Mitte des Jahrhunderts wie folgt entwickelt:

Es waren eingelaufen im Durchschnitt der Jahre

		Verhältnis
1851/60	3 212 000 R.T.	100
1861/70	4 342 000 „	135

Davon entfallen auf die Ostsee im Durchschnitt der Jahre

		Verhältnis
1851/60	1 695 000 R.T.	100
1861/70	2 055 000 „	121

auf die Nordsee im Durchschnitt der Jahre

		Verhältnis
1851/60	1 522 000 R.T.	100
1861/70	2 266 000 „	149

In der Nordsee nimmt der Hafenverkehr mithin mehr, als in der Ostsee zu, seit Beginn der 60er Jahre vollzieht sich ein Umschwung zugunsten der Nordseehäfen, deren Ursachen bereits früher dargelegt worden sind¹⁾, und die damit zusammenhängen, daß die Ostseeländer zugunsten von Ländern mit noch jungfräulichem Boden an Bedeutung im Handel einbüßen, und damit auch ihre Reederei.

Von dem Gesamtbestand deutscher Schiffe kamen auf das Ostseegebiet am 1. Januar

1851	1511 Schiffe mit	286 200 R.T. = 54,77 $\frac{0}{0}$ ²⁾
1856	1556 „ „	309 900 „ = 46,89 $\frac{0}{0}$
1861	2058 „ „	383 200 „ = 46,97 $\frac{0}{0}$
1866	2217 „ „	429 600 „ = 44,17 $\frac{0}{0}$
1871	2063 „ „	449 823 „ = 45,48 $\frac{0}{0}$

auf das Nordseegebiet am 1. Januar

1851	2196 Schiffe mit	236 350 R.T. = 45,23 $\frac{0}{0}$ ²⁾
1856	2463 „ „	351 028 „ = 53,11 $\frac{0}{0}$
1861	2745 „ „	432 726 „ = 53,03 $\frac{0}{0}$
1866	2940 „ „	545 357 „ = 55,83 $\frac{0}{0}$
1871	2658 „ „	539 304 „ = 54,52 $\frac{0}{0}$

Die Rederei zieht sich seit Mitte der 50er Jahre mehr und mehr nach der Nordsee hin.

1) S. Bd. I, S. 7/14.

2) Zur Erklärung für die gegen das Jahr 1850 veränderten Prozentsätze (s. Bd. I, S. 183) vergl. S. 189, Anmerk. 13 und S. 190 Anmerk. 30.

Besonders groß sind die Fortschritte der Nordseereederei in der ersten Hälfte der 50er Jahre. Es treten hierin die Umstände zutage, welche sich in der ungünstigen Lage der Ostsee zu den Bahnen des Verkehrs, auf denen sich heute der größere Teil des internationalen Handels vollzieht, zusammenfassen lassen. Sie in erster Linie hinderte die Ostseereeder einen so ausgiebigen Gebrauch wie die Nordseereederei von der durch die Aufhebung der Navigationsakte gewährten Freiheiten zu machen. Die Produkte Amerikas und Asiens kamen seit Erbauung der Eisenbahnen vorteilhafter als früher über die Nordsee Häfen nach Preußen und die Ansätze Stettins zum Überseehandel waren durch die Konkurrenz Bremens und Hamburgs mit unterdrückt worden. Die Schiffe suchten lieber die Nordseehäfen als die Ostseehäfen auf, weil der Seeweg hierher kürzer und weniger gefährlich war. Der Unternehmungsgeist fand in der Ostsee auch nicht die Unterstützung wie in der Nordsee und auch die seitens der Regierung getroffenen Maßnahmen waren nicht immer der Entwicklung überseeischer Beziehungen günstig. Die Auswanderung, eine der kräftigsten Stützen aller Reederei und alles Handels, blieb den Ostseehäfen so gut wie gänzlich fern. Hierauf aber basierte zum guten Teil, daß um die Mitte des Jahrhunderts das Hauptgewicht der deutschen Reederei sich vom Osten nach dem Westen verrückte. Einem Aufschwung der Nordseereederei in den Jahren von 1851—56 von 236350 R.T. auf 351028 R.T. stand in der Ostsee nur eine Zunahme von 286200 R.T. auf 309000 R.T. gegenüber. Der Richtung dieser großen Völkerbewegung nach den Nordseehäfen verdankt die Nordseereederei ihre ganze weitere Entwicklung, unter ihrem Einflusse kamen die ersten deutschen überseeischen Dampfschiffahrtsgesellschaften zustande. In den Ostseehäfen war auch weniger Boden für die Dampfschiffahrt als in den Nordseehäfen, ihr fehlte vor allem Steinkohle, die die Nordseehäfen ebenso leicht aus Westfalen wie aus England beziehen konnten, darum auch vermehrten die Ostseereeder ihren Bestand an Segelschiffen noch, als die Nordseereeder mit dem Jahre 1866, zugleich mit Großbritannien, hierin einen Höhepunkt erreicht hatten. In erster Linie aber waren es die seit den neuen Schiffahrts- und Handelsgesetzgebungen neuen Bahnen des Weltverkehrs durch die Heranziehung überseeischer Länder mit ihren im Übermaß vorhandenen Produkten an Holz und Getreide, wodurch die Ostseeländer und damit ihre Reederei an Bedeutung einbüßten.

Der auf die einzelnen deutschen Landesteile entfallende Anteil an der gesamten deutschen Reederei war

	1851 %	1861 %	1871 %
Ostpreußen	6,83	4,39	4,12
Westpreußen	7,10	5,82	5,96
Pommern	22,66	20,54	20,57
Mecklenburg	10,18	10,37	10,28
Lübeck	1,90	1,14	0,84
Schleswig-Holstein, Ostküste .	5,55	4,52	3,56
„ „ Westküste	4,98	4,66	4,63
Hamburg	13,63	17,45	17,89
Bremen	12,97	15,14	17,53
Hannover, Ostteil	1,90	3,29	3,52
Oldenburg	3,56	5,54	4,30
Hannover, Westteil	8,00	6,63	6,64
Rheinland	0,19	0,32	—
Sonst registrierte deutsche Schiffe, s. Tab. XVII	0,55	0,19	0,15

Es zeigt sich hier im einzelnen, was vorhin über die Entwicklung im Ganzen gesagt worden ist: mit Ausnahme von Mecklenburg, wo die Reederei dadurch gehalten wird, daß die Schiffe in Fahrten beschäftigt werden, wohin Dampfer infolge mangelnder Kohle noch keine regelmäßigen Fahrten unternahmen, geht die Schifffahrt an der Ostsee zurück; in Lübeck wird dieser Rückgang allerdings durch den entschiedenen Übergang zur Dampfschifffahrt, der durch die Nähe Hamburgs begünstigt wurde, nur scheinbar. Alles, was die deutsche Reederei sonst verliert, gewinnt sie in dem kleinen Winkel an der Weser und Elbe. Hier ist das eigentliche Tor von und nach Deutschland und zugleich das Tor zu dem östlich gelegenen Europa, hierher konzentriert sich mit der Entwicklung der Eisenbahn ein Verkehr, der für jede Form der Reederei die günstigsten Bedingungen bietet.

Dritter Teil.

I.

Anmerkungen zu der Statistik über den Bestand der Seeschiffe in den deutschen Häfen.

- 1) Berechnet auf Grund der für 1861 vorhandenen Zahlen.
- 2) Reedereiliste der Stettiner Assekuradeure.
- 3) Handelskammerbericht des betr. Hafens.
- 4) Berechnet auf Grund der für 1873 vorhandenen Zahlen.
- 5) Jahrbuch für die amtliche Statistik des preußischen Staats, I. Jahrg., 1863, S. 557.
- 6) Statistik des Deutschen Reichs, I. R., Bd. XIII.
- 7) Zumeist Bugsier- und Flußdampfer.
- 8) Die Differenz in Zahl, R.T. und Besatzung der Segler und der Gesamtzahl der Schiffe wird von Bugsier- und Flußdampfern dargestellt; letztere sind beiseite gelassen, damit die eigentlichen Seedampfer hervortreten.
- 9) Die Zahlen sind unter Berücksichtigung der voraufgegangenen und nachfolgenden Jahre ergänzt.
- 10) Brämer, S. 320.
- 11) Bezüglich der Ermittlungen des Bestandes für Rostock und Wismar vergl. die Anmerkung 13.
- 12) Nach Mitteilung des Großherzogl. Statist. Amts in Schwerin. Vergl. Beiträge zur Statistik Mecklenburgs 1861, Bd. II, H. 2.
- 13) Die hier für 1851 und die folgenden Jahre mitgeteilten Zahlen stehen nicht in Einklang mit den in Bd. XI, S. 117 u. 118 angegebenen, weil letzteren bei der Umrechnung in R.T. der Faktor 2,25, ersteren der Faktor 1,8 für die Kommerzlast von 6000 Pfd. zugrunde gelegt ist. Letzterer Faktor ist aber, wie sich nachträglich ergeben hat, der richtige, nämlich:

Die Rostocker Last zu 6000 Pfd. verhält sich zur R.T. nach Kiaer, Statistique Bd. I, S. 28 wie 1 : 2,7. Nach Mitteilung der Rostocker Schiffsvermessungsbehörde ergaben sich indessen bei 5 Schiffen, deren Größe früher in Rostocker Lasten zu 6000 Pfd. angegeben war, bei der Neuvermessung 2,3 R.T., bei einem sechsten Schiffe 3 R.T. pro Last. Ein Rostocker Schiffsmakler teilte dem Verfasser auf Anfrage ferner mit, daß das frühere Rostocker Schiff „Wendola“ von 120 Rostocker Last später zu 218 R.T.

vermessen wurde. Dies entspricht einem Verhältnis von 1 : 1,8. Die Verschiedenheit der Resultate erklärt sich dadurch, daß die Lastenangabe die Tragfähigkeit des Schiffes (dead weight), die R.T. dagegen den Rauminhalt angibt, der Größenangabe mithin verschiedene Maße zugrunde liegen, deren verschiedenes Verhältnis zueinander aber je nach der Bauart des Schiffes variiert, derart, daß z. B. ein vollgebautes Schiff ein für die Tragfähigkeit günstigeres Verhältnis als ein schlank gebautes Schiff gleichen Raumgehalts haben kann.

Werden nun die vom Großherzogl. Statistischen Amt in Schwerin mitgeteilten Zahlen über den Bestand der Schiffe in Rostocker Lasten zu 6000 Pfund angenommen, so entstehen bei Umrechnung in R.T. unter Zugrundelegung des Faktors 2,3 bzw. 2,7 oder 3 Zahlen, welche den Zahlen der Reichsstatistik gegenüber viel zu groß sind; es würde dann mit Einführung der Reichsstatistik im Jahre 1873 eine plötzliche Verminderung im Bestande von 30 000 R.T. eintreten. Dieser sie anzupassen blieb nur der Faktor 1,8 übrig als Ausdruck des Verhältnisses zwischen Rostocker Last und R.T. Der Verfasser hielt sich um so mehr berechtigt diesen Faktor zu nehmen, als die sich dann bei der Umrechnung ergebenden Zahlen auch den von Kiaer, Bd. II der Statistique internationale, S. 31 für Mecklenburg angegebenen ziemlich entsprechen. Kiaer selbst sagt ferner in dem 1876 erschienenen ersten Bande genannter Statistik, S. 28, Anm. 4: Avant le 1. Juillet 1867 on employait à Rostock le Roggenlast et à Wismar l'ancien last suédois de 1778 correspondant à 0,856 et 0,845 last de commerce de 1867 ou à $\frac{2}{3}$ ancien last de commerce. War demnach die durch Landesverordnung vom 20. März 1867 in Mecklenburg eingeführte Commerzlast nur 0,845 von 6000 Pfund, so war sie also etwa 5000 Pfd. groß und das Verhältniß von 1 Last à 6000 Pfd. = 2,3 R.T. zugrunde gelegt, etwa 1,8 R.T. groß. Hiernach würden dann auch die in Bd. I, S. 117 und 181 für Mecklenburg mitgeteilten Zahlen zu berichtigen sein.

- 14) Hübner, Statistisches Jahrbuch 1856, S. 264.
- 15) Statistisches Jahrbuch der Freien und Hansestadt Lübeck.
- 16) Nach Mitteilung des statistischen Amts in Lübeck.
- 17) Statistische Nachrichten über Handel und Schifffahrt der Herzogtümer Schleswig und Holstein im Jahre 1848, S. 103.
- 18) Preußisches Handelsarchiv 1854, II, S. 143.
- 19) Brämer, S. 342 einschließlich Küstenschiffe.
- 20) Statistisches Tabellenwerk. Kopenhagen 1855 ff.
- 21) Preußisches Handelsarchiv 1865, II, S. 66.
- 22) Statistische Mitteilungen über Schifffahrt und Reederei der Herzogtümer Schleswig und Holstein 1866, S. 162: Schiffe über 30 R.T.
- 23) Brämer, S. 342: Schiffe über 30 R.T.
- 24) Brämer, S. 361.
- 25) Amtliche Liste der Kriegs- und Handelsmarine des Nordd. Bundes mit ihren Unterscheidungssignalen, 1871.
- 26) Kieler Handelskammerbericht 1871.
- 27) Statist. Tabelverk. Kopenhagen 1863.
- 28) Brämer, S. 340 u. 342 einschließlich Küstenschiffe.
- 29) Flensburger H.K.-Bericht 1873.
- 30) Seeschiffe über 30 R.T., ermittelt nach dem Bestande sämtlicher Schiffe (einschließlich Küstenschiffe) der Ostküste unter Abzug von 9400 R.T. für Schiffe unter 30 R.T. Letztere bilden den auf die Ostküste entfallenden Anteil von 22 218 R.T., der Gesamtzahl der Schiffe in ganz Schleswig-Holstein unter 30 R.T. im Jahre 1867 (s.

Brämer, S. 341), der nach dem Verhältnis, wie sich die Schiffe unter 20 R.T. (s. Brämer, S. 341) über die West- und Ostküste verteilen, berechnet ist.

Demnach ist der in Bd. I, S. 181 für die Ostküste Schleswig-Holsteins mitgeteilte Bestand an Seeschiffen daselbst um etwa 5000 R.T. zu hoch angegeben.

- 31) Brämer, S. 343.
- 32) Hamburgs Handel und Schifffahrt, Tabellarische Übersicht des betr. Jahres.
- 33) Do. do. 1865, S. 124 und folgende Jahrgänge.
- 34) S. Anm. 30. Seeschiffe über 30 R.T., ermittelt nach dem Bestande sämtlicher Schiffe der Westküste unter Abzug von 12 800 R.T. für Schiffe unter 30 R.T.
- 35) Hamburgs Handel und Schifffahrt 1875, S. 54/55.
- 36) Jahrbuch für die amtliche Statistik des bremischen Staates 1868, S. 117, und Jahrbuch für die bremische Statistik. Bremen 1876, S. 269.
- 37) Berechnet auf Grund der durchschnittlichen Besetzung der unter Hamburger bezw. Bremer Flagge in Hamburg bezw. Bremen eingelaufenen Schiffe.
- 38) Zur Statistik des Königreichs Hannover, H. 8, S. 5/6.
- 39) Beiträge zur Statistik des ehemaligen Königreichs Hannover, H. 13, S. 5.
- 40) S. Brämer, S. 350.
- 41) Nach den Akten des Kgl. preuß. Handelsministeriums.
- 42) Hamburgs Handel und Schifffahrt 1869, S. 74.
- 43) Handelskammerbericht von Geestemünde.
- 44) S. Brämer, S. 346 u. 355, unter Hinzuziehung der Küsten- und Wattschiffe, die zufolge „Beiträge zur Statistik“ des vormaligen Königreichs Hannovers, H. 13, S. 1, zu den Seeschiffen zu rechnen sind; da erst Ende 1866 eine besondere Aufstellung über sie erfolgt war, mußte der Bestand derselben für die vorhergehenden Jahre auf Grund der am 1. Januar 1867 vorhandenen 234 Wattschiffe von 4300 R.T. mit 472 Mann Besetzung berechnet werden, die dann zum Bestande eigentlicher Seeschiffe hinzugezogen sind.
- 45) Brämer, S. 356.
- 46) Statistik des Deutschen Reichs, 1. R., Bd. VIII, unter Hinzuziehung der Nachregistrierungen, die zufolge Statistik d. D. R., M. H. 1884, I, S. 57, betragen für Hannovers östl. Teil 230 Schiffe mit 6532 R.T.
westl. „ 96 „ „ 2911 „ u. 2 Dampfern mit 74 R.T.,
während f. Oldenburg 109 „ „ 2903 „ zu viel registriert waren, die darum abgezogen worden sind.
- 47) Statistische Nachrichten über das Großherzogtum Oldenburg 1857, H. 1, S. 4: Schiffe über 7,5 R.T.
- 48) Do. do. 1862, H. 5, S. 6.
- 49) Do. do. 1868, H. 10, S. 6.
- 50) Statistik des Deutschen Reichs, 1. R., Bd. XIII. Steigerung veranlaßt vielleicht durch Hinzuziehung der Schiffe der Ämter Berne und Oldenburg, im ersteren Orte waren am 1. Januar 1866 beheimatet
30 Seeschiffe mit 4800 R.T. und 219 Mann
in Oldenburg 9 „ „ 3300 „ „ 136 „
- 51) Statistische Nachrichten über das Großherzogtum Oldenburg 1857, H. 1, S. 36 unter Hinzurechnung von $\frac{1}{3}$ der Küsten- und Flußschiffe als Seeschiffe.
- 52) Do. do. 1862, H. 5, S. 25.
- 53) Do. do. 1868, H. 10, S. 30.
- 54) Zur Statistik des Königreichs Hannover 1862, H. 8, S. 3.

