

Die Entwicklung

der

deutschen Rhederei

seit

Beginn dieses Jahrhunderts.

Von

Max Peters,

Doktor der Staatswissenschaften.

Erster Band.

Ständige Leihgabe
Instituts f. Wirtschaftswissenschaften und Statistik
Universität Leipzig

Volkswirtschaftliches
Seminar
der Universität
LEIPZIG

JENA,

Verlag von Gustav Fischer.

1899.

Vorwort.

Die vorliegende Arbeit ist dem Wunsche entsprungen, die Entwicklung der deutschen Rhederei darzustellen, über die eine zusammenhängende Schrift bis soweit nicht erschienen ist. Der Verfasser wurde hierzu durch seine Thätigkeit in einem Rhedereigeschäft und ein darauf folgendes Universitätsstudium, während dessen die Arbeit entstanden ist, angeregt.

Die Entwicklung der Rhederei lässt sich nicht behandeln, ohne dass die volkswirtschaftliche Entwicklung und die Handelspolitik des eigenen Landes, wie fremder Staaten, unter deren gemeinsamen Einfluss die Rhederei steht, gleichzeitig einer Betrachtung unterworfen werden. Soweit ein Zusammenhang zwischen den volkswirtschaftlichen Zuständen, den handelspolitischen Verhältnissen und den Wandlungen in der Rhederei nachweisbar war, sind erstere deshalb auch mit erörtert worden.

Die Statistik nimmt in der Arbeit einen grösseren Raum ein, als ursprünglich beabsichtigt war, doch liess sich dies nicht vermeiden, wenn nicht an die Stelle von Beweisen unkontrollierbare Behauptungen treten sollten.

Dass der erste Band mit dem Jahre 1850 endet, findet seine Erklärung darin, dass sich der Rhederei um die Mitte dieses Jahrhunderts durch die Aufhebung der Navigationsakte Grossbritanniens neue Bahnen eröffneten und um eben diese Zeit auch in grösserem Umfange die Einführung der Dampfschiffahrt erfolgte, die mit der bisher auf dem Weltmeere ausschliesslich betriebenen Segelschiffahrt mehr und mehr in Wettbewerb trat. Beide Momente sind von so wesentlichem Einfluss auf die weitere Entwicklung der Rhederei gewesen, dass sich mit dem Jahre 1850 ein Abschnitt in der Geschichte der Rhederei von selbst ergab.

Dem Verfasser hat der stets gern gewährte Rat und die nie versagte Hülfe seines verehrten Lehrers, des Herrn Professor Dr. Fr. J. Neumann in Tübingen zur Seite gestanden. Durch die freundlichst gestattete Benutzung der reichhaltigen Privatbibliothek desselben und das bereitwillige Entgegenkommen des Herrn Dr. E. Baasch, Bibliothekar der Kommerzbibliothek in Hamburg ist es gelungen, auch die in Beschaffung von Litteratur bestehenden Schwierigkeiten zum grössten Teil zu überwinden. Beiden Herren spricht der Verfasser hiermit seinen verbindlichsten Dank aus.

Die beabsichtigte und bereits begonnene Weiterführung der Geschichte der deutschen Rhederei muss infolge der Abreise des Verfassers ins Ausland auf spätere Zeit verschoben werden.

Hamburg, April 1899.

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Vorwort	III
Inhaltsverzeichnis	V
Litteratur	VII

Erster Teil.

Einleitung. Die Ostsee- und Nordsee-Rhederei im Allgemeinen. Gegensätze zwischen dieser und jener. Schiffsbau.

1. Einleitung	1
2. Unterschied zwischen der Ostsee- und Nordsee-Rhederei	7
3. Der Schiffsbau	16

Zweiter Teil.

Die Entwicklung der deutschen Rhederei von Anfang bis Mitte dieses Jahrhunderts.

Erster Abschnitt.

Die handelspolitischen Verhältnisse im Allgemeinen 27

Zweiter Abschnitt.

Die Ostsee-Rhederei.

I. Die Rhederei Preussens.

1. In den Jahren 1805—15	39
2. Die Zeit von 1816—25	51
3. Die Zeit von 1826—36	72
4. Die Zeit von 1837—50	83
5. Ueberblick und Kritik (1805—50)	104

II. Die Rhedereien Mecklenburgs, Lübecks und der Ostküste von Schleswig-Holstein.

1. Die Rhederei in Mecklenburg	112
2. Die Rhederei in Lübeck	120
3. Die Rhederei an der Ostküste von Schleswig-Holstein	122

Dritter Abschnitt.

Die Nordsee-Rhederei.

I. Die Rhederei an der Westküste von Schleswig-Holstein 129

II. Die Rhedereien Hamburgs und Bremens.

1. In den Jahren 1805—36	132
2. Die Zeit von 1837—50	151

III. Die Rhedereien Hannovers und Oldenburgs 168

Vierter Abschnitt.

Ueberblick über die gesamte Rhederei 180

Litteratur.

I. Allgemeine Litteratur.

- Beer, Geschichte des Welthandels 1864 und 1884.
Dullo, Seehandel der grössten deutschen Ostseeplätze 1888.
Baasch, Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika 1892.
Schäfer, Deutschland zur See. Jena 1897.
Handwörterbuch der Staatswissenschaften Bd, V, Art. Schifffahrt von Lexis.
Seeinteressen des deutschen Reichs, herausgegeben vom Reichsmarineamt 1898.
Fitger, Schiffsbau und Seeschifffahrt 1892.
Preussisches Handelsarchiv. Jahrgang 1853 ff.
Bienengräber, Statistik des Zollvereins 1842—64.
Viebahn, Statistik des zollvereinten und nördlichen Deutschlands 1858.
Brämer, Die preussische Rhederei in der Zeitschrift des Kgl. preussischen statistischen Bureaus 1870.
Jahrbuch für die amtliche Statistik des bremischen Staates 1869.
Tabellarische Uebersichten des hamburgischen Handels 1845 ff.
Mulhall, Industry and wealth of nations 1896.

II. Litteratur für den ersten und zweiten Teil.

Speziell kommen hierfür ausser den schon genannten Werken noch in Betracht:

- Ferber, Beiträge 1829.
Ferber, Neue Beiträge 1832.
Dieterici, Die wichtigsten Gegenstände des Verkehrs und Verbrauchs 1831—1850; besonders 3. Fortsetzung, 1843—1845.
Krause, Handbuch zum Atlas von Preussen 1833.
Weber, Verwaltungskunde 1840.
Die Gegenwart I, 1848¹⁾, Die preussischen Ostseeprovinzen und ihre Weltstellung.
v. Reden, Erwerbs- und Verkehrsstatistik von Preussen, Bd. I, II, III, 1833/4.
Schubert, Ostpreussens Handel. Königsberg 1826.
Schubert, Nachrichten über den Handel Preussens in den preussischen Provinzialblättern. Königsberg 1830.
Schubert, Statistische Beurteilung und Vergleichung einiger früherer Zustände mit der Gegenwart für die Provinz Preussen in v. Reden, Zeitschrift des Vereins für deutsche Statistik 1847, S. 24 ff.

1) „Eine encyclopädische Darstellung der neuesten Zeitgeschichte für alle Stände“, Leipzig, F. A. Brockhaus.

- Restorffs Beschreibung von Pommern. Berlin 1827.
- Beiträge zur Kunde Pommerns, Heft 1 und 2. Stettin 1847.
- Beiträge zur Kunde Neu-Vorpommerns und Rügens von Graf v. Krassow. Greifswald 1865.
- Denkschrift über Memels Seehandel. Memel 1862.
- Beiträge zur Geschichte des Handels von Königsberg von Dillenburger, in der Zeitschrift des Kgl. preussischen statistischen Bureaus 1869.
- H. Meier, Beiträge zur Handels- und politischen Geschichte Königsbergs 1864.
- Oelrichs, Beiträge zur Statistik des Danziger Handels 1864.
- Gülich, Geschichte des Handels, 5. Bände. 1830 u. 1844. Mit Tabellen.
- v. Roon, Grundzüge der Erd-, Völker- und Staatenkunde. Abt. III, T. II. Berlin 1845.
- G. W. Oehlrich, Die deutsche Küste und das Binnenland um 1846. Hamburg 1847.
- v. Reden, Zeitschrift des Vereins für deutsche Statistik 1847. S. 385 ff.
- „ Deutschland und das übrige Europa. 1854.
- Zimmermann, Geschichte der preussischen Handelspolitik. 1892.
- Denkschrift über die Rhederei Rostock's. 1862.
- Archiv für Geschichte, Statistik der Herzogtümer Schleswig, Holstein und Lauenburg. 3. Jahrgang, Heft 1. Kiel 1844.
- v. Reden, Das Königreich Hannover. Hannover 1839.
- Soetbeer, Hamburg's Handel. 3 Bde. Hamburg 1840—46.
- J. H. W. Smidt, Uebersicht der bremischen Seeschifffahrt in den Jahren 1838, 1839 und 1840. Bremen 1841.
- F. A. Delius, Einige Worte über Bremen's Handel. Bremen 1841.
- ? Noch ein Wort über Bremen's Handel von einem Bremer Bürger. Bremen 1841.
- Bowring, Bericht über den deutschen Zollverband. Berlin 1840.
- Osiander, Betrachtungen über den preussischen Zolltarif. Stuttgart 1837.
- Nebenius, Deutscher Zollverein. 1835.
- Mac Culloch, Dictionary of commerce 1834.
- Statistische Nachrichten über das Grossherzogtum Oldenburg. 1. Heft. Oldenburg 1857.
- Hübner, Jahrbuch für Volkswirtschaft und Statistik. 1852—1863.
- Carl August Müller, Statistisches Jahrbuch. Leipzig 1845 ff.

Erster Teil.

Einleitung. Die Ostsee- und Nordsee-Rhederei im Allgemeinen.
Gegensätze zwischen dieser und jener. Schiffsbau.