- 55) Beiträge zur Statistik des vormaligen Königreichs Hannover, H. 13, S. 3.
 - 56) S. Brämer, S. 350.
 - 57) Ders., S. 363.
 - 58) Nach den Handelskammerberichten für Ostfriesland und Papenburg.
 - 59) Zur Statistik des Königreichs Hannover 1862, H. 8, S. 2.
 - 60) Beiträge zur Statistik des vormaligen Königreichs Hannover, H. 13, S. 2.
 - 61) S. Anm. 44. Die Anzahl der am 1. Januar 1867 vorhandenen Küsten- und Wattschiffe, auf Grund deren die Wattschiffe für die vorhergehenden Jahre berechnet sind, ist 261 mit 4500 R.T. und 614 Mann Besatzung.
 - 62) S. Brämer, S. 347.
 - 63) Ders., S. 328/9.
 - 64) Steigerung veranlaßt durch Registrierung bisher nicht eingetragener Seeschiffe hauptsächlich in Pommern.
 - 65) Die geringere Anzahl der Schiffe erklärt sich daraus, daß Hamburgs Handel und Schifffahrt, der die Zahlen seit 1866 entnommen sind, nur die über 30 R.T. großen Schiffe aufführt.
-

Bestand der Seeschiffe in den deutschen Häfen.

Memel.

Tab. I.

I. Jan.	Segler			Dampfer			Zusammen		
	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung
1851	70	23 400	ca. 825 ¹⁾	4	270	ca. 25 ¹⁾	74	23 700	ca. 850 ¹⁾
1852	76	25 500		4	270		80	25 800	
1853	74	25 600		3	220		77	25 900	
1854	73	25 700		4	280		77	26 000	
1855	85	27 500		4	290		89	27 800	
1856	88	27 900		6	440		94	28 300	
1857	85	27 500		6	440		91	27 900	
1858	80	25 400		5	360		85	25 800	
1859	88	28 700		6	370		94	29 100	
1860	86	27 200		7	430		93	27 600	
1861	83	26 900	ca. 950	5	320	ca. 30 ⁴⁾	88	27 200	988 ⁵⁾
1862	87	27 800		5	340		92	28 100	
1863	88	28 500		5	340		93	28 900	
1864	85	29 100		5	340		90	29 500	
1865	89	31 200		8	540		97	31 700	
1866	95	33 300		8	480		103	33 800	
1867	96	33 500		7	410		103	33 900	
1868	98	34 700		7	410		105	35 100	
1869	98	35 000		8	440		106	35 400	
1870	93	33 000		7	380		100	33 400	
1871	92	32 200	7	380	99	32 700			
1872	94	33 000	6	310	100	33 400			
1873	96	33 668	1049	3	172	19	99	33 840	1068 ⁶⁾

Tab. II.

Königsberg mit Pillau und Braunsberg.

I. Jan.	Segler			Dampfer			Zusammen ⁸⁾		
	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung
1851	50	11 800	ca. 470 ¹⁾	1	190	ca. 10 ¹⁾	53	12 100	ca. 480 ¹⁾
1852	46	11 000		1	190		50	11 400	
1853	ca.42	9 800		—	—		ca.45	10 000	
1854	ca.38	8 900		—	—		ca.40	9 000	
1855	32	7 400		—	—		37	7 700	
1856	32	7 800		—	—		39	8 200	
1857	33	8 000		—	—		ca.40	8 500	
1858	31	7 000		—	—		36	7 400	
1859	33	7 900		2	150		40	8 300	
1860	31	7 500		3	420		40	8 100	
1861	33	8 000	ca. 330	3	370	ca. 20 ⁴⁾	43	8 600	359 ⁵⁾
1862	32	8 200		3	400		41	8 800	
1863	30	7 900		3	390		40	8 500	
1864	31	8 500		1	60		37	8 800	
1865	27	7 600		—	—		33	7 900	
1866	23	6 900		—	—		28	7 100	
1867	24	7 600		—	—		29	7 900	
1868	26	8 200		—	—		29	8 300	
1869	22	7 100		—	—		25	7 200	
1870	21	6 600		—	—		24	6 900	
1871	24	7 800	—	—	27	7 900			
1872	22	7 800	—	—	30	8 300			
1873	21	7 498	246	5	1239	67	26	8 737	313 ⁶⁾

Elbing.

Tab. III.

i. Jan.	Segler			Dampfer			Zusammen ⁸⁾			
	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	
1851	7	1900	ca. 80 ¹⁾	—	—	—	11	2100	} 2)	ca. 90 ¹⁾
1852	8	2600		—	—	—	12	2800		
1853	7	1900		—	—	—	11	2100	} 3)	
1854	6	2700		—	—	—	10	2900		
1855	7	2800		—	—	—	11	3000	} 4)	
1856	6	2600		1	130	—	13	3000		
1857	3	2000		1	130	—	11	2400	} 5)	
1858	4	1300		2	340	—	13	1900		
1859	6	2100		2	340	—	16	2700	} 6)	
1860	7	2100		1	130	—	16	2500		
1861	7	2100	ca. 80	1	140	10 ⁴⁾	15	2500	} 7)	90 ⁵⁾
1862	6	1800		1	140	—	14	2200		
1863	7	2200		1	120	—	18	2600	} 8)	
1864	8	2400		1	130	—	24	2900		
1865	9	2700		1	120	—	25	3200	} 9)	
1866	9	2500		2	200	—	26	3000		
1867	9	2500		3	270	—	27	3100	} 10)	
1868	8	1900		4	840	—	27	3100		
1869	7	1900		5	1040	—	25	3200	} 11)	
1870	6	1600		5	1040	—	24	2900		
1871	4	1100		5	1040	—	21	2400	} 12)	
1872	5	1600		5	1040	—	21	2900		
1873	6	1493	62	2	136	19	8	1629		81 ⁶⁾

Danzig.

Tab. IV.

i. Jan.	Segler			Dampfer			Zusammen ⁸⁾			
	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	
1851	105	34 700	ca. 1250 ¹⁾	—	—	—	108	34 900	} 2)	1250 ¹⁾
1852	107	34 600		—	—	—	110	34 800		
1853	104	33 500		—	—	—	107	33 700	} 3)	
1854	107	37 200		—	—	—	110	37 400		
1855	105	38 600		—	—	—	108	38 800	} 4)	
1856	106	39 300		1	230	—	109	39 600		
1857	104	41 500		1	200	—	108	41 900	} 5)	
1858	129	43 700		?	?	—	141	44 600		
1859	126	47 900		4	850	—	138	48 700	} 6)	
1860	114	43 000		5	1200	—	127	44 200		
1861	112	44 000	ca. 1590	3	800	ca. 45 ⁴⁾	124	45 100	} 7)	1635 ⁵⁾
1862	118	47 400		2	600	—	130	48 400		
1863	125	48 200		2	550	—	138	49 200	} 8)	
1864	124	51 700		3	700	—	139	52 200		
1865	117	49 200		2	450	—	130	50 100	} 9)	
1866	125	53 200		3	700	—	138	54 300		
1867	131	56 300		3	800	—	144	57 500	} 10)	
1868	130	56 500		3	800	—	145	57 600		
1869	131	57 600		3	800	—	144	58 700	} 11)	
1870	127	55 800		3	600	—	140	57 000		
1871	125	55 400		3	900	—	138	56 600	} 12)	
1872	119	51 600		3	900	—	131	52 800		
1873	121	50 642	1632	3	1271	75	126	51 913		1707 ⁶⁾

Stolp und Stolpmünde.

Tab. V.

i. Jan.	Segler			Dampfer			Zusammen		
	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung
1851	24	3600	ca. 130 ¹⁾	—	—	—	24	3600	} ²⁾ ca. 130 ¹⁾
1852	25	3500	} ³⁾	—	—	—	25	3500	
1853	25	3500		—	—	—	25	3500	
1854	25	3500		—	—	—	25	3500	
1855	30	3600		—	—	—	30	3600	
1856	29	3600		—	—	—	29	3600	
1857	36	4500		—	—	—	36	4500	
1858	44	4700		—	—	—	44	4700	
1859	42	4300		—	—	—	42	4300	
1860	44	4500		} ⁵⁾ 152 ⁵⁾	—	—	—	44	
1861	41	4200			—	—	—	41	4200
1862	45	4000	—		—	—	45	4000	
1863	43	3600	—		—	—	43	3600	
1864	46	4600	—		—	—	46	4600	
1865	42	4500	1		90	—	43	4600	
1866	44	4200	1		90	—	45	4300	
1867	45	4200	1		90	—	46	4300	
1868	38	3800	1		90	—	39	3900	
1869	34	3500	1		90	—	35	3600	
1870	33	3400	1	90	—	34	3500		
1871	30	3000	—	—	—	30	3000		
1872	30	2800	—	—	—	30	2800		
1873	31	3058	167	—	—	31	3058	167 ⁶⁾	

Tab. VI.

Rügenwalde.

i. Jan.	Segler			Dampfer			Zusammen		
	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung
1851	19	3400	ca. 160 ¹⁾	—	—	—	19	3400	} ²⁾ ca. 160 ¹⁾
1852	20	3500	} ³⁾	—	—	—	20	3500	
1853	20	3500		—	—	—	20	3500	
1854	20	3500		—	—	—	20	3500	
1855	19	3800		—	—	—	19	3800	
1856	19	3800		—	—	—	19	3800	
1857	20	4300		—	—	—	20	4300	
1858	43	5200		—	—	—	43	5200	
1859	39	5100		—	—	—	39	5100	
1860	39	5000		} ⁵⁾ 241 ⁵⁾	—	—	—	39	
1861	40	5400			—	—	—	40	5400
1862	36	5600	—		—	—	36	5600	
1863	39	5900	—		—	—	39	5900	
1864	43	6000	—		—	—	43	6000	
1865	41	5900	—		—	—	41	5900	
1866	42	6300	—		—	—	42	6300	
1867	42	7000	—		—	—	42	7000	
1868	45	7400	—		—	—	45	7400	
1869	42	7100	—		—	—	42	7100	
1870	42	7100	} ⁶⁾ 330 ⁶⁾	—	—	—	42	7100	
1871	40	7400		—	—	—	40	7400	
1872	44	9000		—	—	—	44	9000	
1873	40	8782		330	—	—	40	8782	

Kolberg.

Tab. VII.

i. Jan.	Segler			Dampfer			Zusammen		
	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung
1851	20	5300	ca. 200 ¹⁾				20	5300	ca. 200 ¹⁾
1852	18	4900					18	4900	
1853	18	4900					18	4900	
1854	18	4900					18	4900	
1855	19	5600					19	5600	
1856	21	6200					21	6200	
1857	21	6300					21	6300	
1858	43	6500					43	6500	
1859	47	7200					47	7200	
1860	46	7000					46	7000	
1861	48	6500	260				48	6500	260
1862	43	5400					43	5400	
1863	43	4300					43	4300	
1864	38	4400					38	4400	
1865	35	4700					35	4700	
1866	35	4400					35	4400	
1867	38	4900					38	4900	
1868	35	4800					35	4800	
1869	34	4900					34	4900	
1870	35	5000					35	5000	
1871	35	5100				35	5100		
1872	30	4700				30	4700		
1873	38	5018	242				38	5018	242 ⁶⁾

Tab. VIII.

Stettin und Swinemünde.

i. Jan.	Segler			Dampfer			Zusammen ⁸⁾		
	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung
1851	203	42 700	ca. 1900 ¹⁾	—	—		215	43 300	ca. 2000 ¹⁾
1852	198	41 400		—	—		210	42 000	
1853	187	39 500		—	—		200	40 200	
1854	187	41 300		—	—		200	42 000	
1855	192	42 200		—	—		205	42 900	
1856	193	43 000		2	220		205	43 300	
1857	197	45 400		?	?		222	46 900	
1858	214	44 500		?	?		252	48 100	
1859	229	50 800		13	2500		265	54 400	
1860	221	51 200		14	2800		258	54 000	
1861	213	47 800	ca. 2100	14	2700	ca. 200	252	51 700	2316 ⁵⁾
1862	222	48 900		14	2700		261	52 600	
1863	228	51 500		15	2900		265	54 500	
1864	220	48 900		18	2800		263	52 400	
1865	222	49 100		17	3000		268	52 700	
1866	221	48 600		18	3400		268	52 600	
1867	214	48 400		18	3500		262	52 300	
1868	204	46 500		18	3700		252	50 800	
1869	206	48 200		18	3700		253	52 500	
1870	202	48 000		19	4000		250	52 500	
1871	207	50 100	18	3500	259	54 200			
1872	204	49 400	21	5800	259	55 800			
1873	226	52 093	2092	35	8204	619	261	60 297	2711 ⁶⁾

Tab. IX.

Uckermünde.

i. Jan.	Segler			Dampfer			Zusammen ⁸⁾		
	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung
1851	30	6 800	ca. 280 ¹⁾				30	6 800	280 ¹⁾
1852	32	7 300				32	7 300		
1853	32	7 300				32	7 300	2)	
1854	32	7 300				32	7 300		
1855	28	6 400				28	6 400	3)	
1856	32	7 600				32	7 600		
1857	33	8 000				33	8 000	4)	
1858	38	9 000				38	9 000		
1859	48	12 200				48	12 200	5)	
1860	48	12 700				48	12 700		
1861	46	12 000	500			61	12 000	500 ⁵⁾	
1862	42	11 000				42	11 000		
1863	45	11 600				45	11 600	2)	
1864	41	11 200				43	11 200		
1865	41	10 900				43	10 900	6)	
1866	42	11 100				44	11 100		
1867	44	11 900				45	11 900	7)	
1868	43	11 600				44	11 600		
1869	40	10 700				41	10 700	8)	
1870	37	9 700				38	9 700		
1871	34	9 100				35	9 100	9)	
1872	36	9 800				37	9 800		
1873	36	9 839	368			36	9 839	368 ⁶⁾	

Tab. X.

Wolgast.

i. Jan.	Segler			Dampfer			Zusammen ⁸⁾		
	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung
1851	34	6 100	ca. 300 ¹⁾	1	300	15 ⁴⁾	36	6 400	ca. 320 ¹⁾
1852	31	6 500		1	300		33	6 800	
1853	31	6 500		1	300		33	6 800	2)
1854	31	6 500		1	300		33	6 800	
1855	31	6 300		1	300		33	6 600	3)
1856	31	6 300		1	300		34	6 600	
1857	32	6 900		1	300		35	7 200	4)
1858	36	6 600		1	300		39	6 900	
1859	42	7 400		1	300		44	7 700	5)
1860	48	7 800		1	300		50	8 100	
1861	44	7 900	ca. 380	1	300	15 ⁴⁾	46	8 200	400 ⁵⁾
1862	49	8 000		1	300		51	8 300	
1863	53	8 800		1	300		56	9 100	2)
1864	59	9 400		1	300		61	9 700	
1865	58	10 300		1	300		61	10 600	6)
1866	62	11 000		1	300		65	11 300	
1867	61	11 100		1	300		64	11 400	7)
1868	59	10 500		1	300		62	10 800	
1869	59	11 300		1	300		62	11 600	8)
1870	64	11 100		1	300		67	12 400	
1871	65	12 200		1	300		68	12 500	9)
1872	64	11 700		1	300		67	12 000	
1873	62	12 897	515	1	293	17	63	13 190	532 ⁶⁾

Greifswald.

Tab. XI.

i. Jan.	Segler			Dampfer			Zusammen ⁸⁾		
	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung
1851	57	9 900	ca. 400	—	—	—	57	9 900	ca. 400 ¹⁾
1852	55	9 600		—	—	—	55	9 600	
1853	55	9 600		—	—	—	55	9 600	
1854	55	9 600		—	—	—	55	9 600	
1855	50	9 700		—	—	—	50	9 700	
1856	45	8 900		—	—	—	45	8 900	
1857	44	9 200		—	—	—	44	9 200	
1858	50	9 600		—	—	—	50	9 600	
1859	55	10 600		—	—	—	55	10 600	
1860	55	10 600		—	—	—	55	10 600	
1861	45	10 700	460	—	—	—	45	10 700	460 ⁵⁾
1862	55	11 100		—	—	—	55	11 100	
1863	55	12 100		—	—	—	56	12 100	
1864	57	12 800		—	—	—	59	12 900	
1865	59	13 000		1	150	—	62	13 200	
1866	59	13 000		—	—	—	60	13 100	
1867	59	13 300		—	—	—	60	13 400	
1868	57	13 300		—	—	—	57	13 300	
1869	57	13 700		—	—	—	57	13 700	
1870	59	14 000		—	—	—	59	14 000	
1871	51	12 700	—	—	—	51	12 700	512 ⁶⁾	
1872	54	12 300	—	—	—	54	12 300		
1873	55	13 045	512	—	—	55	13 045		

Tab. XII.

Stralsund.

i. Jan.	Segler			Dampfer			Zusammen ⁸⁾		
	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung
1851	105	18 800	ca. 850 ¹⁾	—	—	—	106	18 800	850 ¹⁾
1852	107	19 800		—	—	—	108	19 800	
1853	107	19 800		—	—	—	108	19 800	
1854	107	19 800		—	—	—	107	19 800	
1855	116	22 100		—	—	—	117	22 100	
1856	126	23 400		—	—	—	127	23 400	
1857	131	26 400		—	—	—	131	26 400	
1858	135	24 800		—	—	—	135	24 800	
1859	142	27 700		1	150	—	144	27 900	
1860	148	27 100		1	150	—	149	27 300	
1861	145	27 500	1240	1	150	ca. 10 ⁴⁾	146	27 700	1250 ⁵⁾
1862	164	31 200		1	150		165	31 400	
1863	171	33 200		—	—		172	33 200	
1864	169	32 800		—	—		170	32 800	
1865	167	32 200		—	—		169	32 300	
1866	167	32 600		—	—		169	32 700	
1867	168	34 000		—	—		170	34 100	
1868	175	36 400		—	—		176	36 400	
1869	187	40 800		—	—		188	40 800	
1870	186	40 700		—	—		187	40 700	
1871	185	41 300	1	260	—	187	41 700	1964 ⁶⁾	
1872	187	41 000	1	260	—	189	41 200		
1873	267	47 599	1950	1	257	14	258		47 856 ^{a)}

a) Die Steigerung ist auf die Einführung der Reichsstatistik zurückzuführen und darum nur scheinbar.

Barth und Kreis Franzburg.

Tab. XIII.

i. Jan.	Segler			Dampfer			Zusammen ⁸⁾				
	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung		
1851	84	14 400	600 ¹⁾				84	14 400	600 ¹⁾		
1852	80	13 800					80	13 800			
1853	80	13 800					80	13 800			
1854	86	16 400					86	16 400			
1855	86	16 400					86	16 400			
1856	97	18 300					97	18 300			
1857	112	21 000					112	21 000			
1858	158	22 600					158	22 600			
1859	180	27 800					181	27 800			
1860	198	29 500					199	29 500			
1861	204	29 500		ca. 1200				204		29 500	ca. 1200 ⁵⁾
1862	210	30 300						210		30 300	
1863	228	32 100						228		32 100	
1864	233	31 800						233		31 800	
1865	235	32 000						235		32 000	
1866	237	35 000					238	35 000			
1867	243	35 800					244	35 800			
1868	275	36 300					276	36 300			
1869	241	35 800					242	35 800			
1870	253	38 700					254	38 700			
1871	284	39 900				285	39 900				
1872	278	38 900				279	38 900				
1873	222	39 556	1588				222	39 556	1588 ⁶⁾		

Tab. XIV.

Ostpreußen.

i. Jan.	Segler			Dampfer			Zusammen ⁸⁾			
	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	
1851	120	35 100	ca. 1300	1	190	ca. 10	127	35 700	1360	
1852	122	36 500		1	190		130	37 100		
1853	116	35 500		1300	—		—	122		35 900
1854	111	34 600		1310	—		—	117		35 000
1855	115	35 000		1300	—		—	126		35 500
1856	120	35 600		1300	—		—	133		36 500
1857	116	35 200		1290	—		—	129		36 000
1858	109	32 400		1250	—		—	121		33 200
1859	121	36 700		1350	2		150	134		37 300
1860	117	34 600		1290	3		420	133		35 700
1861	116	34 900	1290	3	370	ca. 20	131	35 800	1350	
1862	119	35 900	1290	3	400		133	36 860		
1863	118	36 400	—	3	390		133	37 400		
1864	121	37 600	—	1	60		127	38 300		
1865	116	38 800	—	—	—		130	39 600		
1866	118	40 200	—	—	—		131	40 900		
1867	120	41 000	—	—	—		132	41 700		
1868	124	42 800	—	—	—		134	43 300		
1869	120	42 100	—	—	—		132	42 700		
1870	114	39 800	—	—	—		124	40 300		
1871	116	40 000	—	—	—	129	40 700			
1872	116	40 900	—	—	—	134	41 800			
1873	117	41 166	1295	8	1411	86	125	42 577	1381 ⁶⁾	

Tab. XV.

Westpreußen.

i. Jan.	Segler			Dampfer			Zusammen ⁸⁾		
	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung
1851	112	36 800	ca. 1380	—	—	—	119	37 100	1410
1852	115	37 300	?	—	—	—	122	37 600	?
1853	111	35 500	1320	—	—	—	118	35 800	1360
1854	113	40 000	1450	—	—	—	120	40 300	1480
1855	112	41 600	1490	—	—	—	119	41 900	1520
1856	112	41 900	1450	2	360	—	122	42 600	1500
1857	109	43 800	1510	2	330	—	121	44 500	1560 ¹⁰⁾
1858	124	45 100	1620	6	?	—	141	46 600	1700
1859	132	49 600	1780	6	1300	—	154	51 400	1880
1860	121	45 400	1600	6	1350	—	143	46 700	1700
1861	119	46 000	1620	4	940	ca. 55	139	47 500	1720
1862	122	49 200	1730	3	720	—	144	50 500	1800
1863	132	53 400	1810	3	700	—	156	54 700	1880
1864	132	53 500	—	4	800	—	163	55 100	—
1865	126	52 000	—	6	580	—	155	53 300	—
1866	134	55 700	—	5	900	—	164	57 300	—
1867	140	58 800	—	6	1100	—	171	60 600	—
1868	128	58 400	—	7	1600	—	172	60 700	—
1869	127	59 500	—	8	1800	—	158	61 900	—
1870	133	57 500	—	8	1900	—	164	60 000	—
1871	129	56 000	—	8	1900	—	159	59 000	—
1872	124	53 200	—	8	1900	—	152	55 600	—
1873	127	52 135	1694	7	1407	94	134	53 542	1707 ⁶⁾

Tab. XVI.

Pommern.

i. Jan.	Segler			Dampfer			Zusammen ⁸⁾		
	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung
1851	605	117 400	5400	1	300	15	622	118 400	5500
1852	604	116 300	?	1	300	—	611	117 300	?
1853	583	113 600	5400	1	300	—	600	114 400	5500
1854	580	110 000	5200	1	300	—	600	111 000	5300
1855	594	120 000	5400	1	300	—	610	121 000	5500
1856	619	125 000	5500	3	550	—	635	126 000	5600 ¹⁰⁾
1857	660	136 000	5800	ca. 6	1000	9)	676	138 000	6000
1858	900 ⁶⁴⁾	142 000	6300	ca. 15	2400	—	934	145 900	6500
1859	960	160 100	6700	15	2900	—	1003	164 300	7000
1860	1008	165 000	6900	16	3200	—	1052	169 500	7200
1861	1003	163 000	6700	16	3200	230	1049	167 600	7000
1862	1034	168 400	6800	15	3000	—	1079	172 600	7100
1863	1074	175 300	—	18	3200	—	1121	179 200	—
1864	1075	173 000	—	20	3100	—	1132	177 200	—
1865	1071	173 400	—	22	3700	—	1135	178 200	—
1866	1081	177 900	—	21	3900	—	1145	183 000	—
1867	1094	182 000	—	21	3900	—	1158	187 100	—
1868	978	183 300	—	20	4100	—	1040	188 400	—
1869	1013	190 300	—	22	4100	—	1075	195 400	—
1870	1102	192 200	—	21	4400	—	1163	197 600	—
1871	1012	200 082	8034	26	3350	346	1038	203 432	8380 ⁶⁾

Tab. XVII. Ost- und Westpreußen, Pommern^{a)}.

I. Jan.	Segler			Dampfer			Zusammen ⁸⁾		
	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung
1851	842	191 300	ca. 8100	5	1400	70	875	194 100	8 300
1852	836	192 500		5	1400		871	195 400 ²⁾	
1853	800	186 600	ca. 9600	4	1200	ca. 550	835	189 000	8 000
1854	800	186 600		4	1200		835	189 000 ³⁾	
1855	827	198 700		4	1700		862	202 000	8 400
1856	854	204 000		9	2400		896	207 800	8 500 ¹⁰⁾
1857	880	221 000		11	2700		940	226 100	8 900
1858	1130	220 700		22	4900		1201	227 700	9 000
1859	1217	247 700		26	5600		1298	255 700	10 200
1860	1249	245 600		25	5600		1335	254 000	10 300
1861	1240	244 700		24	5000		1325	252 400	10 200
1862	1279	253 700		23	4800		1362	261 000	10 200
1863	1328	266 200	22	4300	1416	272 500 ³⁾	11 801 ⁶⁾		
1864	1333	268 800	26	5200	1437	277 000			
1865	1326	270 000	26	4400	1439	277 400			
1866	1347	280 000	27	4800	1460	287 500			
1867	1361	285 100	28	5100	1474	291 700			
1868	1348	287 000	28	5900	1460	295 100			
1869	1353	293 100	29	6100	1456	301 400			
1870	1350	290 000	30	6500	1456	296 400			
1871	1263	299 059	11 194	41	5574	607		1304	304 633

a) einschließlich der im Inlande und im Auslande bei den preußischen Konsulaten registrierten Schiffe.

Tab. XVIII. Rostock¹¹⁾.

I. Jan.	Segler			Dampfer			Zusammen			
	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	
1851	258	45 000	2300	5	350	60	263	45 300	2360 ¹⁾	
1852	261	46 200		5	350		266	46 500		
1853	251	44 900		4	350		255	45 200		
1854	250	46 600		4	350		254	46 900		
1855	252	49 600		4	350		256	49 900		
1856	261	53 700		2	90		263	53 800		2860
1857	287	62 300		2	240		289	62 500		3200
1858	304	68 600		5	630		309	68 600		3500 ¹²⁾
1859	320	71 600		5	600		325	72 200		3600
1860	331	74 300		7	700		338	76 200		3700
1861	333	75 500	3800	7	700	90	335	72 000 ¹²⁾	3900	
1862	322	73 200		4	90		326	73 400		
1863	338	77 700		5	300		343	78 000		
1864	351	80 500		5	300		356	80 800		
1865	349	81 200		5	300		354	81 500		
1866	352	82 300		5	300		357	82 600		
1867	367	86 300		5	300		372	86 600		
1868	371	89 300		5	300		376	89 600		
1869	376	91 800		5	300		381	92 100		
1870	372	94 100		6	900		378	95 000		
1871	363	88 600	3	700	366	89 300				
1872	351	87 300	3	700	354	88 000				
1873	353	90 115	3573	4	996	56	357	91 111	3629	

Wismar.

Tab. XIX.

I. Jan.	Segler			Dampfer			Zusammen ⁸⁾		
	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung
1851	45	8 000	400				47	8 000	400 ¹⁾
1852	45	8 000					47	8 000	
1853	45	8 000					47	8 000	
1854	45	7 300					47	7 300	
1855	45	7 300					47	7 300	
1856	46	7 400					48	7 400	
1857	46	7 500					48	7 500	
1858	47	8 200					49	8 200	
1859	47	8 200					49	8 200	
1860	48	9 100					50	9 100	
1861	47	9 000	470				49	9 000	
1862	46	10 200					47	10 200	
1863	46	10 200					47	10 200	
1864	48	11 100					49	11 100	
1865	47	11 000					48	11 000	
1866	47	11 200					48	11 200	
1867	51	12 400					52	12 400	
1868	56	14 100					57	14 100	
1869	52	13 200					53	13 300	
1870	50	12 800					50	12 800	
1871	48	12 200					48	12 200	
1872	51	13 600					51	13 600	
1873	48	11 362	451				48	11 362	

Tab. XX.

Mecklenburg¹³⁾.

I. Jan.	Segler			Dampfer			Zusammen		
	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung
1851	303	52 900	2700	ca. 7	350	60	310	53 200	2760
1852	306	54 200		7	350		313	54 500	
1853	295	52 900		7	350		302	53 200	
1854	294	54 400		7	350		303	57 200	
1855	297	56 900		6	350		ca. 303	57 200	
1856	309	61 100		4	130		313	61 200	
1857	333	69 700		4	280		337	70 000	
1858	351	76 000		7	670		358	76 700	
1859	367	80 500		7	670		374	81 200	
1860	375	83 400		9	740		384	84 100	
1861	380	83 900	4250	4	740	90	384	84 600	
1862	368	83 400		5	170		373	83 600	
1863	384	87 900		6	300		390	88 200	
1864	399	91 600		6	300		405	91 900	
1865	396	92 100		6	300		402	92 400	
1866	399	93 500		6	300		405	93 800	
1867	418	98 700		6	300		424	99 000	
1868	427	103 400		6	300		433	103 700	
1869	428	105 100		6	300		434	105 400	
1870	422	106 900		6	900		428	107 800	
1871	414	101 026	4141	3	682	41	417	101 708	

Lübeck.

Tab. XXI.

i. Jan.	Segler			Dampfer			Zusammen			
	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	
1851	65	9700	510	1	240	16	66	9900	530	
1852	64	9500		2	420		66	9900		
1853	58	8600		3	350		61	9000		
1854	58	8400		5	950		63	9300		
1855	62	8700		5	880		67	9600		
1856	62	8400		5	880		67	9200		
1857	60	8700		5	880		65	9600		
1858	57	8100		7	1500		64	9600 ¹⁵⁾		
1859	53	7400		8	1600		61	9100		
1860	47	7300		10	2300		51	9600		
1861	41	7000		10	2300		51	9300		520
1862	35	6000		11	2500		49	8600		
1863	33	6000		11	2500		44	8600		
1864	32	5700		8	1600		39	7400		
1865	30	5500		10	2100		41	7700		
1866	28	5500	12	2400	40	7900				
1867	24	4700	12	2400	36	7200				
1868	25	4500	13	3000	38	7500 ¹⁶⁾				
1869	24	4400	17	3300	41	7800				
1870	24	4700	19	3600	43	8300				
1871	26	4772	215	19	3530	262	45	8302	477 ⁶⁾	

Tab. XXII.

Kiel.

i. Jan.	Segler			Dampfer			Zusammen ⁸⁾				
	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung		
1851	ca. 78	3300	160	—	—	—	ca. 78	3300 ¹⁹⁾	160 ¹⁸⁾		
1852	30	2900		—	—		30	2900 ¹⁹⁾			
1853	30	2900		—	—		30	2900 ¹⁹⁾			
1854	30	2900		—	—		30	2900 ¹⁸⁾			
1855	66	3100		—	—		66	3100 ¹⁹⁾			
1856	37	2800		—	—		37	2800			
1857	29	2400		—	—		29	2400			
1858	31	2400		—	—		31	2400			
1859	34	2400		—	—		34	2400 ²⁰⁾			
1860	37	2500		—	—		37	2500			
1861	40	2500		130	—		—	40		2500	130 ⁴⁾
1862	41	2600		—	—		41	2600			
1863	46	3000		—	—		46	3000			
1864	41	3800		—	—		41	3800 ²¹⁾			
1865	58	4600		—	—		58	4600 ²³⁾			
1866	38	4000	—	—	38	4000 ²²⁾					
1867	ca. 50	5000	—	—	50	5000					
1868	50	5000	—	—	50	5000 ¹⁹⁾					
1869	60	5500	8	400 ²⁴⁾	70	6000 ¹⁹⁾					
1870	60	5500	8	400	70	6000					
1871	65	6000	6	300	75	6700 ²⁵⁾					
1872	70	6400	6	300	77	6700 ²⁶⁾					
1873	74	8166	390	6	416	37	80	8582	427 ⁶⁾		

Tab. XXIII.