1. Einleitung.

Eine zusammenfassende Schrift über die deutsche Rhederei existiert unseres Wissens nicht. Was auf diesem Gebiete geschrieben ist, sind längere oder kürzere Mitteilungen, die sich in der citierten Litteratur vorfinden, aber nur selten ist darunter eine längere Darstellung enthalten. Wir konnten uns in dem Studium der Litteratur deshalb auch nicht auf solche Werke allein beschränken, welche die Rhederei im speziellen behandelten, zumal sich herausstellte, dass in ihnen wenig mehr als Statistik ohne nähere Erklärung der Zahlen gegeben wurde. Es war vielmehr erforderlich, auch eine Reihe von Werken zu studieren, die die Handelsverhältnisse im allgemeinen eingehend erörtern, und erst aus der Verbindung der Resultate dieser Werke mit solchen aus Arbeiten vorwiegend statistischen Charakters durften wir hoffen, ein klares Bild der Entwicklung der deutschen Rhederei zu gewinnen.

Was die allgemeine Litteratur anlangt, so müssen hier die handelsgeschichtlichen von den vorwiegend statistisch gehaltenen Werken geschieden werden. Zu den ersteren ist die Geschichte des Welthandels von Beer zu rechnen; es scheint ein recht verdienstliches Werk zu sein, doch konnte es uns nicht wesentlich unterstützen, da es nicht genügend auf die deutsche Rhederei eingeht. Letzteres gilt auch von der Arbeit Dullo's über den „Seehandel der grössten deutschen Ostseeplätze“, der zwar umfangreiches, leider aber zu wenig verarbeitetes Material liefert. Dagegen ist von ganz besonderem Wert die „Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika“ von Baasch. Sie unterrichtet nicht nur über die Handelspolitik Hamburgs und Bremens im Verkehr mit den Staaten dieses

Erdteils in so ausführlicher Weise, wie dies sonst wohl nirgends zu finden sein dürfte, sondern der Verfasser schildert auch sehr eingehend die Rivalität Hamburgs mit der Schwesterstadt Bremen, die in der Schifffahrt nach Amerika besonders stark zu Tage tritt. Ueber die Entwicklung der deutschen Schifffahrt nach Amerika giebt sein Buch bessere Auskunft, als irgend ein anderes Werk; man sieht, wie die ersten feinen Fäden im Handelsverkehr gesponnen werden, bis sich diese zu dem dichten Netz verweben, das heute durch die Schifffahrt zwischen Deutschland und Amerika ausgespannt ist. Angesichts einer solchen höchst verdienstvollen Arbeit ist es zu bedauern, dass nicht auch über die Entwicklung der Beziehungen deutscher Schifffahrt zu den anderen Erdteilen ähnliche Werke existieren.

Die unlängst erschienene Schrift von Professor Schäfer „Deutschland zur See“ bezeichnet der Verfasser als eine historisch politische Betrachtung, und als solche war sie sehr willkommen. Der Artikel „Schifffahrt“ von Professor Lexis im 5. Bande des Handwörterbuchs der Staatswissenschaften enthält eine Uebersicht über die Schifffahrtspolitik und Schifffahrtsstatistik aller Völker. Der Bestimmung des Handwörterbuches gemäss ist sie kurz gefasst, wodurch die Möglichkeit rascher Informierung gewährt wird. Zu erwähnen ist ferner noch die Broschüre von E. Fitger, Schiffsbau und Seeschifffahrt, in der die Entwicklung der Seeschifffahrt der bedeutenderen europäischen Staaten und Amerikas vorwiegend in ihrer Beeinflussung durch den modernen Schiffsbau dargestellt ist. Als ganz besonders unterrichtend ist aber vor allem auch das Studium des seit 1847 erscheinenden preussischen Handelsarchives hervorzuheben, solange dieses unter der Leitung von Viebahn stand. Durch dasselbe wird man recht gründlich in die Handelsverhältnisse Preussens und auch der anderen deutschen Seestaaten zu fremden Ländern eingeführt. Es finden sich darin verschiedene wirklich eingehende und wissenschaftliche Aufsätze über den deutschen Handel und namentlich auch über den Handel Englands. Die Werke von Viebahn und Bienengraber über die Statistik des Zollvereins sind allgemein anerkannt, und auch wir verdanken ihnen dort, wo wir auf die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands zu sprechen kommen, vielseitigen Aufschluss. Damit schliesst die Reihe der Schriften ab, die Thatsachen und Statistik zugleich bringen. Es folgt dann eine Reihe rein statistischer Werke. Obenan steht darin die sehr verdienstvolle Abhandlung von Brämer über die preussische Rhederei. Sie ist die Grundlage für unsere Statistik geworden, da uns diese Arbeit vor anderen als besonders zuverlässig erscheint. Vereinzelt sind in dieselbe auch kurze

Betrachtungen allgemeiner Art eingeflochten; besonders ist der Bearbeitung der hannöverschen Rhederei und der Schleswig-Holsteins zu gedenken, über die weiteres Material sonst nur beschränkt vorhanden ist. Ferner wurde das Jahrbuch für die amtliche Statistik des bremischen Staates und die tabellarischen Uebersichten des Hamburgischen Handels benutzt.

Von der für den ersten Teil in Betracht kommenden Litteratur nennen wir zuerst die über die preussische Rhederei Auskunft ertheilenden Werke, mit denen wir am reichlichsten versehen sind. Die Arbeiten von Ferber und von Dieterici, der sich an Ferber anschliesst, ferner von Krause, Weber und Reden geben sowohl Statistik, wie auch ausführliche Mittheilungen im Text. Speziell die handelspolitische Seite erörtern der angegebene Aufsatz in der „Gegenwart“¹⁾ und die verschiedenen Aufsätze von Schubert, letztere mit besonderer Beziehung auf den Handel in Ostpreussen. Auch von Pommern existieren verschiedene Einzelabhandlungen; doch ist ihnen weniger Wert beizulegen, als denjenigen von Schubert über Ostpreussen. Von einzelnen Ostseehäfen sind gute Monographien vorhanden, so über Memel, in der Memeler Denkschrift vom Jahre 1862. Ueber den Handel Königsbergs ist Aufschluss enthalten in der Schrift von H. Meier, Beiträge zur Handels- und politischen Geschichte Königsbergs 1864, und in einem längeren Aufsätze, welcher von Dillenburger in der Zeitschrift des Kgl. preussischen statistischen Bureaus, Jahrgang 1869, veröffentlicht ist. Eine ähnliche und recht eingehende Abhandlung ist über Danzigs Handel von Oelrichs im Jahre 1864 verfasst worden, die als Ergänzungsheft I ebenderselben Zeitschrift, Jahrgang 1864, erschienen ist.

Zu erwähnen sind alsdann jene Schriften, welche neben den preussischen Handels- und Rhedereiverhältnissen auch diejenigen der anderen deutschen Seestaaten einer Betrachtung unterwerfen und hier sind mit vollem Recht an erster Stelle die zahlreichen und sehr verdienstvollen Werke von Reden hervorzuheben. Die Liebe zur Sache und zum Vaterland, der unendliche Fleiss und die Sorgfalt, mit der jeder Gegenstand behandelt wird, macht sie zu wertvollen Quellen; sie sind rein objektiv und dienen nur dem Zwecke, ein treues Bild der wahren Sachlage zu zeichnen. Besonders hoch zu schätzen sind seine Darstellungen über die deutsche Schifffahrt im dritten Bande seiner Erwerbs- und Verkehrsstatistik vom Jahre 1854 und die ausführlichen Mittheilungen, welche er über die hannöversche

1) S. Litteraturverzeichnis.

Rhederei in seinem 1839 erschienenen Werke über das Königreich Hannover giebt. Er beschränkt sich hierin nicht auf Hannover allein, sondern geht auch teilweise auf die Rhederei der Nachbarstaaten Holstein, Hamburg, Bremen und Oldenburg ein, und infolge der Gründlichkeit, mit der alles behandelt ist, ist ihm auch manche auf die Rhederei dieser Staaten bezügliche Auskunft zu verdanken. An Reden ist Gülich anzureihen. Dieser geht, ausser auf die deutschen Handelszustände, auch auf die englische Handelsgeschichte und die der anderen Kulturvölker ein. Das lebhaftere Interesse, welches Gülich für alles, was Handel und Gewerbe betrifft an den Tag legt, findet auch seinen Ausdruck in dem ausgiebigen statistischen Material, mit dem er seine Darstellungen zu unterstützen sucht. Eine recht übersichtliche, weil kurz gefasste Darstellung der Handels- und Schiffahrtsverhältnisse Deutschlands um das Jahr 1846 ist sodann eine Arbeit von C. W. Oehlrich, „Die deutsche Küste und das Binnenland“. Der Verfasser bezweckt nicht eine erschöpfende Abhandlung; seine Absicht war, „dem deutschen praktischen Publikum eine fassliche, leichte Uebersicht über die Gesamtverhältnisse der Handelslage Deutschlands“ zu verschaffen. Dieser Zweck ist erreicht worden, und auch heute noch wird man das Büchlein nicht ohne Interesse lesen. Wenn wir nun zum Schlusse noch die 3 Bände von Soetbeer über Hamburgs Handel nennen, so ist damit die Reihe der Werke genannt, die uns sowohl durch ihren Text wie durch das statistische Material von Wert gewesen sind. Soetbeer zählt in seiner knappen und präzisen Art in erster Linie zu ihnen. Ueber Bremens Schiffahrt waren nur einige kurze Brochüren zugänglich, unter ihnen eine sehr verdienstliche statistische Uebersicht von Smidt. Eine gute Statistik ist bezüglich der Oldenburgischen Schiffahrt vorhanden, und über die Schleswig Holsteinsche Rhederei giebt das 1. Heft des 3. Jahrganges des Archivs für Geschichte, Statistik u. s. w. der Herzogtümer Schleswig-Holstein und Lauenburg einige Auskunft. Zur Ergänzung des statistischen Materials ist das Jahrbuch für Volkswirtschaft und Statistik von Otto Hübner, sowie das wohl wenig bekannte aber doch unterrichtende statistische Jahrbuch von Karl August Müller herangezogen.