Flensburg.

i. Jan.	Segler			Dampfer			Zusammen		
	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung
1851	ca.137	11 000	600	—	—	—	ca.137	11 000	640 ⁴⁾
1852	137	11 000		—	—		ca.137	11 000	
1853	137	11 000	600	—	—	40	137	11 000	640 ⁴⁾
1854	136	11 000		1	100		137	11 100	
1855	143	12 100		1	100		144	12 200	
1856	131	11 300		1	100		132	11 400	
1857	117	10 700		2	280		119	11 000	
1858	114	10 800		2	280		116	11 100	
1859	117	11 200		2	280		119	11 500	
1860	112	10 100		3	400		115	10 500	
1861	113	10 400		3	400		116	10 800	
1862	115	9 900		3	400		118	10 300	
1863	112	9 500	2	320	114	9 800			
1864	112	9 500	2	320	114	9 810 ²⁷⁾			
1865	105	9 000	2	320	107	9 300 ²⁸⁾			
1866	62	8 600	1	170	63	8 800 ²²⁾			
1867	62	8 600	1	170	63	8 800			
1868	62	8 600	1	170	63	8 800 ⁹⁾			
1869	60	7 000	5	300	60	7 000			
1870	55	6 100	5	1000	60	7 100			
1871	47	4 800	7	2200	54	7 000 ²⁹⁾			
1872	38	3 500	9	3600	47	7 100			
1873	34	3 405	197	8	2551	104	42	5 956	301 ⁶⁾

Tab. XXIV.

Apenrade.

i. Jan.	Segler			Dampfer			Zusammen		
	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung
1851	90	9 000	400	—	—	—	90	9 000	400
1852	90	9 000		—	—		90	9 000	
1853	90	9 000	470	—	—	—	90	9 000	470 ⁴⁾
1854	86	10 700		1	60		90	10 800	
1855	86	10 600		1	60		87	10 700	
1856	82	9 100		1	60		83	9 200	
1857	79	9 700		1	60		80	9 800	
1858	78	10 200		1	60		79	10 300	
1859	77	10 400		—	—		77	10 400	
1860	82	12 500		—	—		82	12 500	
1861	81	11 500		—	—		81	11 500	
1862	82	11 200		—	—		82	11 200	
1863	81	11 200	—	—	81	11 200			
1864	82	11 700	—	—	82	11 700 ²⁷⁾			
1865	76	10 900	—	—	76	10 900 ²²⁾			
1866	55	13 000	—	—	55	13 000			
1867	50	12 000	—	—	50	12 000			
1868	50	12 000	—	—	50	12 000			
1869	50	12 000	—	—	50	12 000			
1870	50	12 000	—	—	50	12 000			
1871	50	12 000	—	—	50	12 000			
1872	50	12 000	—	—	50	12 000			
1873	45	11 035	466	—	—	45	11 035	466 ⁶⁾	

Tab. XXV.

Schleswig-Holstein, Ostküste.

I. Jan.	Segler			Dampfer			Zusammen ⁸⁾		
	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung
1851	260	29 000	1500	—	—		260	29 000	1500 ⁴⁾
1852	260	29 000		—	—		260	29 000 ⁹⁾	
1853	257	28 800		—	—	257	28 800		
1854	271	30 700		2	170		273	30 900	
1855	271	31 700		2	170		273	31 900	
1856	278	31 500		2	170		280	31 700	
1857	260	32 200		3	350		263	32 600	
1858	274	33 500		3	350		277	33 900	
1859	286	35 500		2	280		288	35 800 ³⁰⁾	
1860	288	36 600		3	400		291	37 000	1950 ⁴⁾
1861	295	36 500	1900	3	400	40	298	36 900	
1862	290	35 500		3	400		293	35 900	
1863	300	36 400		2	320		302	36 700	
1864	303	37 800		2	320		305	38 100	
1865	288	36 000		5	470 ²²⁾		293	36 500	
1866	300	39 700		4	320 ²²⁾		312	40 400 ²²⁾	
1867	300	39 700		1	170		304	40 000 ³⁰⁾	
1868	300	35 000		1	170		300	35 200	
1869	300	35 000		—	—		300	35 200 ⁹⁾	
1870	300	35 000		5	1000		305	36 000	
1871	303	34 232	1766	13	948	84	316	35 180	1850 ⁶⁾

Tab. XXVI.

Tönning.

I. Jan.	Segler			Dampfer			Zusammen		
	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung
1851	18	420	40	—	—		18	420 ¹⁷⁾	40 ⁴⁾
1852	18	420		—	—		18	420 ⁹⁾	
1853	18	420		—	—	18	420		
1854	21	500		—	—	21	500		
1855	18	470		1	30		19	500	
1856	21	430		1	30		22	460	
1857	20	400		1	30		21	440	
1858	23	400		2	180		25	580 ³⁰⁾	
1859	22	400		2	180		24	570	
1860	24	400		2	180		26	600	60 ⁴⁾
1861	26	450	40	2	180	20	28	650	
1862	35	850		2	180		37	1050	
1863	33	850		1	30		34	880	
1864	31	740		1	30		31	740 ²⁷⁾	
1865	30	770		1	30		31	800 ²⁸⁾	
1866	16	650		1	30		17	680	
1867	16	600		1	30		17	630	
1868	16	600		1	30		17	630 ⁹⁾	
1869	16	600		1	30		17	630	
1870	16	600		1	30		17	630	
1871	6	450		1	30		7	480 ²⁶⁾	
1872	6	450		1	30		7	480 ⁹⁾	
1873	7	354	20	1	30	2	8	384	22 ⁶⁾

Tab. XXVII.

Blankenese.

I. Jan.	Segler			Dampfer			Zusammen		
	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung
1851	250	13 000	600	—	—	—	250	13 000 ¹⁷⁾	600 ⁴⁾
1852	250	13 000		—	—	—	250	13 000 ⁹⁾	
1853	223	12 700		—	—	—	223	12 700 ³¹⁾	
1854	216	12 100		—	—	—	216	12 100	
1855	214	12 300		1	200 ²⁰⁾	—	215	12 300	
1856	215	13 000		—	—	—	215	13 000	
1857	197	12 300		—	—	—	197	12 300	
1858	203	13 200		—	—	—	203	13 200	
1859	206	13 700		—	—	—	206	13 700	
1860	204	13 700		—	—	—	204	13 700	
1861	202	13 800	650	—	—	—	202	13 800	650 ⁴⁾
1862	201	14 400		—	—	—	201	14 400	
1863	202	14 800		—	—	—	202	14 800	
1864	202	14 800		—	—	—	202	14 800 ⁹⁾	
1865	203	15 800		—	—	—	203	15 800 ³¹⁾	
1866	140	16 300 ⁶⁵⁾		—	—	—	140	16 300 ³²⁾	
1867	129	15 500		—	—	—	129	15 500	
1868	129	15 500		—	—	—	129	15 500 ⁹⁾	
1869	129	15 600		—	—	—	129	15 600	
1870	138	17 400		—	—	—	138	17 400	
1871	128	16 300	—	—	—	128	16 300		
1872	127	16 300	—	—	—	127	16 300		
1873	120	17 536	829	—	—	120	17 536	829 ⁶⁾	

Tab. XXVIII.

Altona.

I. Jan.	Segler			Dampfer			Zusammen		
	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung
1851	23	4 550	200	—	—	—	23	4 550	200 ⁴⁾
1852	21	4 200		—	—	—	21	4 200	
1853	22	4 500		—	—	—	22	4 500	
1854	24	4 500		—	—	—	24	4 500	
1855	32	7 400		—	—	—	32	7 400	
1856	35	7 800		—	—	—	35	7 800	
1857	39	9 600		—	—	—	39	9 600	
1858	36	8 300		2	650 ²⁰⁾	—	38	9 000	
1859	42	7 300		—	—	—	42	9 300	
1860	48	10 100		—	—	—	48	10 100	
1861	49	10 800	400	—	—	—	49	10 800	400 ⁴⁾
1862	50	10 400		—	—	—	50	10 400	
1863	48	12 100		—	—	—	48	12 100	
1864	52	13 200		—	—	—	52	13 200	
1865	57	14 100		—	—	—	57	14 100	
1866	44	10 300		—	—	—	44	10 300	
1867	52	13 100		—	—	—	52	13 100	
1868	50	13 100		—	—	—	50	13 100	
1869	44	12 000		—	—	—	44	12 000	
1870	38	11 500		—	—	—	38	11 500	
1871	38	11 800	—	—	—	38	11 800		
1872	36	11 200	1	300	—	38	11 500		
1873	42	12 481	459	—	—	42	12 481	459 ⁶⁾	

Tab. XXIX. Schleswig-Holstein, Westküste.

i. Jan.	Segler			Dampfer			Zusammen		
	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung
1851	320	26 000	1300	—	—	—	320	26 000	1300 ⁴⁾
1852	320	26 000		—	—	—	320	26 000	
1853	329	26 500		—	—	—	329	26 500	
1854	326	26 200		—	—	—	326	26 200	
1855	348	32 200		2	230	—	350	32 500	
1856	357	32 900	1	30	—	358	32 900		
1857	339	31 100	1	30	—	340	31 100		
1858	356	32 800	4	830	—	360	33 600		
1859	366	35 900	2	180	—	368	36 100		
1860	395	37 400	2	180	—	397	37 600		
1861	395	37 800	1900	2	180	25	397	38 000	1925 ⁴⁾
1862	403	39 900		2	180		405	40 100	
1863	401	42 200		1	30		402	42 200	
1864	422	43 600		1	30		423	43 600	
1865	404	43 600		3	120 ²²⁾		407	43 700	
1866	398	42 200		3	120 ²²⁾		401	42 300	
1867	409	45 300		1	30		410	45 300	
1868	409	45 000		1	30		410	45 000	
1869	409	45 000		1	30		410	45 000	
1870	409	25 000		1	30		410	45 000	
1871	445	25 681	2258	5	153	23	450	45 834	2281 ⁶⁾

Tab. XXX. Hamburg.

i. Jan.	Segler			Dampfer			Zusammen					
	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung			
1851	315	68 420	4300	9	2 840	170	326	71 260	4500 ³⁷⁾			
1852	343	75 665		8	2 260		351	77 925				
1853	363	83 243		6	1 420		369	84 663				
1854	402	94 350		6	1 420		408	95 770				
1855	445	112 861		11	7 040		456	119 901				
1856	437	113 768		11	5 980		448	119 748				
1857	451	121 517		17	8 170		468	129 687				
1858	471	131 425		20	12 008		491	143 433				
1859	469	130 059		19	10 440		488	140 499				
1860	464	129 546		19	10 600		483	140 146				
1861	471	132 232		6800	17		10 184	600		488	142 416	7400 ³⁷⁾
1862	474	136 635			17		10 517			491	147 152	
1863	486	144 496			20		11 595			506	156 091	
1864	514	166 596			22		13 228			536	179 824	
1865	509	164 763			21		13 842			530	178 605	
1866	517	172 378			22		15 469			539	187 847	
1867	581	163 809			26		18 074			507	181 883	
1868	457	159 951	30		23 206	487	183 157					
1869	432	156 346	35		27 641	467	183 987					
1870	437	161 591	36		29 540	473	191 131					
1871	402	152 046	37	32 450	439	184 496						
1871	399	148 566	4924	36	28 397	1970	435	176 963	6894 ⁶⁾			

Bremen.

Tab. XXXI.

i. Jan.	Segler			Dampfer			Zusammen		
	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung
1851	222	67 770	2700	—	—	—	222	67 770	2700 ³⁷⁾
1852	237	75 350	—	—	—	237	75 350	—	
1853	240	78 850	—	—	—	240	78 850	—	
1854	239	84 430	—	2	3 250	—	241	87 680	—
1855	249	92 270	—	2	3 250	—	251	95 520	—
1856	259	101 360	—	2	3 250	—	261	104 610	—
1857	267	110 600	—	2	3 250	—	269	113 850	—
1858	274	120 970	—	5	3 950	—	279	124 920	—
1859	268	121 260	—	11	14 720	—	279	135 980	—
1860	253	114 760	—	9	8 980	—	262	123 740 ³⁶⁾	—
1861	249	115 080	4000	8	8 480	340	257	123 560	4340 ³⁷⁾
1862	244	112 500	—	9	11 800	—	253	124 300	—
1863	268	124 600	—	9	11 840	—	277	136 400	—
1864	292	140 040	—	10	14 700	—	302	154 740	—
1865	288	140 740	—	10	14 360	—	298	155 100	—
1866	283	147 160	—	11	17 350	—	294	164 510	—
1867	277	141 820	—	14	24 070	—	291	165 890	—
1868	271	144 740	—	16	28 640	—	287	173 380	—
1869	287	144 334	—	20	29 411	—	307	173 745	—
1870	274	139 287	—	26	39 527	—	300	178 814	—
1871	253	131 017	3808	27	42 389	1709	280	173 406	5517 ³⁸⁾

Harburg.

Tab. XXXII.

i. Jan.	Segler			Dampfer			Zusammen		
	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung
1851	3	230	20	—	—	—	3	230	20
1852	6	600	39	—	—	—	6	600	39
1853	9	1120	64	—	—	—	9	1120	64
1854	12	1600	93	—	—	—	12	1600	93
1855	19	3700	175	—	—	—	19	3700	175
1856	16	2800	130	3	950	62	19	3800	182 ³⁸⁾
1857	17	3400	147	4	1260	68	21	4600	215
1858	18	3600	378	4	1260	24	22	4800	302
1859	20	3900	308	4	1260	24	24	5100	332
1860	19	4000	227	4	1260	24	23	5300	251
1861	24	5400	359	—	—	—	24	5400	259
1862	22	5200	247	—	—	—	22	5200	247
1863	21	4900	238	—	—	—	21	4900	238 ³⁹⁾
1864	19	4700	224	—	—	—	19	4700	224
1865	18	4300	204	—	—	—	18	4300	204
1866	17	4200	193	1	50 ³⁹⁾	—	18	4300	193 ⁴⁰⁾
1867	17	4300	193	—	—	—	17	4300	193
1868	12	2500	119	—	—	—	12	2500	119 ⁴¹⁾
1869	9	2600	77	—	—	—	9	2600	77
1870	8	1100	—	—	—	—	8	1100 ⁴²⁾	—
1871	7	860	50	—	—	—	7	860 ²⁵⁾	50 ⁴⁾
1872	7	860	—	—	—	—	7	860 ⁹⁾	—
1873	3	439	21	—	—	—	3	439	21 ⁶⁾

Tab. XXXIII.

Geestemünde.

i. Jan.	Segler			Dampfer			Zusammen		
	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung
1851	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1852	1	110	6	—	—	—	1	110	6
1853	1	110	6	—	—	—	1	110	6
1854	1	110	6	—	—	—	1	110	6
1855	3	1 100	41	—	—	—	3	1 100	41
1856	3	1 100	41	—	—	—	3	1 100	41 ³⁸⁾
1857	5	1 400	57	—	—	—	5	1 400	57
1858	7	1 400	68	—	—	—	7	1 400	68
1859	10	2 300	120	—	—	—	10	2 300	120
1860	13	2 800	133	—	—	—	13	2 800	133
1861	13	2 800	134	—	—	—	13	2 800	134
1862	15	3 400	138	—	—	—	15	3 400	138
1863	23	6 100	278	—	—	—	23	6 100	278 ³⁹⁾
1864	39	15 400	503	—	—	—	39	15 400	503
1865	41	17 300	488	—	—	—	41	17 300	488
1866	47	18 300	613	—	—	—	47	18 300	613 ⁴⁰⁾
1867	41	14 800	—	—	—	—	41	14 800	—
1868	43	13 100	—	3	700	—	46	13 800	—
1869	42	14 100	—	3	700	—	45	14 800	—
1870	37	12 300	—	3	1000	—	40	13 300 ⁴³⁾	—
1871	30	11 000	—	5	850	—	35	11 900	—
1872	28	10 100	—	6	1100	—	34	11 200	—
1873	32	13 507	359	6	1293	100	38	14 800	459 ⁶⁾

Tab. XXXIV.

Hannover, östlicher Teil.

i. Jan.	Segler			Dampfer			Zusammen		
	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung
1851	218	9 900	950	—	—	—	218	9 900	950
1852	221	8 900	840	—	—	—	221	8 900	840
1853	215	9 600	910	—	—	—	215	9 600	910
1854	220	10 400	1020	—	—	—	220	10 400	1020
1855	228	14 100	1160	—	—	—	228	14 100	1160
1856	230	13 800	1158	3	950	—	233	14 770	1210
1857	323	18 600	1512	4	1260	68	327	19 870	1580
1858	333	20 100	1696	4	1260	24	337	21 340	1720
1859	356	23 600	1906	4	1260	24	360	24 800	1940 ⁴⁴⁾
1860	359	24 500	1860	4	1260	—	363	25 790	1860
1861	364	26 800	1960	—	—	—	364	26 800	1960
1862	359	26 900	1760	—	—	—	359	26 900	1760
1863	375	30 500	1940	—	—	—	375	30 500	1940
1864	442	39 800	2180	—	—	—	442	39 800	2180
1865	424	44 700	2130	—	—	—	424	44 700	2130
1866	440	41 000	2150	—	—	—	440	41 000	2150
1867	439	37 500	2050	—	—	—	439	37 500	2050
1868	427	34 600	—	3	700	—	430	35 300 ⁹⁾	—
1869	407	33 400	—	3	700	—	410	34 100 ⁴⁵⁾	1886
1870	407	33 400	—	3	1000	—	410	34 400 ⁹⁾	—
1871	444	34 406	1800	4	442	50	448	34 848	1850 ⁴⁶⁾

Tab. XXXV.

Elsfleth.

I. Jan.	Segler			Dampfer			Zusammen		
	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung
1851	62	6 400	418				62	6 400	418
1852	68	7 400	487				68	7 400	487
1853	71	8 600	524				71	8 600	524
1854	77	9 400	578				77	9 400	578
1855	82	10 800	614				82	10 800	614
1856	86	12 400	662				86	12 400	662
1857	92	13 700	721				92	13 700	721
1858	99	14 300	786				99	14 300	786
1859	99	13 800	728				99	13 800	728
1860	100	14 100	734				100	14 100	734
1861	94	13 300	650				94	13 300	650
1862	90	12 800	618				90	12 800	618
1863	86	12 800	611				86	12 800	611
1864	90	13 300	624				90	13 300	624
1865	77	11 500	532				77	11 500	532
1866	92	14 900	617				92	14 900	617
1867	90	15 000					90	15 000	
1868	90	15 000					90	15 000	
1869	90	15 000					90	15 000	
1870	90	15 000					90	15 000	
1871	90	15 000					90	15 000	
1872	90	15 000					90	15 000	
1873	112	27 490	924	2	64	11	114	27 552	935

Tab. XXXVI.

Brake.

I. Jan.	Segler			Dampfer			Zusammen		
	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung
1851	115	5 700	461				115	5 700	461
1852	110	5 600	452				110	5 600	452
1853	122	6 200	499				122	6 200	499
1854	128	6 800	441				128	6 800	441
1855	132	8 500	486				132	8 500	486
1856	149	10 600	589				149	10 600	589
1857	158	14 800	728				158	14 800	728
1858	166	18 000	830				166	18 000	830
1859	164	18 200	826				164	18 200	826
1860	169	17 400	816				169	17 400	816
1861	175	17 800	841				175	17 800	841
1862	174	17 500	823				174	17 500	823
1863	180	18 100	835				180	18 100	835
1864	188	18 700	850				188	18 700	850
1865	169	15 200	696				169	15 200	696
1866	169	16 200	725				169	16 200	725
1867	170	17 000					170	17 000	
1868	170	17 000					170	17 000	
1869	170	17 000					170	17 000	
1870	170	17 000					170	17 000	
1871	170	17 000					170	17 000	
1872	170	17 000					170	17 000	
1873	162	19 240	743				162	19 240	743

Tab. XXXVII.

Oldenburg.

I. Jan.	Segler			Dampfer			Zusammen		
	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung
1851	267	18 620	1355				267	18 620	1355
1852	283	20 700	1474				283	20 700	1474
1853	296	23 400	1587				296	23 400	1587 ⁵¹⁾
1854	313	24 660	1639				313	24 660	1639
1855	322	31 500	1785				322	31 500	1785
1856	335	35 600	1927	I	300	20	336	35 900	1947
1857	352	40 700	2153	I	300	20	353	41 000	2173
1858	377	47 600	2435				377	47 600	2435 ⁵²⁾
1859	379	46 900	2394				379	46 900	2394
1860	381	46 900	2446				381	46 900	2446
1861	375	45 000	2311	I	240	16	376	45 250	2327
1862	368	44 000	2225	I	240	16	369	44 250	2241
1863	364	44 000	2139	I	240	16	365	44 250	2156 ⁵³⁾
1864	367	43 100	2091				367	43 100	2091
1865	330	37 300	1812				330	37 300	1812
1866	350	42 100	1743				350	42 100	1743
1867	350	42 000					350	42 000	
1866	350	42 000					350	42 000 ⁵⁴⁾	
1869	350	42 000					350	42 000	
1870	350	42 000					350	42 000	
1871	304	42 512	1750	I	36	5	305	42 548	1755 ⁴⁶⁾

Tab. XXXVIII.

Papenburg.

I. Jan.	Segler			Dampfer			Zusammen		
	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung
1851	133	11 000	811				133	11 000	811
1852	128	11 400	781				128	11 400	781
1853	131	11 000	786				131	11 000	786
1854	127	11 000	825				127	11 000	825
1855	131	12 400	818				131	12 400	818
1856	130	12 400	852				130	12 400	852 ⁵⁴⁾
1857	145	14 200	900				145	14 200	900
1858	145	14 700	936				145	14 700	936
1859	155	16 400	1016				155	16 400	1016
1860	157	16 000	1037				157	16 000	1037
1861	163	18 000	1123				163	18 000	1123
1862	171	19 200	1176				171	19 200	1176
1863	181	20 700	1252				181	20 700	1252 ⁵⁵⁾
1864	188	22 300	1356				188	22 300	1356
1865	187	23 000	1313				187	23 000	1313
1866	181	23 500	1306				181	23 500	1306 ⁵⁶⁾
1867	174	23 100					174	23 100	
1868	186	25 500	1267				186	25 500	1267 ⁴¹⁾
1869	189	26 100	1279				189	26 100	1279 ⁵⁷⁾
1870	187	25 600					187	25 600 ⁵⁸⁾	
1871	186	26 000					186	26 000 ⁵⁹⁾	
1872	186	26 000					186	26 000 ⁶⁰⁾	
1873	184	25 375	1235	I	52	7	185	25 427	1242 ⁶¹⁾

Tab. XXXIX.

Leer.

i. Jan.	Segler			Dampfer			Zusammen		
	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung
1851	44	2900	215				44	2900	215
1852	44	2900	211				44	2900	211
1853	43	3000	217				43	3000	217
1854	40	2900	210				40	2900	210
1855	43	3300	231				43	3300	231
1856	39	3200	217				39	3200	217 ⁵⁹⁾
1857	38	3500	218				38	3500	218
1858	40	4500	271	1	160	8	41	4700	279
1859	37	4400	250	1	160	12	38	4600	262
1860	42	4900	281	1	160	12	43	5100	293
1861	39	4800	276				39	4800	276
1862	43	4800	299				43	4800	299
1863	52	5100	324				52	5100	324 ⁶⁰⁾
1864	50	5000	314				50	5000	314
1865	50	4500	291				50	4500	291
1866	50	4700	291				50	4700	291 ⁵⁶⁾
1867	54	5000					54	5000	
1868	50	5300	311				50	5300	311 ⁴¹⁾
1869	52	5500	328	1	50	8	53	5600	336 ⁵⁷⁾
1870	50	5000	300				50	5000	300 ⁹⁾
1871	44	4900					44	4900 ⁵⁸⁾	
1872	44	4900					44	4900 ⁹⁾	
1873	44	4823	278				44	4900	278 ⁶⁾

Tab. XL.

Emden.

i. Jan.	Segler			Dampfer			Zusammen		
	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung
1851	106	11 700	498				106	11 700	498
1852	116	12 000	507				116	12 000	507
1853	109	11 800	518				109	11 800	518
1854	109	11 800	544				109	11 800	544
1855	102	10 600	546				102	10 600	546
1856	102	10 700	546				102	10 700	546 ⁵⁹⁾
1857	96	11 000	537				96	11 000	537
1858	99	11 000	547				99	11 000	547
1859	105	11 500	552				105	11 500	552
1860	101	11 000	551				101	11 000	551
1861	99	10 700	544	1	160	8	100	10 900	552
1862	95	10 300	653	1	160	12	96	10 500	665
1863	98	10 600	686	1	160	12	99	10 800	698 ⁶⁰⁾
1864	91	10 000	653	1	160	11	92	10 200	664
1865	92	9 200					92	9 200	626
1866	96	10 400					96	10 400	657 ⁵⁶⁾
1867	86	8 100					86	8 100	
1868	96	7 600					96	7 600	
1869	97	7 900		2	120		101	8 000	
1870	102	8 400					102	8 400	
1871	79	7 500					79	7 500	
1872	79	7 500					79	7 500 ⁹⁾	
1873	86	7 985	527				86	7 985	527 ⁶⁾

Hannover, westlicher Teil.

Tab. XLI.

i. Jan.	Segler			Dampfer			Zusammen		
	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung
1851	840	41 800	3301				840	41 800	3301
1852	839	42 400	3109				839	42 400	3109
1853	829	41 700	3094				829	41 700	3094
1854	807	42 700	3157				807	42 700	3157
1855	804	40 900	3226				804	40 900	3226
1856	825	42 000	3279	1	160	12	826	42 200	3291
1857	853	46 600	3505	1	160	12	854	46 800	3517
1858	858	50 600	3692	1	160	8	859	50 800	3700
1859	872	52 400	3734	1	160	8	873	52 600	3742 ⁽⁶¹⁾
1860	867	52 800	3758	1	160	8	868	53 000	3766
1861	859	53 900	3708	1	160	8	860	54 100	3806
1862	849	54 400	3939	1	160	12	850	54 600	3941
1863	902	58 600	4182	1	160	12	903	58 800	4194
1864	889	59 100	4179	1	160	11	890	59 300	4179
1865	880	59 300	4095				880	59 200	4095
1866	912	64 200	4247				912	64 200	4247
1867	915	64 500	4257				915	64 500	4257
1868	904	64 300					904	64 300 ⁽⁶²⁾	
1869	897	66 000		3	170		900	66 200	4090 ⁽⁴⁵⁾
1870	897	66 000					897	66 000 ⁽⁹⁾	
1871	738	65 631	3600	2	74	9 ⁽⁸⁾	740	65 705	3609 ⁽⁴⁶⁾

Tab. XLII.

Rheinprovinz.

i. Jan.	Segler			Dampfer			Zusammen		
	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung
1851	3	1000	ca. 30				3	1000	ca. 30
1852	3	1000					3	1000	
1853									
1854									
1855									
1856	1	900					1	900 ⁽⁶³⁾	
1857									
1858	3	2600					3	2600	ca. 80
1859	3	2600					3	2600	
1860	3	2600					3	2600	
1861	3	2600	ca. 80				3	2600	ca. 80
1862	4	3400					4	3400	
1863	4	3400					4	3400	
1864	4	3400					4	3400	
1865	4	3400					4	3400	
1866	4	3400					4	3400	
1867	4	3400					4	3400	
1868	4	3400					4	3400 ⁽²⁾	
1869	4	3400					4	3400 ⁽⁶³⁾	
1870	4	3400	ca. 100				4	3400 ⁽²⁾	
1871	—						—		

Tab. XLIII. Gesamte deutsche Reederei a. d. Ostsee.

I. Jan.	Segler			Dampfer			Zusammen ⁸⁾		
	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung
1851	1470	282 900	12 810	13	1 990	146	1511	286 200	13 090
1852	1466	285 200		14	2 170		1510	288 800	
1853	1410	276 900		14	1 900	1455	280 000		
1854	1423	280 100		18	2 670	1474	286 400		
1855	1457	296 000		17	3 100	1505	300 700		
1856	1503	305 000		20	3 580	1556	309 900		
1857	1533	331 600		23	4 210	1605	338 300		
1858	1812	338 300		39	7 420	1900	347 900		
1859	1923	371 100		43	8 150	2021	381 800		
1860	1959	372 900		48	9 040	2061	384 700		
1861	1956	372 100	16 090	41	8 440	860	2058	383 200	17 070
1862	1972	378 600		42	7 870		2077	389 100	
1863	2042	396 500		41	7 420	2152	406 000		
1864	2067	403 900		42	7 420	2186	414 400		
1865	2040	403 600		47	7 270	2175	414 000		
1866	2074	418 700		49	7 820	2217	429 600		
1867	2103	428 200		47	7 970	2238	437 900		
1868	2100	429 900		48	9 370	2231	441 500		
1869	2105	437 600		52	9 700	2231	449 800		
1870	2098	436 600		60	11 000	2232	448 500		
1871	2006	439 089	17 316	57	10 734	994	2063	449 823	18 310 ⁸⁾

Tab. XLIV. Gesamte deutsche Reederei a. d. Nordsee.

I. Jan.	Segler			Dampfer			Zusammen ⁸⁾		
	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung
1851	2185	233 510	13 936	9	2 840	170	2196	236 350	14 136
1852	2246	250 015		8	2 260		2254	252 275	
1853	2272	263 293		6	1 420	2278	264 713		
1854	2307	282 740		8	4 670	2315	287 410		
1855	2396	323 831		15	10 520	2411	334 421		
1856	2444	340 328		19	10 670	2463	351 028		
1857	2585	369 117		26	13 170	2611	382 307		
1858	2672	406 095		34	18 298	2706	424 293		
1859	2713	412 719		37	26 760	2750	439 479		
1860	2722	408 506		35	21 180	2757	429 776		
1861	2716	413 502	20 489	29	19 284	989	2745	432 726	21 838
1862	2701	417 735		30	22 897		2731	440 702	
1863	2800	447 796		32	23 865	2832	471 641		
1864	2930	495 636		34	28 118	2964	523 764		
1865	2839	493 703		34	28 322	2873	522 005		
1866	2904	512 438		36	32 939	2940	545 357		
1867	2975	498 329		41	42 174	2916	540 473		
1868	2822	493 991		50	52 576	2872	546 537		
1869	2786	490 480		62	57 952	2848	548 432		
1870	2778	490 678		66	70 097	2844	560 745		
1871	2583	467 813	18 140	75	71 491	3766	2658	539 304	21 906

Tab. XLV.

Gesamte deutsche Reederei

i. Jan.	Segler			Dampfer			Zusammen ⁸⁾					
	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung	Zahl	R.T.	Besatzung			
1851	3655	516 410	26 746	22	4 830	316	3707	522 550	27 226			
1852	3712	535 215		22	4 430		3764	541 075				
1853	3682	540 193		20	3 320		3733	544 713				
1854	3730	562 840		26	7 340		3789	573 810				
1855	3853	619 831		32	13 620		3916	635 121				
1856	3947	645 328		39	14 250		4019	660 928				
1857	4118	700 717		49	17 380		4216	720 607				
1858	4484	744 395		73	25 718		4666	772 193				
1859	4636	783 819		80	34 910		4771	821 279				
1860	4781	781 406		83	30 220		4818	814 476				
1861	4672	785 602		36 939	70		27 724	1 849		4803	815 926	38 908
1862	4673	796 335			72		30 767			4808	829 812	
1863	4842	844 296			73		31 285			4984	877 641	
1864	4997	899 536			76		35 538			5150	938 164	
1865	4879	897 303	81		35 592	5048	936 005					
1866	4974	931 138	85		40 759	5157	974 957					
1867	5078	926 529	88		50 144	5154	978 373					
1868	4922	923 891	98		61 946	5103	988 037					
1869	4991	928 080	114		67 652	5079	998 232					
1870	4876	927 278	126		81 097	5076	1 009 245					
1871	4589	906 902	35 456		132	82 224	4 760		4721	989 127	40 216	

II.

Anmerkungen zu dem Seeschiffsverkehrsverkehr in den deutschen Häfen.

Da naturgemäß so viele Schiffe in einen Hafen einlaufen, wie von dort ausgehen, so ist es überflüssig, die Zahlen für letztere nochmals aufzuführen; in den folgenden Aufstellungen erscheinen neben den einlaufenden und den in Ballast einlaufenden Schiffen, darum nur noch die in Ballast auslaufenden Schiffe.

Die für die einzelnen preußischen Häfen mitgeteilten Zahlen sind den Akten des preußischen Ministeriums für Handel und Gewerbe, die Zahlen für 1873 der Statistik des Deutschen Reichs, Bd. XIII, entnommen.