Erst später sind uns die vortrefflichen Schriften von Bowring und Osiander bekannt geworden, die ihrem wertvollen Inhalte nach einen ersten Platz in der Reihe der citierten Bücher verdienen. Sie zählen neben Nebenius jedenfalls mit zu den besten Arbeiten, die in Beschreibung der inneren und äusseren Verhältnisse des Zollvereins vorhanden sind.

Soviel über die benutzte Litteratur. — Zur Sache selbst sei noch bemerkt, dass auf den Versuch, eine absolut richtige Statistik zu schaffen, verzichtet werden musste. Die gegebenen Zahlen vermögen bei Vergleichen nur ein relativ richtiges Bild von dem Stande der Rhederei zu geben. Der Grundsatz z. B., nach dem die Trennung der Seeschiffe und Küstenschiffe erfolgt, dass nämlich zu den Seeschiffen diejenigen Fahrzeuge zu rechnen sind, deren Brutto Rauminhalt 50 cbm = 17,65 Register Tons übersteigt, ist erst seit Einrichtung der Reichsstatistik im Jahre 1873 einheitlich durchgeführt¹⁾. Bis dahin existierte ein ähnlicher, einheitlich durchgeführter Grundsatz für das gesamte deutsche Küstengebiet nicht. Eine Trennung der Küstenschiffe von den Seeschiffen geschah in der Statistik entweder überhaupt nicht, oder sie wurde häufig irrtümlich in der Weise gemacht, dass die betreffenden Schiffe, je nachdem sie gerade im See- oder Küstendienst beschäftigt waren, in der Statistik zu den See- oder Küstenschiffen gerechnet wurden²⁾. In Preussen war zwar im Jahre 1846 zum Zwecke einer Abgabenerleichterung für kleine Schiffe angeordnet worden, dass als Küstenschiffe alle diejenigen Fahrzeuge zu betrachten seien, deren Grösse 25 Last (etwa 37 $\frac{1}{2}$ Register Tons) nicht überschreite; doch ist diese Bestimmung für die damalige amtliche Schifffahrtsstatistik unberücksichtigt geblieben³⁾.

Waren die Schwierigkeiten, eine einigermaßen einheitliche Statistik für den Schiffsbestand der Häfen Preussens zu erhalten, dank der Arbeit von Brämer nicht sehr gross, so hatte doch auch dieser schon den Versuch einer Zusammenstellung des Bestandes aller Seeschiffe innerhalb des gesamten deutschen Küstengebietes nach einheitlicher Basis aufgeben müssen, da die Anlage der betreffenden Statistiken in Schleswig-Holstein, Oldenburg, Hannover, Preussen u. s. w. eine verschiedene war⁴⁾.

Auch ist es nicht gelungen, für jeden einzelnen Hafen den jeweiligen Bestand an Schiffen Jahr für Jahr zu ermitteln; häufig enthalten verschiedene Quellen auch sehr verschiedene Angaben. Wo dieses der Fall war, wurden diejenigen Zahlen als der Wahrscheinlichkeit mehr entsprechend angenommen, welche im Vergleich mit zuverlässigen Angaben für die vorausgegangenen und nachfolgenden Jahre diesen am nächsten kamen.

Schliesslich noch Eins.

1) Gemäss Bundesratsbeschluss vom 7. Dezember 1871. Weiteres hierüber in der Statistik des Deutschen Reiches, Bd. VIII, III, S. 2.

2) S. Dieterici, Verkehrs- und Verbrauchsstatistik 1848, Bd. III, S. 428.

3) S. Brämer, S. 312.

4) S. Brämer, S. 311.

Die Grösse eines Schiffes pflegte man bis etwa zum Jahre 1870 in Lasten auszudrücken; am häufigsten wurde die Last von 4000 preussischen Pfund zu Grunde gelegt, wofür man bei Befrachtungen im Binnenlande auch wohl 36 Centner = 3960 Pfund, und bei Getreidevers Schiffungen zur Ostsee $56\frac{1}{2}$ preussische Scheffel Roggen rechnete. In Lübeck wurde die Tragfähigkeit eines Seeschiffes in Kommerzlasten von 6000 lübischen Pfund = $6240\frac{2}{3}$ preussischen Pfund, in Hamburg in Kommerzlasten zu 6000 hamburgischer Pfund = $6217\frac{3}{4}$ preussischen Pfund angegeben. In Mecklenburg unterschied man sogar mehrere Arten von Lasten, einmal, bei Befrachtungen der Schiffe, die Schiffslast zu 4000 mecklenburger Pfund = 4140 preussischen Pfund; daneben aber kam für die Tragfähigkeit der Schiffe noch die Roggenlast zu 6000 Pfund = etwa 6210 preussischen Pfund in Berechnung, und nach einer uns vorliegenden Mitteilung des grossherzogl. Statistischen Amtes zu Schwerin soll von den Rhedern vielfach auch nach Lasten von 7900 und selbst 9000 Pfund gerechnet sein. Altona hatte Kommerzlasten von 5200 hamburgischer Pfund = 5388 preussische Pfund, Schleswig-Holstein rechnete nach Kommerzlasten von 5200 dänischen Pfund = 2600 französische Kilogramm = 5559 preussische Pfund, oder 80 dänische Kubikfuss Rauminhalt. Nur Hannover stimmte mit Preussen genau überein, indem hier 4000 hannöversche Pfund = 4000 preussische Pfund = 1 preussische Schiffslast waren. In Oldenburg und Bremen wurde gleichfalls nach Lasten von 4000 Pfund gerechnet, doch war diese in Oldenburg = etwa 4108, und in Bremen = $4263\frac{1}{2}$ preussische Pfund. In England war das allgemein gebräuchliche Mass die ton of shipping = 2000 englische Handelspfund oder 42 englische Kubikfuss Rauminhalt = 1940 preussische Pfund, während in Frankreich der Millier oder die neue Schiffstonne (nouveau tonneau de mer) = 1000 Kilogramm = 2138 preussische Pfund bei der Grössenberechnung eines Schiffes zu Grunde gelegt war.

Aus den gemachten Angaben erhellt schon ohne weitere Auseinandersetzung, wie verschiedenartig die Resultate des Schiffsvermessungsverfahrens sein mussten. Nicht einmal über den Zweck der gesetzlichen Messungen war man einig, indem zuweilen als solcher die Feststellung der Grösse der Schiffsräume, gewöhnlich aber die Bestimmung der Tragfähigkeit des Schiffes behufs Festsetzung der Abgaben erschien¹⁾.

Unter diesem Mangel an einheitlicher Berechnung der Schiffgrösse musste natürlich die Zuverlässigkeit aller Statistiken sehr

1) S. Reden, Zeitschrift 1847, S. 388.

leiden, und hieraus, sowie aus der nicht streng durchgeführten Scheidung der Seeschiffe von den Küstenschiffen, sind auch die so häufig von einander abweichenden Angaben über den Schiffsbestand zu erklären. Um nun wenigstens ein einheitliches Mass zu erhalten, sind alle Zahlen in Register Tons, dem heute üblichen Schiffsmass umgerechnet, indem zu diesem Zwecke die preussische Last von 4000 Pfund = $1\frac{1}{2}$ R.T. gesetzt und die Kommerzlasten und Roggenlasten entsprechend berechnet wurden. Nach einer preussischen Verordnung vom 19. Februar 1862 sollten nämlich 1,95 englische register ton = 1 dänische Kommerzlast von 5200 Pfund gerechnet werden. Nimmt man nun das Verhältnis der dänischen Kommerzlast zur preussischen Normallast wie 5200:4000 oder wie 13:10 an, so folgt 1,5 englische ton = 1 preussische Normallast¹⁾. Die Register-Tonne ist ein Raum-mass und = 2,83 cbm. Man unterscheidet die brutto und netto R.T. Durch letztere wird das Mass von Gütern bezeichnet, welche ein Schiff nehmen kann. Doch es würde zu weit führen, wenn wir hier auf die Einzelheiten der komplizierten Schiffsvermessungstechnik zur näheren Klarlegung des Unterschiedes zwischen brutto und netto R.T. eingehen wollten. Daneben wird aber auch nach „Tons Tragfähigkeit“ (dead weight) zur Feststellung des Gewichts der vom Schiff zu tragenden Last gerechnet, und dieses scheint der Masstab gewesen zu sein, nach dem allgemein, etwa bis zur Einführung des einheitlichen Schiffsvermessungsverfahrens im Deutschen Reich²⁾, die Grösse eines Schiffes angegeben wurde. Dies ist aus einer Bestimmung bezüglich der Messung der Tragfähigkeit preussischer Schiffe vom 25. September 1815 zu entnehmen, in welcher gesagt ist: „Es soll behufs der Vermessung der Schiffe und der darnach zu regulierenden Abgaben hierfür in den gesamten Häfen der Monarchie eine gleiche Schiffslastengrösse angenommen werden, welche zu 4000 Berliner Pfund oder 50 Berliner Scheffel Roggen (zu 80 Pfund der Scheffel) festgesetzt ist“³⁾, und wird ferner auch durch den Ausdruck „Last“ bestätigt, womit nichts anderes, als die Schwere der zu ladenden Güter gemeint sein kann.

2. Unterschied zwischen der Ostsee- und Nordsee-Rhederei.

Die Häfen, deren Rhederei in der vorliegenden Arbeit einer speziellen Betrachtung unterworfen werden, sind:

1) S. Brämer, S. 315.

2) Vgl. S. 5.

3) S. Brämer, S. 313.

A) im Ostseegebiet:

1. Preussen:

- a) in Ostpreussen: Memel, Königsberg mit Pillau;
- b) in Westpreussen: Elbing und Danzig;
- c) in Pommern: Kolberg, Stolpmünde, Rügenwalde, Stettin mit Swinemünde, Stralsund, Greifswald, Wolgast, Ucker-
münde und Barth;

2. in Mecklenburg: Wismar und Rostock;

3. Lübeck;

4. in Schleswig-Holstein, Ostküste: Kiel, Flensburg und Apen-
rade;

B) im Nordseegebiet:

1. Schleswig-Holstein, Westküste: Altona;

2. Hamburg mit Cuxhaven;

3. Bremen mit Bremerhaven;

4. in Oldenburg: Brake a. W. und Elsfleth;

5. in Hannover: Geestemünde, Emden, Leer und Papenburg;

6. im Rheingebiet: Köln a. Rh.

Hiermit sind alle Häfen erwähnt, in denen die Rhederei jemals von Bedeutung gewesen ist, und im Interesse des allgemeinen Zusammenhanges darf darauf verzichtet werden, die kleineren und kleinsten Häfen eingehender zu behandeln, zumal über sie nur in sehr beschränktem Masse Material zur Verfügung steht.

Wir unterscheiden zwischen Ostsee- und Nordsee-Rhederei, da sich, je mehr wir uns der heutigen Zeit nähern, Unterschiede in der Entwicklung wahrnehmen lassen, die eine solche Scheidung notwendig machten.

Die Ursache dieser verschiedenartigen Entwicklung der Rhedereien beider Meere liegt vorzugsweise in der ungünstigeren Lage der Ostsee zu den Bahnen des Verkehrs, auf denen sich heute der grössere Teil des internationalen Handels vollzieht. Die Ostsee hat mehr den Charakter eines Binnenmeeres, wie schon der Umstand anzeigt, dass hier Ebbe und Flut zu fehlen scheinen, die da, wo sie auftreten, erkennen lassen, dass man sich in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Weltmeere befindet; sie liegt am äussersten Ende der Verkehrsstrasse, die über den atlantischen Ozean geht; sie ist das Meer für Deutschland östlich der Elbe, für Russland, Skandinavien und Dänemark und die Brücke für die mehr nationalen als internationalen Beziehungen dieser Länder miteinander. Die Nordsee dagegen ist ein Stück des Ozeans, sie ist das Thor zu demselben und über sie findet der Verkehr zwischen Centraleuropa und den

überseeischen Ländern statt. Die Nähe des Ozeans und günstigere klimatische Verhältnisse, die den Schiffahrtsverkehr in den Nordseehäfen während des ganzen Jahres gestatten, wogegen die meisten Ostseehäfen in strengen Wintern für mehrere Monate geschlossen zu sein pflegen (nach Schubert in Reden's Zeitschrift 1847, Seite 34, preussische Häfen, $4\frac{1}{2}$ Monate lang), verleihen jenen natürliche Vorzüge vor den Häfen des Ostseegebiets. Dieser Vorzug der Lage am offenen Meere ist massgebend gewesen für die neuere Entwicklung der Nordsee-Rhederei, die dadurch in dem Grade ein Uebergewicht über die Ostsee-Rhederei erlangte, als die überseeische Schiffahrt an Ausdehnung zunahm und die günstigere Lage der Nordseehäfen zum Betrieb der überseeischen Rhederei damit zur Geltung kam. Man könnte sagen, dass einerseits die Lage der Nordseehäfen in der Nähe des deutschen Industrieentrums von grösserem Einfluss auf die Entwicklung ihrer Rhederei gewesen sei, als die Lage an einem offenen Meere, und dass andererseits die geringere Ausbildung der Ostseeschiffahrt mit dem vorzugsweise landwirtschaftlichen Charakter von Deutschland östlich der Elbe, der der Schiffahrt weniger Ausfuhr Güter schafft, in Zusammenhang stehe; doch ist die industrielle Entwicklung der westlichen Hälfte Deutschlands zum Teil wieder auf die Nähe der Nordsee zurückzuführen, welche gestattete, mit geringeren Transportkosten Rohstoffe hereinzubringen und Fabrikate auszuführen, als nach und von den Ostseehäfen, da bei den letzteren die längere Reisedauer und die gefährliche Fahrt um Cap Skagen in Betracht kam. Die Nähe des offenen Meeres regt den Handel an und mit diesem wächst auch die Industrie heran. Nicht wenig wurde in neuerer Zeit die industrielle Entwicklung Westdeutschlands auch durch die grossen Vorräte an Kohlen und Eisen gefördert, die den Uebergang zur Industrie erleichterten.

Abgesehen von diesen die Nordseehäfen begünstigenden natürlichen Verhältnissen drückte aber auch der Sundzoll bis zum Jahre 1857 schwer auf den Handel und die Schiffahrt der Ostseehäfen, und besonders war die Konkurrenz von Hamburg gefürchtet, welches den Sundzoll vermied, indem von hier aus die Waren über Land nach dem Osten befördert wurden. Danzig allein berechnete die Abgaben, die es im Jahre 1854 an Dänemark an Sundzoll zu entrichten hatte, auf 138 249 Thlr. preuss. Courant. Davon entfielen 118 312 Thlr. auf Warencoll und 19 937 Thlr. auf Schiffsabgaben¹⁾. Im einzelnen wurde gezahlt²⁾:

1) S. Danziger Handelskammer Bericht von 1855.

2) S. Dullo, S. 52.

für Baumwolle, Kaffee und Rohzucker	2	Proz. vom Werte
„ Roheisen	5	„ „ „
„ Rosinen und Gewürze	5—7	„ „ „
„ braunes Harz und geringe Weine	10	„ „ „
„ Salz	8—12	„ „ „
„ Holz	5 $\frac{1}{3}$ —6	„ „ „
„ Spirituosen	5—6	„ „ „
„ Heringe	2	„ „ „
„ Baumwolle und Twiste	3—4	„ „ „

Daneben wurden aber auch noch Abgaben für Leucht- und Bakengeld, Zollamtsgebühren, Armengeld, Translateurkosten und Klarierungsprovision erhoben. Um diese bedeutenden Zollsätze verteuerten sich also die Waren bei dem Transport über die Ostseehäfen gegenüber demjenigen über Hamburg. Der Zoll belastete indessen nicht alle Ostseehäfen in gleichem Grade. Stettin z. B. wurde von der preussischen Regierung eine Rückzollvergütung von 2 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{0}$ des Sundzolls zu Teil, die vom 22. März 1845 an auch Danzig zugestanden wurde¹⁾.

Bremen und Hamburg waren aber noch weiter dadurch begünstigt, dass sie ausserhalb des Zollvereins standen und die Waren hier lange unverzollt lagern konnten, ehe sie ins Innere Deutschlands weiter versandt wurden, wodurch eine ausserordentliche Bewegungsfreiheit, die Grundlage aller Handelsunternehmungen, gegeben war²⁾.

Auch erhob der Zollverein an der Landgrenze niedrigere Durchfuhrzölle als an der Seegrenze, so dass es vorteilhafter war, die Waren von Hamburg, resp. direkt von Frankreich oder den Niederlanden per Bahn nach Polen zu schaffen, als auf dem Seewege über einen Ostseehafen. Aehnliches zeigt folgende Berechnung nach Dullo, welche auf Stettin Anwendung findet, über die Unkosten für den

1) S. Oelrichs, Beiträge, S. 42.

2) Dass auf dieser Stellung Hamburgs und Bremens ausserhalb des Zollvereins zum Teil die Bedeutung des Handels jener beiden Städte beruhte, wird mit besonderem Nachdruck von Osiander, Betrachtungen über den preussischen Zolltarif 1837, S. 142 ff. vertreten; er hebt namentlich hervor, dass

1. eine Begünstigung des Zwischenhandels durch die Handelsfreiheit stattfinde, welche nicht durch die Beschränkung in Entrepots zu ersetzen sei; infolgedessen können
2. die Warenlager grösser und vielseitiger sein.
3. Arbeiter auch der Inländer am liebsten mit einem Platze, auf welchem seine Unternehmungen niemals durch Zollformalitäten beengt würden. Vgl. auch John Bowring, Bericht über den deutschen Zollverband an Lord Palmerston. Berlin 1840. S. 62.

Transport eines Centners Brucheisen von England nach Böhmen etwa zu Anfang der 50er Jahre¹⁾:

• über Hamburg:

Fracht bis Harburg	5 Sgr.	3 Pf.
„ „ Tetschen	11 „	3 „
Assekuranz	— „	6 „
Elbzoll	2 „	6 „

Gesamtkosten 19 Sgr. 6 Pf.

über Stettin:

Fracht bis Stettin	6 Sgr.	3 Pf.
Sundzoll	1 „	3 „
Stromfracht bis Berlin und Assekuranz	2 „	6 „
„ von Berlin bis Tetschen	8 „	6 „
Transitzoll	3 „	6 „

Gesamtkosten 22 Sgr. — Pf.

Die vorhandene Differenz von 2 Sgr. 6 Pf. zu Ungunsten Stettins wird fast allein dargestellt durch den Sundzoll und durch das Plus des Transitzolles gegenüber dem Elbzoll. Wäre der Sundzoll nicht, und wäre der Transitzoll auch nur ebenso hoch, wie der Elbzoll, so würden, sagt Dullo, die Kosten auf beiden Routen fast gleich sein. Die Folge davon war, dass z. B. 1852 60000 Centner Eisen anstatt über Stettin über Hamburg nach Oesterreich befördert wurden²⁾.

Eine Ermässigung des Elbzolles durch die Elbschifffahrtsakte vom Jahre 1821, wodurch ein leichter und billiger Weg auf der Elbe für die Beziehung überseeischer Produkte den preussischen und polnischen Provinzen geöffnet wurde, war für den Handel der Ostseehäfen schon früher nachteilig gewesen, so dass, während im Jahre 1821 noch 27 grössere Schiffe mit Kolonialwaren aus London in Danzig angekommen waren³⁾, im Jahre 1828 die Zahl derselben nur noch 7—8 betrug.

In dem Ostseegebiet war man geneigt, die Schuld der geringen industriellen Entwicklung des Ostens und der dadurch wieder in Mitleidenschaft gezogenen Rhederei hauptsächlich den damals noch bestehenden Eisenzöllen zuzuschreiben, die noch zum Nachteil der Ostseeprovinzen differenziert waren. Der Bericht des Vorsteheramtes der Königsberger Kaufmannschaft vom Jahre 1865 führt hierauf die

1) S. Dullo, S. 3.