- 1) Sind in den Akten nicht voneinander getrennt.
- 2) Kommerzialnachweisungen des Zollvereins.
- 3) Jahresberichte der preußischen Konsulate in Rostock und Wismar, abgedruckt im preußischen Handelsarchiv und Hübners Jahrbuch für Volkswirtschaft und Statistik.
- 4) Statistische Jahrbücher der Freien und Hansestadt Lübeck und Hübners Jahrbuch für Volkswirtschaft und Statistik.
- 5) Für die Jahre 1853—64 s. Statistisches Tabellenwerk, Kopenhagen 1865, S. 131, für die folgenden Jahre: Statistische Mitteilungen über die Schifffahrt und Reederei der Herzogtümer Schleswig-Holstein 1866; ferner die Kieler Handelskammerberichte.
- 6) S. Anm. 5; die Handelskammerberichte Flensburgs.
- 7) Die mit dem Jahre 1873 eintretende Abnahme der in Ballast ein- und ausgehenden Schiffe ist lediglich in der Statistik begründet und offenbar darauf zurückzuführen, daß die zwischen Kiel und Dänemark verkehrenden Postdampfer in den Handelskammerberichten als in Ballast ein- und ausgehend gerechnet sind, während die Reichsstatistik sie zu den beladenen Dampfern rechnet.
- 8) Die Reichsstatistik führt außer den in Pillau eingegangenen Schiffen noch als in Königsberg eingegangen an: 1705 Schiffe mit 253 000 R.T.; diese Zahlen sind nicht mit aufgenommen worden, da sie Schiffe sind, die von Pillau aus ihre Reise nach Königsberg fortgesetzt haben.
- 9) Statistische Mitteilungen aus der Schleswig-Holsteinischen Zolldirektion 1865; ferner die Kommerzialnachweisungen des Zollvereins.
- 9a) Berechnet nach dem durchschnittlichen Gehalt der eingelaufenen Schiffe auf Grund der für 1865 vorhandenen Zahlen.
- 10) Berechnet nach Tabelle LXIII; auf Grund der für 1873 in der Reichsstatistik vorliegenden Zahlen würden etwa $\frac{2}{3}$ des Verkehrs von Gesamt Schleswig-Holstein auf die Ostküste, $\frac{1}{3}$ auf die Westküste kommen.

- 11) Hamburgs Handel und Schiffahrt.
 - 12) Amtliche Statistik des bremischen Staats.
 - 13) Mit Auslassung von Königsberg, da die in Königsberg eingelaufenen Schiffe bereits in den für Pillau gegebenen Zahlen mit einbegriffen sind; s. Anm. 8.
 - 14) Zur Statistik des Königreichs Hannover, H. 8 u. 13. Die Handelskammerberichte sowie die Akten des preußischen Handelsministeriums.
 - 15) Zur Statistik des Königreichs Hannover, H. 8 u. 13.
 - 16) Statistische Nachrichten über das Großherzogtum Oldenburg 1857, 62, 68.
 - 17) Bis 1857 Statistische Nachrichten über das Großherzogtum Oldenburg, 1858—72 die Kommerzialnachweisungen des Zollvereins.
 - 18) Zur Statistik des Königreichs Hannover, H. 8 u. 13, und die Handelskammerberichte.
 - 19) Zur Statistik des Königreichs Hannover, H. 8, bis 1857. 1857—66 die Kommerzialnachweisungen des Zollvereins, dann die Akten des Handelsministeriums.
 - 20) Die Zahlen sind angenommen auf Grund der für Wismar oder Rostock vorhandenen oder dort ergänzten Zahlen.
-

Der Seeschiffahrtsverkehr in den deutschen Häfen.

Tab. XLVI.

Memel.

Jahr	Eingelaufene Schiffe		Davon in Ballast		In Ballast ausgelaufen	
	Zahl	R.T.	Zahl	R.T.	Zahl	R.T.
1850	848	160 000	569	109 000	5	1000
1851	1104	215 000	753	150 000	5	400
1852	740	138 000	452	85 000	22	1000
1853	985	193 000	647	132 000	4	120
1854	1708	308 000	929	162 000	18	4800
1855	1560	303 000	569	111 000	37	5400
1856	836	172 000	385	85 000	58	6000
1857	780	177 000	459	110 000	11	1200
1858	834	165 000	486	104 000	6	300
1859	836	160 000	428	87 000	7	1500
1860	980	180 000	541	104 000	20	1200
dav. Dampfer	28	1 500	—	—	1	75
1861	868	162 000	486	96 000	11	900
1862	875	162 000	409	75 000	11	750
1863	904	150 000	438	73 000	10	600
1864	1023	157 000	534	76 000	12	1500
1865	932	172 000	424	75 000	17	2000
1866	930	171 000	591	104 000	8	450
1867	987	159 000	549	74 000	16	2700
1868	1011	155 000	460	62 000	32	3000
1869	869	130 000	394	40 000	41	8000
1870	977	156 000	623	93 000	8	1500
1871	1207	198 000	778	117 000	11	1800
1872	1206	180 000	733	96 000	28	7500
dav. Dampfer	70	12 000	20	6 700	—	—
1873	1200	176 703	738	101 467	14	2944
dav. Dampfer	76	13 811	34	9 194	2	344

Tab. XLVII.

Pillau bezw. Königsberg.

1850	1295	127 000	604	63 000	20	3 300
1851	1346	108 000	596	45 000	83	11 500
1852	880	73 000	49	3 000	151	18 000
1853	1010	75 000	196	15 000	44	5 700
1854	1145	117 000	177	18 000	82	14 400
1855	1321	160 000	85	10 900	178	36 000
1856	1187	109 000	172	18 000	198	24 000
1857	1305	132 000	425	42 000	38	7 500
1858	1607	135 000	531	42 000	60	9 000
1859	1573	144 000	320	27 000	83	15 000
1860	2059	169 000	694	57 000	30	3 600
dav. Dampfer	207	40 000	18	6 000	5	1 500
1861	1974	183 000	736	64 000	22	3 000
1862	1982	159 000	592	39 000	80	10 500
1863	1799	162 000	383	30 000	52	4 500
1864	1444	141 000	525	45 000	83	10 500
1865	1278	132 000	80	7 200	268	36 000
1866	1399	153 000	340	33 000	79	15 000
1867	1603	166 000	313	22 000	261	36 000
1868	1284	162 000	84	15 000	223	36 000
1869	1353	192 000	118	20 000	239	40 000
1870	1658	225 000	406	51 000	79	18 000
1871	2030	277 000	368	49 000	193	37 000
1872	2055	267 000	105	27 000	358	60 000
dav. Dampfer	468	144 000	64	24 000	44	15 000
1873	2166	361 003	392	87 822	174	46 229 ⁸⁾
dav. Dampfer	661	230 329	167	70 933	44	16 661

Tab. XLVIII. Neufahrwasser bezw. Danzig.

Jahr	Eingelaufene Schiffe		Davon in Ballast		In Ballast ausgelaufen	
	Zahl	R.T.	Zahl	R.T.	Zahl	R.T.
1850	1276	184 000	649	102 000	188	14 000
1851	1416	198 000	720	112 000	116	9 000
1852	1225	168 000	428	67 000	139	9 000
1853	1806	295 000	968	190 000	100	7 000
1854	1543	267 000	811	157 000	88	6 700
1855	1297	244 000	563	126 000	70	4 000
1856	1420	256 000	547	114 000	95	9 000
1857	1888	319 000	1047	187 000	26	1 800
1858	1734	261 000	847	127 000	48	5 700
1859	1848	285 000	976	160 000	46	6 000
1860	2535	396 000	1505	256 000	38	3 000
dav. Dampfer	147	33 000	26	9 000	3	1 200
1861	2699	442 000	1582	264 000	22	3 600
1862	3151	469 000	2028	294 000	21	1 000
1863	3103	459 000	1882	275 000	26	1 500
1864	2151	364 000	1189	201 000	20	2 100
1865	2491	405 000	1259	189 000	26	2 400
1866	2063	343 000	1036	165 000	51	9 000
1867	1700	286 000	518	81 000	39	4 000
1868	1709	313 000	462	87 000	45	10 000
1869	1803	321 000	415	105 000	99	24 000
1870	1607	300 000	473	89 000	66	12 000
1871	2246	447 000	572	111 000	74	15 000
1872	1852	349 000	231	52 000	99	18 000
dav. Dampfer	289	90 000	63	22 000	30	6 000
1873	1844	383 076	336	85 159	98	29 597
dav. Dampfer	288	102 998	56	23 497	27	9 419

Tab. XLIX. Stolpmünde.

1850	93	5 100	44	2 700	56	2 700
1851	305	12 000	138	7 200	4	360
1852	245	9 000	65	3 000	23	750
1853	300	12 000	115	6 600	11	300
1854	421	16 500	186	10 000	10	600
1855	417	15 000	191	9 000	27	1 000
1856	387	15 000	127	6 000	75	2 400
1857	393	21 000	156	9 000	66	2 400
1858	296	12 000	121	6 300	44	2 000
1859	312	12 000	157	6 300	42	1 800
1860	400	16 500	183	10 500	56	2 700
1861	424	18 000	224	12 000	28	1 800
1862	419	18 000	225	13 000	22	600
1863	501	24 000	288	15 000	16	600
1864	416	21 000	230	12 000	6	200
1865	658	30 000	277	15 000	49	1 500
1866	484	19 000	153	6 900	116	3 700
1867	464	19 000	261	9 000	31	1 500
1868	411	18 000	130	6 000	122	6 300
1869	421	21 000	156	6 400	89	4 500
1870						
1871						
1872	305	15 000	100	4 500	34	2 100
dav. Dampfer	29	1 600	1	90	3	210
1873	363	16 701	131	5 971	38	2 326
dav. Dampfer	29	1 834			1	57

Tab. L.

Rügenwalde.

Jahr	Eingelaufene Schiffe		Davon in Ballast		In Ballast ausgelaufen	
	Zahl	R.T.	Zahl	R.T.	Zahl	R.T.
1850	145	10 500	131	9 000	6	450
1851	173	12 000	162	11 000	4	360
1852	138	9 500	128	9 000	3	220
1853	148	10 500	129	9 000	20	1500
1854	207	14 500	183	12 000	7	450
1855	236	15 000	203	13 000	6	300
1856	224	15 000	182	13 000	23	1500
1857	191	13 000	155	10 000	22	1600
1858	334	12 000	189	9 000	15	1000
1859	362	12 000	188	7 500	25	1500
1860	437	15 000	279	12 000	29	1200
1861	433	18 000	308	14 000	28	1800
1862	441	18 000	335	15 000	18	1000
1863	533	24 000	375	18 000	1	45
1864	325	15 000	218	11 000	8	600
1865	407	20 000	295	15 000	6	750
1866	377	14 500	270	10 000	11	500
1867	412	16 500	306	15 000	8	600
1868	341	15 000	203	9 000	9	?
1869	327	12 000	204	7 500	19	700
1870						
1871						
1872	223	9 000	112	4 500	10	450
dav. Dampfer	4	420			1	150
1873	277	11 217	196	4 212	17	1041
dav. Dampfer	3	262	1	66	1	130

Tab. LI.

Kolberg.

1850	158	9 000	114	7 000	8	800
1851	158	10 000	121	8 000	15	1 000
1852	137	8 000	96	5 500	10	1 200
1853	243	15 000	170	10 000	4	250
1854	312	16 000	184	11 000	14	1 500
1855	263	14 000	84	5 000	63	5 000
1856	255	19 000	70	5 000	83	6 000
1857	562	30 000	95	6 000	234	14 500
1858	422	22 000	81	4 300	113	8 000
1859	409	18 000	103	6 000	110	7 500
1860	491	21 000	234	13 000	57	3 300
1861	524	21 000	269	12 000	89	4 800
1862	572	24 000	339	15 000	98	4 500
1863	657	28 000	395	18 000	33	2 400
1864	412	21 000	230	14 000	63	3 300
1865	524	20 000	124	6 000	128	5 700
1866	455	18 000	148	7 500	129	6 600
1867	307	14 500	138	6 000	112	6 000
1868	401	18 000	293	14 500	34	1 800
1869	505	23 000	369	15 000	42	4 500
1870						
1871						
1872	223	12 000	83	4 000	71	5 400
dav. Dampfer	13	1 200	9	600		
1873	349	16 516	133	6 771	76	5 238
dav. Dampfer	19	1 981	12	1 317	5	482

Stettin und Swinemünde.

Tab. LII.

Jahr	Eingelaufene Schiffe		Davon in Ballast		In Ballast ausgelaufen	
	Zahl	R.T.	Zahl	R.T.	Zahl	R.T.
1850	1531	207 000	182	14 000	477	85 000
1851	1722	221 000	115	11 000	503	78 000
1852	1665	228 000	217	18 000	689	117 000
1853	1824	255 000	175	17 000	488	79 000
1854	1747	235 000	152	14 000	592	85 000
1855	1783	270 000	125	11 000	639	111 000
1856	2523	348 000	239	24 000	1188	196 000
1857	2458	412 000	286	24 000	626	138 000
1858	3026	378 000	212	21 000	1277	229 000
1859	2956	391 000	263	27 000	1093	171 000
1860	2738	333 000	412	39 000	677	126 000
dav. Dampfer	563	108 000	206	24 000	220	33 000
1861	3059	417 000	687	57 000	690	108 000
1862	3248	417 000	640	45 000	953	144 000
1863	3474	435 000	544	27 000	786	141 000
1864	1974	234 000	224	12 000	262	48 000
1865	3265	427 000	222	10 000	888	163 000
1866	3180	387 000	526	27 000	686	127 000
1867	3182	404 000	377	20 000	619	123 000
1868	3849	477 000	824	42 000	552	112 000
1869	4110	516 000	812	42 000	672	132 000
1870	2779	425 000	197	16 000	883	200 000
1871	3739	600 000	241	9 000	1315	300 000
1872	4203	676 000	187	12 000	1825	390 000
dav. Dampfer	1234	335 000	128	10 000	509	168 000
1873	3838	716 110	116	9 490	814	208 097
dav. Dampfer	1319	419 093	31	3 854	253	107 324

Tab. LIII.

Wolgast.

1850	169	21 000	20	3 000	23	2 000
1851	167	21 000	16	1 500	22	1 500
1852	143	15 000	10	900	26	3 000
1853	188	24 000	32	3 000	36	2 700
1854	172	18 000	53	3 700	35	3 000
1855	171	15 000	23	1 500	30	3 900
1856	238	24 000	24	1 500	99	9 000
1857	247	24 000	73	4 500	38	6 000
1858	228	24 000	20	1 800	115	15 000
1859	288	27 000	27	1 800	121	15 000
1860	309	27 000	44	3 000	72	11 000
1861	463	36 000	169	6 000	44	6 000
1862	417	33 000	93	3 600	121	17 000
1863	382	33 000	91	5 100	81	12 000
1864	159	12 000	36	1 500	27	3 600
1865	228	23 000	26	1 500	73	10 500
1866	244	22 000	88	5 000	48	6 400
1867	232	21 000	69	4 200	44	7 200
1868	311	25 500	152	7 500	40	7 500
1869	333	25 500	100	4 800	31	5 600
1870						
1871						
1872	174	17 000	13	1 200	80	10 500
dav. Dampfer	11	2 000	7	900	1	300
1873	102	8 228	19	2 685	71	9 566
dav. Dampfer	8	1 515	6	1 184	4	488

Tab. LIV.

Greifswald.

Jahr	Eingelaufene Schiffe		Davon in Ballast		In Ballast ausgelaufen	
	Zahl	R.T.	Zahl	R.T.	Zahl	R.T.
1850	87	7 500	41	5 100	36	4 000
1851	78	7 890	46	4 800	32	5 700
1852	62	5 400	28	2 700	25	4 200
1853	77	6 400	33	3 000	16	2 200
1854	61	7 500	36	5 400	19	3 000
1855	62	6 600	21	2 400	32	6 000
1856	101	10 500	41	4 500	55	8 000
1857	138	15 000	67	6 000	14	9 000
1858	141	14 000	30	2 700	40	10 500
1859	144	12 000	43	3 300	39	4 500
1860	164	15 000	33	3 000	36	3 900
dav. Dampfer	80	8 000				
1861	240	24 000	72	7 700	31	3 300
1862	280	23 000	23	1 600	70	10 000
1863	237	18 000	110	7 500	184	12 000
1864	88	6 000	44	3 300	51	6 000
1865	100	9 000	29	2 700	41	6 000
1866	84	7 000	40	3 000	30	4 500
1867	73	6 000	19	2 000	34	4 500
1868	68	4 500	17	1 200	28	5 700
1869	108	8 000	43	3 000	19	3 600
1870						
1871						
1872	105	9 000	10	1 800	64	5 400
dav. Dampfer	1	60	1	60	1	60
1873	84	5 663	9	935	39	5 193
dav. Dampfer	4	388	3	331		

Tab. LV.