2) S. Dullo, S. 4.

3) S. Oelrichs, S. 42.

geringere Kapitalansammlung im Osten zurück und sagt, die hohe Blüte der westphälischen Eisenindustrie habe von der Landwirtschaft und den Gewerben des Ostens durch Verteuerung und Einschränkung ihres Eisenkonsums mit bezahlt werden müssen.

Nach dem preussischen Zolltarif vom Jahre 1818 betrug diese Zölle¹⁾ nämlich

	in den östl. Prov. pro Centner	in den westl. Prov. pro Centner
auf Schwarz- und Sturzblech aller Art	Mk. 6,75	Mk. 6,—
Weissblech aller Art	„ 12,—	„ 7,50
Eisendraht und Anker	„ 7,50	„ 6,—
ganz grobe Eisenwaren	„ 3,—	„ 1,50
grobe Eisenwaren	„ 19,75	„ 15,25
feine Eisenwaren	„ 73,33	„ 61,—

Nach dem neuen Tarife vom 1. September 1844 wurde Roheisen, das bisher frei war, ebenfalls mit einem Eingangszoll, von Mk. 1,— pro Centner, belegt und der Zoll für Schmiedeeisen in Stäben von Mk. 3,— auf Mk. 4,50 und für eine andere Façon desselben Eisens von Mk. 3,— auf Mk. 7,50 pro Centner erhöht²⁾. Es ist wohl anzunehmen, dass der Schiffsbau und die Rhederei in der Ostsee sich kräftiger entfaltet haben würden³⁾, wenn diese Zölle nicht bestanden hätten und namentlich dürfte es für diejenige Zeit zutreffen, in welcher es sich darum handelte, zum Bau von eisernen Schiffen und von Dampfern überzugehen. Dass damals eine kräftig entwickelte Eisenindustrie ein wesentliches Förderungsmittel für die Ostsee-Rhederei gewesen sein würde, ist nicht zu bezweifeln. Gerade aus dem Fehlen einer solchen erklärt sich der so späte Uebergang der Ostsee-Rhederei zur Dampfschiffahrt. Nicht allein von den Königsbergern wurden die Eisenzölle als ein Hindernis jeglicher industrieller Entwicklung angesehen; auch die Danziger Kaufmannschaft hatte oft darüber Beschwerde geführt, dass die hohen Eisenzölle, wie auf alle übrigen Gewerbe, so namentlich auch auf den Schiffsbau hemmend und drückend einwirkten, indem die inländische Fabrikation nicht imstande sei, den Bedarf an Eisenwaren zum Schiffsbau, namentlich die Ankerketten, so billig herzustellen, wie diese aus England bezogen werden könnten, und dass durch den hohen Zoll solche zur Ausrüstung der Schiffe notwendigen Gegenstände zu sehr verteuert würden, um die Konkur-

1) S. Krökel, Die Entwicklung des deutschen Zolltarifsystems seit 1848, S. 27.

2) Das., S. 37.

3) Vgl. S. 19/20.

renz im Schiffsbau mit dem Auslande bestehen zu können. Dem dringenden Verlangen nach Aufhebung der Eisenzölle suchte nun zwar die Regierung seit 1848 durch Gewährung von Schiffsbauprämien einigermaßen Rechnung zu tragen, doch bildeten sie nur einen teilweisen Ersatz für den gezahlten Zoll, und erst seit dem Jahre 1853 wurde nach Vereinbarung zwischen den Zollvereinsstaaten eine Zollvergütung für das zum Bau und zu Reparaturen von Seeschiffen eingeführte Metall unter gewissen Bedingungen gewährt, freilich nur für die erste Ausrüstung der Schiffe, nicht aber für den später etwa hinzutretenden Bedarf bei Erneuerung einzelner Stücke¹⁾.

Endlich wurde die Ostsee-Rhederei auch dadurch ungünstig beeinflusst, dass England seinen Bedarf an Wolle und Holz, den es früher, wenigstens soweit es den Holzimport betraf, vorzugsweise über die Ostseehäfen gedeckt hatte, jetzt zum Teil aus Australien und Canada holte²⁾.

Zu alledem kamen nun noch die schon berührten Assekuranzprämien, die für nach der Ostsee segelnde Schiffe infolge der damit verbundenen grösseren Gefahren besonders hohe waren: es betrug diese Prämie z. B. in Bremen auf Schiffe

nach Hamburg	$\frac{3}{4}$ —2	Proz.
„ Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen	$1\frac{1}{4}$	3 „
„ London, Hull und Newcastle	1—2	„
„ Oporto, Lissabon, St. Ubes	$1\frac{3}{4}$ —3	„
„ Cette, Marseille	$2\frac{1}{4}$ —4	„
„ Genua, Livorno	$2\frac{1}{4}$ —4	„
„ Nordamerika	$1\frac{1}{2}$ —3	„
„ New-Orleans, Havannah	2—4	„
„ Brasilien	$1\frac{3}{4}$ —4	„
„ Ostindien	3— $5\frac{1}{2}$	„
Dagegen		
nach Gothenburg, Kopenhagen	$1\frac{1}{2}$ —5	„
„ Lübeck, Wismar, Rostock, Stettin	$1\frac{3}{4}$ —6	„
„ Danzig, Königsberg, Memel	2—8	„
nach Riga, Reval, St. Petersburg	$2\frac{1}{2}$ —10	„
von einem Hafen der Ostsee zum andern ³⁾	1—6	„

Es trafen mithin viele Umstände zusammen, wodurch die Ostsee-Rheder gegenüber den an der Nordsee wohnenden Rhedern benachteiligt wurden. Immerhin aber dürfte die Nähe des offenen Meeres wohl als die wichtigste Ursache dafür anzusehen sein, dass sich

1) S. Oelrichs, S. 44.

2) S. Gülich, Bd. II, S. 400.

3) S. Reden, Hannover, S. 164/5.

die Nordsee-Rhederei kräftiger entwickelt hat, als dasselbe Gewerbe im Ostseegebiet¹⁾.

Zunächst trat dieses natürliche Uebergewicht der Nordsee nicht zu Tage; im Gegenteil war die Ostsee-Rhederei der Nordsee-Rhederei lange überlegen, wie daraus hervorgeht, dass nach S. 183 auf die Ostsee-Rhederei im Jahre 1840 61,34⁰/₀, dagegen auf die Nordsee-Rhederei nur 38,66⁰/₀ des Gesamtbestandes der deutschen Handelsflotte entfielen. Dieses Uebergewicht der Ostsee verringerte sich indessen mit der voranschreitenden industriellen Entwicklung Deutschlands, so dass im Jahre 1850 freilich noch 58,39⁰/₀ der gesamten Rhederei auf die Ostsee, dagegen doch schon 41,61⁰/₀ auf die Nordsee entfielen.

Dann verschob sich das Verhältnis zu Ungunsten der Ostsee-Rhederei noch mehr, als Deutschland anfang, Getreide zu importieren, anstatt zu exportieren, denn hierdurch ging gerade den deutschen Ostseegebieten, den Kornkammern Englands, ihr wichtigster Ausfuhrartikel verloren. Noch Anfang der 60er Jahre führte Deutschland an Roggen ungefähr ebensoviel ein, wie es ausfuhrte, nämlich

	Ausfuhr 1000	Einfuhr 1000
1861	1310 Meter-Centner	1360 Meter-Centner ²⁾

aber schon in den nächsten Jahren änderte sich dieses Verhältnis beträchtlich, und es hat sich alsdann, wie die nachstehenden Zahlen zeigen, immer mehr zu Gunsten der Einfuhr verschoben.

	Ausfuhr 1000	Einfuhr 1000
1865	778 Meter-Centner	1360 Meter-Centner ³⁾
1870	1610	4300
1871	1570	7800
1872	790	5500
1873	1590	7800
1874	1700	9500
1875	1560	7000
1876	1000	11100
1877	1760	11900
1878	1960	9450
1879	1460	14700
1880	266	6896
1881	116	5755
1882	158	6583

1) Vgl. Osiander, Betrachtungen über den preussischen Zolltarif 1837, S. 255, wo derselbe sagt: „In ihrem Handel mit den anderen Weltteilen sind die Vereinsstaaten hauptsächlich auf die Vermittlung der Hansstädte und der holländischen, sowie der belgischen Seeplätze angewiesen, da die preussischen Häfen an der Ostsee, vermöge ihrer geographischen Lage, schwerlich je eine grosse Rolle in demselben spielen werden.“

2) S. Handw. d. Staatsw., Bd. III, S. 885, Art. Getreidehandel u. Suppl.-Bd. I, S. 355.

3) 1 Meter-Centner = 100 kg.