Stralsund und Barth¹⁾.

1850	408	30 000	251	18 000	116	11 000
1851	424	29 000	272	18 000	119	14 000
1852	415	28 000	229	15 000	130	12 000
1853	417	27 000	225	14 000	161	15 000
1854	414	30 000	225	18 000	116	11 000
1855	365	23 000	177	11 000	149	12 000
1856	411	28 000	207	14 000	237	20 000
1857	544	37 000	289	20 000	154	15 000
1858	300	21 000	82	7 000	212	20 000
1859	388	27 000	163	11 000	177	13 000
1860	521	32 000	251	14 000	143	6 000
1861	694	36 000	387	20 000	144	12 000
1862	578	27 000	282	8 000	181	16 000
1863	723	40 000	320	15 000	195	13 000
1864	392	21 000	158	8 000	168	10 000
1865	544	32 000	182	8 000	184	14 000
1866	721	75 000	271	14 000	166	14 000
1867	649	64 000	187	6 000	148	12 000
1868	742	72 000	506	57 000	331	57 000
1869	839	45 000	503	18 000	134	14 000
1870						
1871						
1872	412	37 000	97	4 500	166	15 000
dav. Dampfer	66	15 000	6	800	3	500
1873	435	45 031	109	4 789	167	17 699 ohne Barth
dav. Dampfer	79	19 366	2	74	6	1 767

Tab. LVI. Ost- und Westpreußen und Pommern²⁾.

Jahr	Eingelaufene Schiffe		Davon in Ballast		In Ballast ausgelaufen	
	Zahl	R.T.	Zahl	R.T.	Zahl	R.T.
1850	6 010	768 000	2605	337 000	865	120 000
1851	6 893	836 000	2939	370 000	915	123 000
1852	5 650	685 000	1702	211 000	1218	168 000
1853	6 998	915 000	2690	399 000	884	117 000
1854	7 730	1 033 000	2936	411 000	981	132 000
1855	7 475	1 071 000	2041	303 000	1231	186 000
1856	7 582	1 002 000	1994	285 000	2111	285 000
1857	8 533	1 188 000	3052	420 000	1229	190 000
1858	8 922	1 050 000	2599	324 000	1939	300 000
1859	9 116	1 102 000	2668	339 000	1743	239 000
1860	10 634	1 212 000	4176	515 000	1158	163 000
dav. Dampfer	1 037	195 000				
1861	11 375	1 368 000	4920	558 000	978	147 000
1862	11 963	1 506 000	4996	508 000	1575	204 000
1863	12 313	1 378 000	4826	486 000	1384	189 000
1864	8 384	996 000	3388	387 000	700	87 000
1865	10 427	1 278 000	2918	330 000	1680	241 000
1866	9 937	1 210 000	3463	376 000	1324	187 000
1867	9 609	1 158 000	2737	240 000	1312	198 000
1868	10 127	1 263 000	3131	300 000	1416	240 000
1869	10 695	1 300 000	3134	235 000	1385	240 000
1870	8 500	1 524 000	4675	354 000	1333	255 000
dav. Dampfer	1 696	390 000				
1871	10 969	1 690 000	2626	333 000	2105	426 000
dav. Dampfer	3 051	552 000				
1872	10 754	1 776 000	1671	262 000	2734	534 000
1873	11 407	1 772 825	2407	321 000	1633	336 236 ¹³⁾
dav. Dampfer	2 265	798 000	318	111 000	352	137 000

Tab. LVII. Rostock³⁾.

1850	489	48 000				
1851	620	62 000				
1852	581	58 000				
1853	590	72 000				
1854	568	60 000				
1855	501	ca. 60 000				
1856	585	ca. 60 000				
1857	654	68 000				
1858	548	60 000				
1859	618	80 000				
1860	ca. 650	ca. 80 000				
1861	699	ca. 80 000				
1862	ca. 600	70 000				
1863	ca. 650	75 000				
1864	ca. 600	70 000				
1865	ca. 700	80 000				
1866	ca. 700	80 000				
1867	687	ca. 80 000				
1868	ca. 700	80 000				
1869	715	42 000				
1870	458	26 000				
1871	543	35 000				
1872						
1873	568	53 756	43	6383	373	36 336
dav. Dampfer	104	12 123	12	2381	25	3 865

Tab. LVIII.

Wismar³⁾.

Jahr	Eingelaufene Schiffe		Davon in Ballast		In Ballast ausgelaufen	
	Zahl	R.T.	Zahl	R.T.	Zahl	R.T.
1850	345	30 000				
1851	266	26 000				
1852	295	28 000				
1853	290	28 000				
1854	264	26 000				
1855	245	24 000				
1856	214	23 000	25		163	
1857	242	26 000	36		166	
1858	224	24 000	17		196	
1859	168	19 000	16		133	
1860	232	22 000	34		122	
1861	276	30 000	36		150	
1862	309	32 000	22		219	
1863	258	28 000	31		169	
1864	243	22 000	29		120	
1865	383	36 000				
1866	343	32 000	49		193	
1867	328	34 000	26		182	
1868	328	34 000	25		235	
1869	351	36 000	24		215	
1870	229	28 000	14		152	
1871	264	34 000	11		158	
1872						
1873	425	32 710	65	2629	252	25 705
dav. Dampfer	3	1 377	2	885	2	542

Tab. LIX.

Mecklenburg.

1850	834	78 000				
1851	886	88 000				
1852	876	86 000				
1853	880	100 000				
1854	832	86 000				
1855	746	84 000				
1856	799	83 000				
1857	896	94 000				
1858	772	84 000				
1859	786	99 000 ²⁰⁾				
1860	882	102 000				
1861	975	110 000				
1862	909	102 000				
1863	908	103 000				
1864	843	92 000				
1865	1083	116 000				
1866	1043	112 000				
1867	1015	114 000				
1868	1028	114 000				
1869	1066	78 000		9 000		60 000
1870	688	54 000		8 000		37 000
1871	807	69 000		8 000		42 000
1872	1002	84 000	84	10 000	711	63 000
1873	993	86 466	108	9 012	625	62 041
dav. Dampfer	107	13 500	14	3 266	27	4 407

Lübeck.

Tab. LX.

Jahr	Eingelaufene Schiffe		Davon in Ballast		In Ballast ausgelaufen	
	Zahl	R.T.	Zahl	R.T.	Zahl	R.T.
1850	1153	106 000				
dav. Dampfer	207	33 000				
1851	1096	96 000				
1852	1022	94 000				
1853	1018	90 000				
1854	1053	81 000				
1855	972	82 000	73	2400	288	27 000
1856	1078	96 000	78	2400	289	30 000
1857	1131	109 000	79	3300	381	40 000
1858	940	99 000		3000		36 000
1859	1056	108 000				
1860	1134	124 000	34	400	409	43 000
dav. Dampfer	278	57 000				
1861	1074	127 000	48	2000	343	40 000
1862	1251	132 000	41	2200	459	43 000
1863	1302	137 000	30	1500	403	46 000
1864	1484	172 000	58	6600	436	46 000
1865	1765	208 000	36	1000	490	54 000
1866	1829	217 000	61	3500	535	60 000
1867	1639	175 000	58	4300	567	67 000
1868	1681	171 000	71	5400	494	64 000
1869	1775	183 000	67	3300	535	64 000
1870	1694	150 000	29	1200	517	49 000
1871	2260	208 000	22	2200	771	81 000
dav. Dampfer	698	96 000				
1872	2356	218 000	39	4000	685	77 000
1873	2844	294 862	20	3716	1293	137 253
dav. Dampfer	918	152 332	12	2875	70	15 491

Tab. LXI.

Kiel⁵⁾.

1850 ohne Dampfer	1062	38 000				
1851 " "	2316	68 000				
1852 " "	2600	82 000				
1853 " "	2838	68 000				
1854 " "	3500	85 000		11 000		67 000
1855 " "	3300	82 000		8 000		66 000
1856 " "	3000	81 000		13 000		63 000
1857 " "	2600	79 000		17 000		59 000
1858 " "	3000	76 000		12 000		58 000
1859 " "	3500	94 000		34 000		74 000
1860 " "	3400	92 000		14 000		72 000
1861 " "	3100	91 000		15 000		67 000
1862 " "	2900	84 000		30 000		65 000
1863 " "	3300	93 000		13 000		71 000
1864 " "	2400	64 000		8 000		51 000
mit Dampfer	2500	80 000		16 000		62 000
1865						
ohne Dampfer	3793	116 000		10 000		96 000
mit Dampfer	4108	154 000		38 000		130 000
1866 mit Dampfer		150 000		42 000		127 000
1867 " "		217 000		90 000		187 000
1868 " "	4131	236 000		110 000		206 000
1869 " "	4594	246 000		104 000		218 000
1870 " "	3256	162 000		56 000		138 000
1871 " "	3874	230 000		80 000		200 000
1872	4000	234 000		78 000		207 000
dav. Dampfer	794	105 000				
1873	3348	221 284	54	1 767	1847	113 177 ⁷⁾
dav. Dampfer	832	111 917	12	708	131	21 799

Tab. LXII.

Flensburg⁶⁾.

Jahr	Eingelaufene Schiffe		Davon in Ballast		In Ballast ausgelaufen	
	Zahl	R.T.	Zahl	R.T.	Zahl	R.T.
1850						
1851						
1852						
1853 ohne Dampfer	1900	58 000				
1854 „ „	1900	61 000		11 000		41 000
1855 „ „	1600	59 000		13 000		45 000
1856 „ „	1800	63 000		15 000		37 000
1857 „ „	1700	59 000		13 000		37 000
1858 „ „	1600	49 000		11 000		31 000
1859 „ „	1800	57 000		11 000		37 000
1860 „ „	1800	59 000		11 000		41 000
1861 „ „	1800	59 000		9 000		43 000
1862 „ „	1800	62 000		10 000		44 000
1863 „ „	2100	67 000		10 000		47 000
1864 „ „	1500	43 000		4 000		33 000
mit Dampfer	1550	47 000		7 000		36 000
1865 ohne Dampfer	2094	66 000		6 000		52 000
mit Dampfer	2213	78 000		14 000		60 000
1866						
1867						
1868						
1869	2216	63 000	215	54 000		
1870	1950	54 000	133	4 000		
1871	1596	57 000	222	4 000		
1872	1933	66 000				
1873	1338	63 742	61	1 089	393	26 481
dav. Dampfer	60	8 928	1	37	20	5 567

Tab. LXIII.

Schleswig-Holstein⁹⁾.

1850	36 000	700 000				
1851	36 000	700 000				
1852	36 977	770 000				
1853	36 922	770 000				
1854	35 859	750 000				
1855	35 121	730 000				
1856	37 400	770 000				
1857	36 843	770 000				
1858	33 030	690 000				
1859	35 211	730 000				
1860	34 995	730 000				
1861	35 583	730 000				
1862	37 994	790 000				
1863	40 444	840 000				
1864	28 685	580 000				
1865	37 095	798 000				
1866	37 000	800 000				
1867	28 000	800 000				
1868	28 598	807 000	8 127	179 000	10 821	330 000
1869	30 319	870 000	7 916	179 000	11 986	360 000
1870	24 413	659 000	6 538	133 000	9 567	265 000
1871	32 900	925 000	10 042	183 000	13 519	412 000
1872	36 566	100 000	10 971	213 000	14 623	439 000
1873	16 656	722 000	3 489	111 820	5 984	316 000
dav. Dampfer	1 739	257 000	167	55 300	273	62 000

Tab. LXIV.

Schleswig-Holstein, Ostküste¹⁰⁾.

Jahr	Eingelaufene Schiffe		Davon in Ballast		In Ballast ausgelaufen	
	Zahl	R.T.	Zahl	R.T.	Zahl	R.T.
1850		500 000				
1851		500 000				
1852		513 000				
1853		513 000				
1854		500 000				
1855		486 000				
1856		513 000				
1857		513 000				
1858		460 000				
1859		486 000				
1860		486 000				
1861		486 000				
1862		526 000				
1863		560 000				
1864		386 000				
1865		532 000				
1866		ca. 530 000				
1867		ca. 530 000				
1868		538 000				
1869		580 000				
1870		440 000				
1871		617 000				
1872		666 000				
1873	13 175	495 195	2963	49 421	4709	223 668
dav. Dampfer	1 538	161 019	72	3 986	210	30 901

Tab. LXV.

Schleswig-Holstein, Westküste¹⁰⁾.

1850		ca. 250 000				
1851		250 000				
1852		257 000				
1853		257 000				
1854		250 000				
1855		244 000				
1856		257 000				
1857		257 000				
1858		230 000				
1859		244 000				
1860		244 000				
1861		244 000				
1862		264 000				
1863		280 000				
1864		194 000				
1865		266 000				
1866		ca. 266 000				
1867		ca. 266 000				
1868		269 000				
1869		290 000				
1870		219 000				
1871		308 000				
1872		334 000				
1873	3481	227 634	566	61 761	1275	93 065
dav. Dampfer	201	96 107	95	51 480	63	32 687

Tab. LXVI.

Altona¹¹⁾.

Jahr	Eingelaufene Schiffe		Davon in Ballast		In Ballast ausgelaufen	
	Zahl	R.T.	Zahl	R.T.	Zahl	R.T.
1850	1317	76 170				
1851	1576	93 162				
1852	1728	99 525				
1853	1717	97 550				
1854	1922	112 582				
1855	1785	103 538				
1856	1769	106 267				
1857	1661	114 138				
1858	1651	102 579				
1859	1694	105 644				
1860	1578	116 001				
1861	1527	118 016				
1862	1517	117 936				
1863	1535	118 390				
1864	1147	105 482				
1865	1172	102 638				
1866	1188	94 599				
1867	1036	84 078				
1868	977	80 925				
1869	893	78 117				
1870	618	52 398				
1871	1038	69 219				
1872	1073	79 552				
1873	844	69 981	40	1668	172	34 898
dav. Dampfer	27	16 299	1	601	20	12 650

Tab. LXVII.

Hamburg und Kuxhaven¹¹⁾.

1850	4094	547 947	356	29 000	1790	211 000
dav. Dampfer	535	168 616	5	1 021		
1851	4169	558 403	366	27 000	2024	227 000
1852	4440	631 272	403	41 000	2136	245 000
1853	4174	557 620	623	50 000	1648	187 000
1854	4896	678 078	754	70 000	1840	205 000
1855	4593	695 254	623	54 000	1982	270 000
1856	5201	879 543	743	65 000	2186	317 000
1857	5067	937 875	761	85 000	1921	304 000
1858	4364	828 495	486	58 000	2143	346 000
1859	4554	848 301	574	65 000	2028	336 000
1860	5029	946 154	889	94 000	1873	342 000
dav. Dampfer	1215	433 544	49	16 945		
1861	5219	992 419	794	98 000	2115	369 000
1862	5083	974 866	660	88 000	2147	351 000
1863	5543	1 082 736	811	101 000	2226	369 000
1864	5012	1 048 296	815	86 000	1922	367 000
1865	5186	1 223 403	677	102 000	2152	450 000
1866	5185	1 327 673	831	144 000	1956	427 000
1867	5055	1 431 082	668	122 000	1924	466 000
1868	5297	1 532 665	700	124 000	1940	508 000
1869	5192	1 603 812	678	121 000	1850	493 000
1870	4144	1 389 789	491	85 000	1563	517 000
1871	5439	1 887 505	752	101 403	1975	731 083
1872	5913	2 080 913	728	99 163	2163	776 070
1873	5917	1 900 505	330	76 861	1561	515 913
dav. Dampfer	2553	1 410 143	73	18 549	731	353 951

Tab. LXVIII.

Bremen-Bremerhaven¹²⁾.

Jahr	Eingelaufene Schiffe		Davon in Ballast		In Ballast ausgelaufen	
	Zahl	R.T.	Zahl	R.T.	Zahl	R.T.
1850	896	123 000				
	ca. 50	22 000				
1851	1179	141 000				
1852	988	179 000				
1853	1005	174 000				
1854	1015	195 000				
1855	906	177 000				
1856	842	213 000				
1857	917	267 000				
1858	867	225 000				
1859	1275	297 000				
1860	1329	283 000				
dav. Dampfer	149	90 000				
1861	1393	294 000				
1862	2093	293 000				
1863	2116	291 000				
1864	1883	270 000				
1865	1781	302 902				
1866	2273	390 485				
1867	2258	435 009				
1868	2233	478 056				
1869	2139	500 795				
1870	1695	420 839				
1871	2299	654 485				
1872	2829	687 623				
1873	2562	750 273	85	13 009	964	186 554
dav. Dampfer	493	466 235	13	9 594	63	35 911

Tab. LXIX.