	Ausfuhr 1000	Meter-Centner	Einfuhr 1000	Meter-Centner
1883	121		7 770	
1884	63	„	9 616	„
1885	40	„	7 697	„
1886	32	„	5 653	„
1887	31	„	6 385	„
1888	23	„	6 528	„
1889	6	„	10 597	„
*1890	1	„	8 762	„
1891	1	„	8 427	„
1892	9	„	5 486	„
1893	3	„	2 243	„
1894	497	„	6 536	„
1895	360	„	9 648	„

Die Weizeneinfuhr nach Deutschland betrug

	in 1000 Meter-Centner	in 1000 Meter-Centner Mehreinfuhr als Ausfuhr
1861	3 510	
1865	2 130	
1870	3 080	
1871	4 390	
1872	3 060	
1873	3 660	
1874	4 080	
1875	4 990	
1876	6 850	2 970
1877	9 400	2 050
1878	10 600	2 750
1879	9 150	3 118
1880	2 276	494
1881	3 619	3 085
1882	6 872	6 247
1883	6 419	5 611
1884	7 545	7 183
1885	5 724	5 583
1886	2 733	2 650
1887	5 473	5 445
1888	3 398	3 387
1889	5 169	5 161
1890	6 723	6 721
1891	9 053	9 050
1892	12 962	12 960
1893	7 035	7 032
1894	11 538	10 746
1895	13 382	12 683

Die Roggenausfuhr zeigt von 1861—79 keine einschneidende Aenderungen, fällt aber von 1880 ab rasch und stark; andererseits nimmt die Einfuhr von Roggen seit 1861 beträchtlich zu, und auch die Weizeneinfuhr zeigt steigende Ziffern. Der Einfluss dieser Thatsache auf die Rhederei tritt darin zu Tage, dass dieselbe sich seit 1860 mehr und mehr nach der Nordsee hin konzentriert hat. Es entfielen nämlich von der gesamten deutschen Rhederei auf die Ostsee:

1860:	412 000 RT = 48,75' Proz.
1870:	449 823 „ = 45,79 „

1880:	443 265	RT =	37,52	Proz.
1890:	335 162	„ =	23,38	„
1895:	239 366	„ =	15,93	„

auf die Nordsee:

1860:	433 478	RT =	51,25	„
1870:	532 532	„ =	54,21	„
1880:	738 260	„ =	62,48	„
1890:	1 098 251	„ =	76,62	„
1895:	1 262 678	„ =	84,07	„

Indessen schlummerten vorläufig noch die Elemente, welche später die Blüte der Nordsee-Rhederei hervorriefen, da bei der politischen Zerrissenheit Deutschlands, die in unzähligen Zollschranken ihren Ausdruck fand, eine exportfähige Industrie, wie England sie bereits zu Anfang dieses Jahrhunderts besass, gar nicht aufkommen konnte. Erst als durch den Zollverein diese innern Zollgrenzen beseitigt wurden und damit auch in Deutschland eine Industrie entstand, kam den Nordseehäfen ihre günstige Lage zu Gute.

3. Der Schiffsbau.

Vor der Betrachtung der Rhederei wird noch kurz auf den Schiffsbau einzugehen sein, da dieser mit der Rhederei selbst in engem Zusammenhang steht. Wo Schifffahrt betrieben werden kann, ruft sie den Schiffsbau hervor, wenn das Hauptmaterial zu demselben nicht zu schwierig zu beschaffen ist.

Solange noch grössere Seeschiffe aus Holz gebaut wurden, etwa bis zu Anfang der 70er Jahre, war das Material dazu, Eichen- und Fichtenholz, in Deutschland in ausreichender Menge und in guter Beschaffenheit vorhanden, und die meisten deutschen Rheder pflegten auch ihre Schiffe auf deutschen Werften bauen zu lassen. Es kam sogar vor, dass deutsche Werfte auch für das Ausland Schiffe lieferten, weil sie billig bauten; so wurden von 1858—69 30 neue auf preussischen Werften erbaute Schiffe an nicht deutsche Rhedereien verkauft¹⁾.

Erst mit dem Uebergang zum Bau eiserner und stählerner Schiffe änderten sich die Verhältnisse. Die deutschen Werfte waren auf den Bau derselben nicht eingerichtet, es wurde ein ganz anderes Personal erforderlich, an Stelle der Schiffszimmerleute traten Schlosser und Schmiede. Es entwickelte sich eine Schiffsbauindustrie, und England, in aller Industrie Deutschland zunächst überlegen, riss auch diese an sich. Die deutschen Werfte verödeten und gingen zum

1) S. Brämer, S. 335.

grössten Teil ein. Bis auch die deutsche Schiffsbautechnik sich den neuen Verhältnissen angepasst hatte, verging eine Reihe von Jahren, und erst in neuester Zeit haben die deutschen Rhedereien wieder angefangen, nachdem lange Zeit nur in England gebaute Schiffe Ru genossen, sich auch den deutschen Werften wieder zuzuwenden.

Um die Mitte dieses Jahrhunderts waren fast in jedem kleinen Hafen eine oder mehrere Werfte zu finden. In Preussen waren solche in Memel, Pillau, Königsberg, Elbing und Danzig, ferner in Stolpmünde, Rügenwalde, Kolberg. Im Regierungsbezirk Stettin allein waren an 8 verschiedenen Orten Werfte, und ebenso gab es Schiffsbauereien in Wolgast, Greifswald, in Stralsund und dessen Umgebung, sowie in Barth. Sie gehörten meistens Schiffszimmermeistern an, die auf ihnen im Auftrage der Rheder nach vorausgegangener Vereinbarung die Schiffe erbauten¹⁾.

Die höchste Zahl von Schiffen, welche in ganz Preussen in den Jahren 1819—45 gebaut wurde, war in den Jahren 1840 und 1841 mit je 102 Schiffen erreicht; die geringste Zahl war 7, im Jahre 1821. Am meisten wurde im Regierungsbezirk Stettin gebaut, nämlich im Durchschnitt des angegebenen Zeitraumes jährlich 14,23 % der gesamten Neubauten; dann folgte der Regierungsbezirk Stralsund mit 3,73 %²⁾. Viel wurde auch in Memel, Danzig und Barth gebaut, weniger dagegen in Pillau, Königsberg und im Regierungsbezirk Köslin.

In den Jahren von 1858—69 wurde der Schiffsbau am lebhaftesten in Barth und seinen auf Dars und Zingst gelegenen Vororten getrieben. Es wurden hier während dieser 11jährigen Periode nicht weniger als 183 Schiffe vom Stapel gelassen. Dann folgten Stralsund mit 105, Greifswald mit 97, Stettin mit 90 Schiffen. Danzig hatte 78, Uckermünde 76, Elbing 57, Memel 50 und Wolgast 43 neue Schiffe abgeliefert. In den übrigen Orten wurden höchstens 3 Fahrzeuge im jährlichen Durchschnitt gebaut³⁾.

Während an vielen nicht besonders günstig gelegenen Orten, wie in Barth, der Schiffsbau hiernach in Blüte stand, war er in Königsberg verhältnismässig unbedeutend. Es sind hierüber einige nähere Nachrichten bei H. Meier in seinen Beiträgen zur Handels- und politischen Geschichte Königsbergs S. 81 vorhanden. Er findet es auffallend, dass hier, obgleich vortreffliche Eichen das Haupt-

1) S. Reden, Zeitschrift 1847, S. 392.

2) S. Brämer, S. 332.

3) S. Brämer, S. 334/5.

material zum Schiffsbau, in früheren Zeiten ganz in der Nähe zu Gebote standen, der Schiffsbau zu verschiedenen Zeiten ganz darniederlag. Nach seinen Angaben konnten die Königsberger es erst nach dem Jahre 1426 mit Gewalt durchsetzen, Schiffe zu bauen und mit ihnen zu segeln. Doch wäre anzunehmen, dass auch schon vorher der Schiffsbau betrieben wurde, da die Königsberger sich schon vor 1375 am Heringsfang beteiligten. Jedenfalls wäre damals schon der Schiffsbau in Königsberg von Seiten des Ordens und wahrscheinlich auch mit Hilfe der Einwohner betrieben, und diese hätten dann wohl im eigenen Interesse, da Danzig ihnen mit grossem Erfolge im Schiffsbau im Anfange des 15. Jahrhunderts voranging, es dieser Stadt nachgemacht. Er bemerkt dann weiter: „Im 16. Jahrhundert (1521 und 1532) wurden auch bereits mehrere Kriegsschiffe erbaut und ebenso liefen in diesem Jahrhundert Königsberger Schiffe in Pillau ein.“ Spanien unterhandelte 1626 sogar mit Königsberg wegen Erbauung einer Kriegsflotte, woraus zu entnehmen ist, dass der Schiffsbau hier nicht ohne Bedeutung gewesen sein kann. Trotzdem aber mussten die Kaufleute Königsbergs im Jahre 1704 gestehen, dass sie kein eigenes Schiff besässen. Meier bringt dieses damit in Zusammenhang, dass die Waren vermöge des Stapelrechts, welches Königsberg besass, ihnen auch ohne eigene Schiffe zugeführt werden mussten. „Was hatten sie da also noch für die Transportmittel dieser Waren zu sorgen?“ Erst in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts, als Friedrich d. Gr. der Seehandlungsgesellschaft gewissermassen ein Monopol zum Schiffsbau erteilte, zeigte sich hierin in Königsberg wieder einiges Leben.

Nach Reden, Erwerbs- und Verkehrsstatistik 1854, S. 1945 sollen in den Jahren 1772—1782 in Königsberg 76 Seeschiffe mit 12855 Last (19300 RT.) für 891250 Thlr. erbaut sein, von denen sogar ein grosser Teil ins Ausland verkauft wurden. Im Jahre 1782 allein wurden 21 Schiffe von 3175 Last (4800 R.T.) erbaut. Bis zum Anfange dieses Jahrhunderts ging es mit einigen Unterbrechungen leidlich weiter, und noch im Jahre 1802 wurden 22 neue Schiffe vom Stapel gelassen. Seitdem ist aber der Schiffsbau Königsbergs sehr zurückgegangen, und zu Ende der 40. Jahre sollen durchschnittlich jedes Jahr nur noch 2 Schiffe abgelassen sein, so dass mehrere Schiffsbauplätze gänzlich verödet lagen¹⁾.

Im allgemeinen liess der Schiffsbau in Deutschland schon Ende der 60. Jahre stark nach, und während 1858 auf preussischen Werften

1) S. Schubert in Reden's Zeitschrift 1847, S. 37.

noch 127 Schiffe erbaut wurden, waren es 1863 nur 100, 1869 aber nur noch 41. Es kommt darin der Einfluss der Veränderung in der Schiffsbautechnik, die durch den vermehrten Bau der Dampfschiffe bewirkt wurde, zum Nachteil der deutschen Werfte zum Ausdruck.

Die preussische Regierung hat den Schiffsbau möglichst zu fördern gesucht. Bereits unter dem grossen Kurfürsten waren erhebliche Anstrengungen nach dieser Richtung gemacht und insbesondere auch war er darauf bedacht, den Schiffsbau in Königsberg zu heben¹⁾, Seine Nachfolger thaten das Gleiche. So begann das Seerecht von 1. Dezember 1727 im Art. 1 mit der Bestimmung, dass alle zum Schiffsbau erforderlichen Materialien zollfrei eingeführt werden sollten.

Ferner, als während der Zeit der napoleonischen Kriege die Schiffsbaukunst in Verfall zu gerathen drohte, wurde nach dem Gesetz über die polizeilichen Verhältnisse der Gewerbe vom 7. September 1811, §§ 97 und 107 bestimmt, dass die Seeschiffbauer nur nach vorhergegangener Prüfung zum selbstständigen Gewerbebetriebe zugelassen werden sollten. Und um auch an den Fortschritten Teil zu nehmen, welche in der Nautik und im Schiffsbau von den Engländern, Holländern, Dänen und besonders den Nordamerikanern gemacht waren, entsandte die preussische Regierung im Jahre 1831 einen theoretisch gehörig vorgebildeten Mann zur Erlernung aller in der Schiffsbaukunst gemachten und bewährt gefundenen neueren Einrichtungen nach den bedeutendsten Häfen Europas und Amerikas, der nach seiner Rückkehr im Herbst 1834 an der in Stettin eröffneten Schiffsbauschule als Lehrer angestellt wurde²⁾.

Die Klagen der preussischen Rheder, dass die bestehenden Eisenzölle den Schiffsbau verteuerten³⁾, veranlassten endlich die Regierung noch, durch eine Kabinetsorder vom 24. Mai 1848 Prämien⁴⁾ für den Bau und die Ausrüstung hölzerner Schiffe zu bewilligen und zwar wurde für jede Normallast (= 1,5 R.T.) wenn das Schiff zwischen 25—50 Last gross war, eine Prämie von 6 Thlr. gewährt, die sich für grössere Schiffe in der Weise abstufte, dass für jede weitere Normallast vergütet wurde:

4	Thlr.	bei einem Schiffe von	50—75	Last
3	„	„	75—100	„
2 ¹ / ₃	„	„	100—150	„
3 ¹ / ₃	„	„	150—200	„
3	„	„	über 200	Last.

1) S. Meier, Beiträge, S. 82.

2) S. Reden, Hannover, S. 286.

3) Vgl. S. 12.

4) S. Oehlrichs, Beiträge, S. 44.

Diese Prämien wogen indessen die zu zahlenden Eisenzölle nicht auf, da der an Zoll für Metall u. s. w. zu entrichtende Betrag beispielsweise für ein Schiff von 174 Last 2161 Thlr. war, während die Prämie nur 671 Thlr. 20 Sgr.⁴ betrug¹⁾.

Ueber den Schiffsbau in Mecklenburg, Lübeck und Schleswig-Holstein liegen nur wenige Notizen vor. Es ist anzunehmen, dass er bedeutend gewesen ist, da die Rhederei hier sehr entwickelt war, und es wird auch bestätigt durch eine Mitteilung in der Rostocker Denkschrift von 1862 S. 11, nach der der Jahre 1850—59 101 Schiffe in Dammgarten, 26 in Ribnitz, 79 in Rostock, und mehrere auch in Wismar vom Stapel gelassen wurden.

Der Lübecker Schiffsbau soll lebhaft gewesen sein, insbesondere auch für auswärtige Rechnung²⁾.

In Schleswig-Holstein muss der Schiffbau in grösserem Umfange betrieben sein, wie daraus zu entnehmen ist, dass es 1864 in Schleswig-Holstein 185 Schiffsbauunternehmer gab, die mit 1120 Gehülfen arbeiteten³⁾. Sie verteilten sich auf die ganze Ost- und Westküste Schleswig-Holsteins auf etwa 30—40 Städte und Flecken; hauptsächlich aber war der Schiffsbau in Apenrade, Flensburg, Kiel und in der Herrschaft Pinneberg an der Elbe, ausserdem auch in und bei Altona zu Hause.

Wie viele von den hier gebauten Fahrzeugen wirkliche Seeschiffe waren, ist nicht zu ermitteln. Es ist anzunehmen, dass, wie die Schleswig-Holsteinsche Schifffahrt grossenteils Küstenschifffahrt war und dem Verkehr mit den benachbarten dänischen Inseln diente, auch die Werfte in erster Linie mit dem Bau kleinerer Schiffe beschäftigt waren. Hauptsächlich dürfte dieses auch von dem Pinneberger Schiffsbau gelten, da hier 43 Unternehmer und nur 163 Gehülfen arbeiteten; dagegen werden in Apenrade und Altona auch wirkliche Seeschiffe gebaut sein. An ersterem Orte wohnten nur 6 Unternehmer, die aber 202 Gehülfen und in Altona 9 Unternehmer, welche 277 Gehülfen beschäftigten, was auf einen grösseren Betrieb hindeutet.

Auch in Hannover war der Schiffbau lebhaft entwickelt. Im Landdrosteibezirk Stade existierten an folgenden Orten Werfte:

1) S. Reden, Erw. u. Verk.-Stat., Bd. III, S. 1960.

2) S. Reden, Deutschland u. d. übr. Europa, S. 539.

3) S. Brämer, S. 344.

	Zu Ende der 30er Jahre ¹⁾	1853 ²⁾	1865 ³⁾
in Buxtehude	2	1	—
im alten Lande	5	10	11
Neuhaus a. d. Oste	3	3	4
Stade *	1	—	1
Osten	1	1	2
Kehdingen	3	—	—
Geestemünde	2	6	10
Lesum	1	2	—
ausserdem in Harburg (im Hafen- bezirk NeuhoF, Reiherstieg, Altenwerder u. s. w.).	3	4	16
	Sa. 21	27	44

Ferner bestanden 1838 noch zwei Werfte auf der Insel Wilhelmsburg zwischen Harburg und Hamburg.

Die bedeutendsten Werfte waren in Harburg, wo von 1861—65 34 Seeschiffe, ferner im Amte Jork, wo 11, in Geestemünde, wo 23 Seeschiffe gebaut wurden und im Amte Blumenthal, wo in dem gleichen Zeitraum 35 Seeschiffe zur Ablieferung gelangten. In Lesum, wo 1853 noch 5 Seeschiffe gebaut wurden, scheint dagegen der Schiffsbau später aufgegeben zu sein.

Am grössten war die Zahl der Werfte aber in der Landdrostei Aurich; es gab dort:

	Zu Ende der 30er Jahre	1851	1865
in Emden	2 Werfte	2 Werfte	2 Werfte
„ Leer	2	2	2
„ Norden	1	1	?
„ Amt Aurich	15	18	25
„ Esens	2	1	?
„ Greetsiel	1	1	—
„ Leer	2	4	3
„ Stickhausen	3	4	6
„ Weener	1	2	3
„ Wittmund	2	2	2
„ Gericht Dornum	1	1	?
„ Papenburg	15	10	14
	Sa. 47	48	57

Auch hier hängt der Schiffsbau, wie in Schleswig-Holstein, eng zusammen mit der Art wie die Schifffahrt betrieben wurde; eine grosse Anzahl der ostfriesischen Schiffsbauer befasste sich nur mit dem Bau von Küstenfahrzeugen, den sogenannten Watschiffen. Eigentliche Seeschiffe wurden dagegen in Papenburg gebaut, wo von 1861—65

1) S. Reden, Hannover, S. 274/5.

2) S. Reden, Deutschland u. d. übr. Europa, S. 537.

3) S. Brämer, S. 352.

90 Seeschiffe abgeliefert wurden. Ausser den 17 Werften, welche hier 1838 bestanden, zählt Reden, Hannover, S. 235 in Papenburg als mit dem Schiffbau zusammenhängend, dann noch 5 Tauschlägereien, 4 Segelfabriken, 3 Blockmachereien und Mastenmacher, eine Holzschneidemühle und 2 Ankerschmieden.

Eine direkte Begünstigung des Schiffbaus durch Prämien von Seiten der hannöverschen Regierung hat anscheinend nicht stattgefunden; doch suchte man ihn indirekt zu befördern, indem nach einem Tarif¹⁾ vom 21. April 1835 von im Auslande gebauten Schiffen eine Eingangsabgabe erhoben wurde, die für neue, aufgetakelte und segelfertige Schiffe 8 Thlr. und für alte Schiffe 4 Thlr. pro Last betrug. Auf Schiffsrümpfe allein kam bei neuen Schiffen nur der Satz von 4 Thlr. resp. 2 Thlr. (bei älteren Schiffen) zur Erhebung. Ausserdem wurden noch einzelne Teile, wie Schiffsanker u. s. w. mit einer Abgabe belastet¹⁾.

Eine Schiffsbaumeisterprüfung, wie in Preussen, bestand ebenfalls nicht. Jeder baute, wie er es auf irgend einer Werft praktisch erlernt hatte, oder wie der Rheder es vorschrieb, Auf eben diesen Umstand führte man auch das Festhalten an veralteten Schiffsmodellen zurück.

Im Bremer Gebiet existierten zu Ende der 30er Jahre 6 Werfte¹⁾, in Bremen, in Burg, in Vegesack und Bremerhaven, von denen die Lange'schen an den beiden letztgenannten Orten sich eines besonders guten Rufs erfreuten. In Bremen galt im Jahre 1838 die Bestimmung, dass alle Schiffe, die unter Bremer Flagge fahren wollten, auf Bremer Gebiet erbaut sein mussten, und diese Bestimmung ist auch wohl nicht ohne Einfluss auf die Zahl bremischer Schiffswerfte gewesen; wenigstens geht aus der Uebersicht der bremischen Seeschiffahrt von Smidt, die recht zuverlässig zu sein scheint, hervor, dass es 1841 im Bremischen 14 Werfte gab, nämlich 6 in Bremen selbst, eine in Burg, 4 in Vegesack und 3 in Bremerhaven, und von den 199 Schiffen, welche Bremen in diesem Jahre besass, waren 27 in Bremen selbst, 21 in Burg, 115 in Vegesack, und 10 in Bremerhaven, dagegen 10 auf oldenburgischen Werften und ebensoviele im Auslande gebaut.