Harburg¹³⁾.

1850	152	12 000	23	1 800	115	9 000
1851	346	29 400	62	3 600	242	22 000
1852	632	42 000	223	11 000	333	29 000
1853	844	60 000	290	17 000	530	39 000
1854	1032	72 000	248	10 000	671	52 000
1855	1118	93 000	235	10 000	742	66 000
1856	1114	120 000	113	5 000	912	87 000
1857	1151	135 000	64	2 400	852	90 000
1858	1173	115 000	59	5 000	919	93 000
1859	1177	90 000	34	2 000	885	70 000
1860	964	90 000	30	2 000	791	63 000
dav. Dampfer	170	43 000				21 000
1861	1114	105 000	95	4 000	691	60 000
1862	929	85 000	109	3 700	569	51 000
1863	909	87 000	98	2 400	619	51 000
1864	890	59 000	290	8 000	406	33 000
1865	756	57 000	171	4 500	395	36 000
1866	752	54 000				
1867	678	48 000				
1868	676	36 000				
1869	636	37 000				
1870	499	26 000	111		287	
1871	689	45 000	112		438	
1872	701	44 000	127		422	
1873	478	34 583	33	1 548	149	13 066

Tab. LXX.

Geestemünde¹⁴⁾.

Jahr	Eingelaufene Schiffe		Davon in Ballast		In Ballast ausgelaufen	
	Zahl	R.T.	Zahl	R.T.	Zahl	R.T.
1850	104	9 000	15	2 000	71	7 000
dav. Dampfer	2	360		150		150
1851	158	14 000	26	3 000	123	11 400
1852	184	16 000	26	3 600	138	14 000
1853	147	14 000	31	4 200	107	11 000
1854	175	18 000	58	9 000	109	11 000
1855	170	23 000	73	14 000	109	18 000
1856	210	23 000	75	12 000	138	15 000
1857	188	20 000	50	8 000	136	15 000
1858	262	29 000	67	12 000	212	21 000
1859	227	27 000	73	15 000	173	21 000
1860	309	29 000	76	10 000	227	24 000
1861	254	30 000	67	15 000	199	26 000
1862	242	35 000	82	21 000	192	30 000
1863	294	48 000	88	26 000	221	40 000
1864	307	66 000	54	24 000	227	46 000
1865	392	69 000	72	20 000	298	58 000
1866	462	117 000				
1867	549	156 000				
1868	583	138 000	188		259	
1869	568	138 000	175		303	
1870	425	106 000	99		280	
1871	792	215 000	163		527	
1872	718	159 000	106		416	
1873	758	182 398	15	2 903	442	120 544
dav. Dampfer	147	29 954	2	242	25	10 115

Tab. LXXI.

Hannover, östlicher Teil¹⁵⁾.

1850	453	28 000	157	6 500	89	15 000
1851	706	51 000	186	10 200	127	17 000
1852	986	67 000	314	16 800	585	48 000
1853	1192	81 000	413	24 000	565	34 000
1854	1440	100 000	405	22 000	907	69 000
1855	1450	123 000	374	24 000	953	89 000
1856	1536	150 000	267	20 000	1193	109 000
1857	1667	169 000	189	14 000	1212	112 000
1858	1743	159 000	167	18 000	1441	126 000
1859	1529	129 000	160	20 000	1222	102 000
1860	1592	139 000	218	18 000	1235	99 000
dav. Dampfer	170	43 000				22 000
1861	1708	156 000	263	24 000	1126	100 000
1862	1509	142 000	265	30 000	1025	100 000
1863	1564	156 000	278	33 000	1119	96 000
1864	1464	142 000	441	37 000	764	90 000
1865	1434	144 000	293	27 000	928	108 000
1866						
1867						
1868						
1869						
1870						
1871						
1872						
1873	1561	233 758	98	5 560	783	145 134
dav. Dampfer	147	29 954	2	242	25	10 115

Tab. LXXII.

Brake¹⁶⁾.

Jahr	Eingelaufene Schiffe		Davon in Ballast		In Ballast ausgelaufen	
	Zahl	R.T.	Zahl	R.T.	Zahl	R.T.
1850						
1851						
1852	432	45 000	11		170	
1853	344	44 000	10		135	
1854	373	51 000	34		146	
1855	376	54 000	13		131	
1856	518	75 000	12		246	
1857	528	79 000	12		287	
1858	530	64 000	27		356	
1859	506	58 000	9		282	
1860	565	69 000	22		368	
1861	511	67 000	3		362	
1862	374	46 000	4		275	
1863	326	39 000	2		245	
1864	248	24 000	1		140	
1865	340	39 000	2		258	
1866						
1867						
1868						
1869						
1870						
1871						
1872						
1873	722	94 772	2	221	529	68 435
dav. Dampfer	27	5 160	1	47	2	262

Tab. LXXIII.

Elsfleth¹⁶⁾.

1850						
1851						
1852	96	9 000	1		65	
1853	96	9 600			52	
1854	91	9 000	1		49	
1855	94	8 500			44	
1856	96	8 500			48	
1857	125	12 600	2		80	
1858	122	11 000	2		85	
1859	98	8 000			66	
1860	122	12 000	2		102	
1861	151	14 000	2		105	
1862	131	12 000			90	
1863	201	17 000	1		135	
1864	186	15 000			133	
1865	241	21 000			182	
1866						
1867						
1868						
1869						
1870						
1871						
1872						
1873	82	7 241			74	9 120

Tab. LXXIV.

Herzogtum Oldenburg¹⁷⁾.

Jahr	Eingelaufene Schiffe		Davon in Ballast		In Ballast ausgelaufen	
	Zahl	R.T.	Zahl	R.T.	Zahl	R.T.
1850	ca. 700	ca. 60 000				
1851	700	ca. 60 000				
1852	758	67 000	19		314	
1853	606	61 000	21		260	
1854	640	70 000	41		235	
1855	683	75 000	16		209	
1856	865	97 000	24		428	
1857	1064	117 000	17		586	
1858	2332	181 000		19 000		82 000
1859	2057	127 000		7 500		67 000
1860	2142	160 000		13 000		79 000
dav. Dampfer	73	35 000				
1861	2707	156 000		8 300		84 000
1862	2012	138 000		9 000		64 000
1863	2195	138 000		8 000		64 000
1864	2145	127 000		8 000		51 000
1865	2132	157 000		12 000		75 000
1866	1578	95 000		8 500		54 000
1867	ca. 1500	99 000		12 000		54 000
1868	1409	90 000		10 500		51 000
1869	1314	71 000		6 000		51 000
1870	1019	61 000		5 000		30 000
1871	2090	141 000		29 000		90 000
1872	2007	180 000	282	21 000	1130	117 000
1873	2593	152 727	660	16 640	1321	100 294
dav. Dampfer	29	6 833	1	47	3	1 087

Tab. LXXV.

Emden¹⁸⁾.

1850	623	21 000	196	8 000	188	6 300
1851	435	18 000	133	6 000	158	7 800
1852	427	18 000	138	6 400	139	6 300
1853	544	18 000	148	6 300	202	7 800
1854	644	24 000	254	11 000	201	7 500
1855	671	24 000	160	7 200	314	10 000
1856	702	24 000	228	9 000	257	9 000
1857	602	35 000	202	12 000	262	16 000
1858	507	19 000	105	4 200	310	13 000
1859	446	18 000	105	3 600	245	11 000
1860	464	18 000	102	4 200	231	9 000
dav. Dampfer	2	300				
1861	424	18 000	106	5 000	197	8 500
1862	460	22 000	85	4 200	240	13 000
1863	445	18 000	100	4 500	205	10 000
1864	421	16 000	81	3 300	221	9 000
1865	476	22 000	104	6 000	156	7 200
1866	477	21 000		5 400		
1867	ca. 480	24 000				
1868	630	30 000				
1869	640	33 000				
1870	590	28 000				
1871	1291	55 000	165	4 500	857	37 000
1872	698	43 000	123	5 000	436	30 000
1873	375	32 446	1	58	239	24 689
dav. Dampfer	1	52				

Tab. LXXVI.

Leer¹⁴⁾.

Jahr	Eingelaufene Schiffe		Davon in Ballast		In Ballast ausgelaufen	
	Zahl	R.T.	Zahl	R.T.	Zahl	R.T.
1850	537	21 000	109	4200	217	9 600
1851	551	21 000	61	2100	297	14 000
1852	630	24 000	62	2100	336	15 000
1853	548	21 000	49	1500	260	12 000
1854	482	18 000	52	1800	245	11 000
1855	465	18 000	36	1200	245	12 000
1856	484	19 000	39	1800	287	12 000
1857	453	26 000	61	2000	247	14 000
1858	527	32 000	75	2700	342	21 000
1859	582	30 000	47	1500	356	18 000
1860	680	36 000	81	2500	455	27 000
dav. Dampfer	26	4 500				
1861	702	36 000	114	3700	390	21 000
1862	695	38 000	111	4500	484	26 000
1863	606	30 000	86	3000	383	19 000
1864	560	23 000	199	6000	248	13 000
1865	514	24 000	126	4200	278	15 000
1866	450	18 000				
1867	635	31 000	100		283	
1868	434	24 000	80		188	
1869	518	28 000	44		189	
1870	542	36 000	33		272	
1871	638	48 000	34		362	
1872	606	43 000	36		311	
1873	532	43 493	16	149	263	27 433
dav. Dampfer	20	4 295			16	3 820

Tab. LXXVII.

Papenburg¹⁸⁾.

1850						
1851						
1852						
1853	171	6 300	50	2000	100	5 400
1854	97	6 300	39	2400	31	2 700
1855	67	3 300	6	240	56	4 500
1856	153	5 100	99	3000	64	2 400
1857	145	3 000	99	2000	61	3 000
1858	82	3 500	53	2100	55	3 900
1859	127	3 000	92	2100	47	2 100
1860	118	4 000	85	2800	50	3 300
1861	122	4 500	83	2700	63	4 500
1862	129	4 500	87	3000	70	5 400
1863	111	4 800	67	2400	63	6 300
1864	78	3 000	48	1600	42	4 400
1865	105	3 600	73	2100	45	4 500
1866						
1867	140	7 000				
1868	190	14 500				
1869	310	22 000				
1870						
1871	335	29 000		1500		27 000
1872	553	43 000		2700		31 000
1873	715	59 161	79	2506	545	51 714
dav. Dampfer	17	1 249			5	259

Tab. LXXVIII.

Hannover, westlicher Teil¹⁵⁾.

Jahr	Eingelaufene Schiffe		Davon in Ballast		In Ballast ausgelaufen	
	Zahl	R.T.	Zahl	R.T.	Zahl	R.T.
1850	1990	75 000	661	25 000	758	30 000
1851	1725	67 000	445	16 000	1492	63 000
1852	1782	69 000	440	17 000	900	39 000
1853	1867	67 000	449	17 000	1019	42 000
1854	2227	82 000	734	27 000	898	36 000
1855	2166	78 000	544	18 000	1039	44 000
1856	2225	81 000	688	25 000	1014	40 000
1857	2145	99 000	637	27 000	1009	49 000
1858	1843	79 000	422	15 000	1013	54 000
1859	1986	79 000	541	16 000	1038	48 000
1860	2100	87 000	480	17 000	1193	60 000
dav. Dampfer	28	5 000	28	5 000	4	800
1861	1974	89 000	495	18 000	1133	54 000
1862	2058	94 000	547	21 000	1297	67 000
1863	1889	82 000	508	18 000	1090	70 000
1864	1666	66 000	574	20 000	908	45 000
1865	1835	79 000	577	21 000	873	45 000
1866						
1867						
1868						
1869						
1870						
1871						
1872						
1873	3919	198 451	1231	26 876	1726	131 090
dav. Dampfer	44	6 137	2	84	23	4 270

Tab. LXXIX.

Hannover, östlicher und westlicher Teil¹⁹⁾.

1850	2 443	104 000	818	33 000	1035	51 000
dav. Dampfer	2	360		150		150
1851	2 431	120 000	631	27 000	1365	80 000
1852	2 768	136 000	754	33 000	1485	88 000
1853	3 059	150 000	862	40 000	1584	91 000
1854	3 667	185 000	1139	51 000	1805	106 000
1855	3 616	202 000	918	45 000	1992	132 000
1856	3 761	234 000	955	45 000	2207	150 000
1857	3 812	270 000	826	40 000	2221	162 000
1858	10 130	288 000		72 000		150 000
1859	4 458	200 000		22 000		121 000
1860	4 599	220 000		21 000		120 000
dav. Dampfer	544	63 000				3 600
1861	6 105	256 000		26 000		134 000
1862	5 895	239 000		27 000		138 000
1863	6 229	241 000		35 000		136 000
1864	6 290	195 000		37 000		105 000
1865	6 273	215 000		36 000		112 000
1866	5 453	196 000		35 000		100 000
1867	5 977	342 000	1374	84 000	3164	183 000
1868	5 940	300 000	1604	75 000	3116	168 000
1869	7 768	373 000	2778	105 000	3958	198 000
1870	7 404	327 000	43	18 000	3666	180 000
1871	11 909	603 000	2708	124 000	6884	370 000
1872	9 650	516 000	2709	109 000	4575	291 000
1873	5 480	432 209	1329	32 436	2509	276 224
dav. Dampfer	181	36 091	4	326	189	34 283

Tab. LXXX. Seeschiffahrtsverkehr in den deutschen Ostseehäfen.

Jahr	Eingelaufene Schiffe		Davon in Ballast		In Ballast ausgelaufen	
	Zahl	R.T.	Zahl	R.T.	Zahl	R.T.
1850		1 452 000				
dav. Dampfer		63 000				
1851		1 520 000				
1852		1 378 000				
1853		1 618 000				
1854		1 700 000				
1855		1 723 000				
1856		1 694 000				
1857		1 904 000				
1858		1 693 000				
1859		1 795 000				
1860		1 924 000				
dav. Dampfer		277 000				
1861		2 091 000				
1862		2 264 000				
1863		2 178 000				
1864		1 646 000				
1865		2 134 000				
1866		2 069 000				
1867		1 977 000				
1868		2 086 000				
1869		2 141 000				
1870		2 168 000				
1871		2 584 000				
1872		2 744 000				
1873	28 419	2 649 352	5458	383 149	8260	759 198
dav. Dampfer	5 128	1 124 851	416	120 127	659	188 199

Tab. LXXXI. Seeschiffahrtsverkehr in den deutschen Nordseehäfen.

1850		1 084 947				
		190 000				
1851		1 129 403				
1852		1 270 272				
1853		1 199 620				
1854		1 378 078				
1855		1 393 254				
1856		1 680 543				
1857		1 848 875				
1858		1 752 495				
1859		1 716 301				
1860		1 853 154				
dav. Dampfer		646 544				
1861		1 942 419				
1862		1 908 866				
1863		2 032 736				
1864		1 834 296				
1865		2 164 305				
1866		2 275 158				
1867		2 573 091				
1868		2 669 721				
1869		2 838 607				
1870		2 417 628				
1871		3 593 990				
1872		3 798 536				
1873	20 033	3 463 348	2970	200 707	7630	1 172 050
dav. Dampfer	3 467	2 015 409	186	79 996	908	438 021

Tab. LXXXII.

Seeschiffahrtsverkehr in den gesamten deutschen Häfen.

Jahr	Eingelaufene Schiffe		Davon in Ballast		In Ballast ausgelaufen	
	Zahl	R.T.	Zahl	R.T.	Zahl	R.T.
1850		2 486 947				
dav. Dampfer		250 000				
1851		2 599 403				
1852		2 648 272				
1853		2 817 620				
1854		3 078 078				
1855		3 116 254				
1856		3 374 543				
1857		3 752 875				
1858		3 445 495				
1859		3 511 301				
1860		3 777 154				
dav. Dampfer		923 544				
1861		4 033 419				
1862		4 174 866				
1863		4 210 736				
1864		3 480 296				
1865		4 298 305				
1866		4 348 158				
1867		4 554 091				
1868		4 755 721				
1869		4 979 607				
1870		4 585 628				
1871		6 077 990				
1872		6 442 536				
1873	48 452	6 111 867	8428	584 494	15 890	1 930 515
dav. Dampfer	8 585	3 140 134	602	199 957	1 708	644 530