Ueber den Hamburger Schiffbau liegen keine Angaben vor, auch bei Soetbeer nicht. Da aber die Rheder um jene Zeit ziemlich allgemein ihre Schiffe auf den an ihren Strömen gelegenen Werften bauen liessen, so werden auch wahrscheinlich die Hamburger Rheder, wenn sie keine eigenen Werfte besaßen, die zahl-

1) S. Reden, Hannover, S. 281.

reichen in ihrer nächsten Nähe gelegenen hannöverschen und schleswig-holsteinschen Werfte mit dem Bau ihrer Schiffe beauftragt haben.

Der Schiffsbau im Grossherzogtum Oldenburg war um die Mitte dieses Jahrhunderts nur an der Weser und Ems von Bedeutung; die im Jadegebiet vorhandenen Werfte beschränkten sich grösstenteils auf Ausbesserungen. Nur eine Schiffsbauanstalt zu Varelerhafen war wesentlich mit Neubauten beschäftigt.

An der Weser bestanden im Jahre 1839 10 oldenburgische Werfte¹⁾, von denen sich 3 in Esfleth und Brake²⁾ befanden. Auf ihnen wurden in den Jahren 1839—55 268 Seeschiffe und 130 Küsten- und Flussschiffe mit zusammen 35 771 Last (53 700 R.T.), d. i. im Durchschnitt jedes Jahres 16 Seeschiffe und 8 Küstenschiffe mit 2104 Last (3200 RT.) hergestellt. Sie genossen einen guten Ruf, wie schon daraus erhellt, dass etwa $\frac{1}{4}$ der abgelieferten Schiffe für fremde Rechnung ging, und auch die Ausdehnung, welche der Schiffsbau seit 1839 genommen hat (die Zahl der Werfte war 1855 auf 13, und die Zahl der beschäftigten Arbeiter von 400 auf 941 gestiegen), zeugt hiervon; doch wechselte die Zahl der letzteren natürlich, je nachdem viele oder wenige Schiffe auf den Helgen lagen. 1844 waren z. B. nur 201 Arbeiter auf den gesamten Werften thätig.

Auch im oldenburgischen Emsgebiet auf den Werften von Zwischenahn, Westerstede und Friesoythe hätte sich bei dem Vorrat von ausgezeichnetem Holze, welches sich hier fand, ein grösserer Betrieb entwickeln können, wenn nicht einestheils die Kleinheit der Gewässer und besonders auch die engen ostfriesischen Brücken den Bau grösserer Schiffe verhindert hätten.

Was nun die Bezugsorte der wichtigsten Schiffsbau- und Ausrüstungsmaterialien betrifft, so macht Reden, Erwerbs- und Verkehrsstatistik 1854, S. 1050 ff. darüber folgende Angaben:

1. Schiffsbauholz bezogen Königsberg, Dänzig und Stettin aus den inländischen, sowie aus den russischen und polnischen Wäldern. Ebenso bezog Wolgast sein Holz aus dem Inlande, und es scheint dieses überhaupt bei allen Ostseewerften die mehr oder weniger benutzte Bezugsquelle gewesen zu sein. Wismar erhielt sein Schiffsbauholz aus den mecklenburgischen Forsten; daneben wurde es hier aber auch aus Norwegen bezogen, wie auch das noch weiter westlich gelegene Lübeck einen Teil seines Holzes, ausser aus Pommern, auch aus Sundsvall und Kalmar holte. Für Emden, Papenburg und Leer lieferten vorzugsweise die westfälischen und oldenburgischen Wälder

1) S. Oldenbg. Stat. Nachr., Heft I, 1857, S. 42.

2) S. Reden, Hannover, S. 179 u. 180.

das Eichenholz, ebenso für Brake. Fichtenholz kam aus den deutschen Ostseehäfen und aus Norwegen. Bremen bezog sein gesamtes Schiffsbauholz fast ausschliesslich aus diesen Gegenden.

2. Für Eisen war England, ungeachtet des hohen Eingangszolles, fast der alleinige Lieferant. Königsberg erhielt es daneben aber auch aus Schweden. Die deutsche Eisenindustrie kam für den Schiffbau damals noch gar nicht in Betracht. Ketten und Anker kamen ebenfalls ausschliesslich aus England. Doch war schon 1831 in Grabow bei Stettin eine Fabrik errichtet, welche Ankerketten und andere Eisenarbeiten herstellte und hiermit, zum Teil wenigstens, die Stettiner Schiffswerfte versah. Die Werfte an der Nordsee verwendeten ausschliesslich englisches Eisen, und nur Emden liess eiserne Nägel in der Provinz selbst anfertigen.

3. England lieferte auch die Kupferteile, wie Bolzen und Platten nach Königsberg, Danzig und Wolgast; Stettin bezog diese aus inländischen Fabriken, wie Neustadt-Eberswalde und Berlin.

4. Für die Ausrüstung mit Segeltuch, Tauwerk und Hanf zum Dichten der Schiffe kamen neben Russland auch die deutschen Fabriken in Westfalen, vorzugsweise die Bielefelder, in Betracht. Brake gebrauchte auch oldenburgisches Segeltuch, Leer im Landdrosteibezirk Osnabrück verfertigte, Emden und Wismar bezogen es teilweise aus Holland. Hanf kam indessen ausschliesslich aus Russland.

5. Pech und Theer lieferten Finnland und Schweden.

Die durchschnittlichen Bau- und Einrichtungskosten eines Schiffes für überseeische Reisen, d. h. von etwa 120—300 Normallast (180—450 R.T.) waren auf den verschiedenen Werften verschieden. Am billigsten wurde in Lübeck gebaut, wo ein Schiff der erstgenannten Grösse auf 120 Thlr. pro Last zu stehen kam. Nächst dem waren auch in Papenburg die Kosten gering, der Preis stellte sich hier bei einem Schiffe von 120 Last auf 120 Thlr. und bei 300 Last auf 115 Thlr. pro Last¹⁾.

	120 Last	300 Last
In Königsberg war der Preis	123 Thlr.	97 Thlr.
„ Brake	124 „	114 „
„ Hamburg	128 „	— „
„ Wismar	131 „	— „
„ Stettin	132 „	120 „
„ Danzig	140 „	130 „
„ Leer	141 „	— „
„ Wolgast	150 „	125 „
„ Emden	150 „	— „
„ Bremen	175 „	146 „

¹⁾ S. Reden, Erwerbs- u. Verkehrsstat. 1854, Bd. III, S. 1948.

Die Kosten waren mithin bei grösseren Schiffen verhältnissmässig geringer, als bei kleineren, aber auch abgesehen hiervon bestanden in den Preisen der Schiffe gleicher Grösse erhebliche Unterschiede. Es lassen sich diese nicht aus der Verschiedenheit der zu zahlenden Löhne erklären, denn wenn man die Löhne z. B. der Schiffszimmerleute in Königsberg und in Bremen miteinander vergleicht, so ergibt sich, dass am ersteren Orte 16—22 Sgr. pro Tag incl. Brennmaterial, in Bremen dagegen nur 12—22 Sgr. ohne weitere Lieferung gezahlt wurde, und doch war hier das Schiff von 120 Last 42 Thlr. pro Last teurer als in Königsberg. Ebensovienig erscheint es wahrscheinlich, dass das Material so verschiedenartig hoch im Preise gestanden habe. Der Unterschied ist eher daraus zu erklären, dass die Bremer Schiffe ganz besonders solid gebaut waren, wie sie denn auch überall als hervorragend seetüchtige Fahrzeuge und gute Segler bekannt waren.

Die im Auslande erbauten Schiffe stellten sich durchweg höher im Preise. England baute etwa 10—30⁰/₁₀₀ teurer. Auch in Frankreich, Belgien, Holland kosteten die Schiffe mehr als in Deutschland, weil Holz sowohl, wie Arbeitslöhne in Deutschland billiger waren. Aus dem letzteren Grunde kamen auch Nordamerikanische Schiffe teurer zu stehen; dagegen bauten Russland, Schweden, Finnland, Norwegen und Dänemark wohlfeilere Schiffe, einesteils weil die Materialien, wie Holz, Hanf, Eisen und auch die Arbeitslöhne dort billiger waren, anderenteils weil die Schiffe dieser Nationen meistens aus Fichten-, Föhren- und Tannenholz gebaut waren und aus diesem Grunde weniger kosteten, als die aus Eichenholz gebauten deutschen Schiffe.

Auch im Betriebe konnten die deutschen Schiffe sehr gut mit ausländischen konkurrieren. Es war kein Mangel an Seeleuten, wie in Nordamerika, Holland und Belgien, und die Löhne waren im allgemeinen 20—30⁰/₁₀₀ niedriger¹⁾ als in diesen Ländern oder in England. Ungefähr gleich mit den deutschen waren die auf dänischen Schiffen gezahlten Gagen; Schweden, Norwegen, Russland und Finnland zahlten dagegen noch etwa 20—25⁰/₁₀₀ weniger, als die in Deutschland übliche Löhnung. Aber auch in den deutschen Häfen selbst schwankte die Höhe der Gagen beträchtlich; in Lübeck z. B. erhielt ein Vollmatrose (bei freier Beköstigung) 8 Thlr. monatlich,

in Wolgast	9	Thlr. monatlich
„ Hamburg	10 ¹ / ₂	„ „
„ Königsberg	11—13	„ „

1) S. Reden, Erwerbs- u. Verkehrsstat. 1854, Bd. III, S. 1955.

in Bremen	12 Thlr. monatlich
„ Brake	12—13 „ „ ¹⁾

und entsprechend war auch die Bezahlung der übrigen Besatzung, vom Schiffsjungen an bis zum Kapitän, sehr verschieden; ersterer erhielt $3\frac{1}{2}$ — $6\frac{1}{2}$ Thlr.; der Schiffsführer ausser seinen Sporteln, den sogenannten Kaplaken und seinem Anteil an dem Gewinn, welchen das Schiff brachte, 18—36 Thlr monatlich.

Hauptsächlich differierten die Gagen nach der Grösse des Schiffes und der Länge der zu machenden Reisen.

Infolge billigeren Baues und mässiger Betriebskosten waren die deutschen Schiffe somit überall konkurrenzfähig, ausser den norwegischen, schwedischen, finnländischen und russischen Schiffen gegenüber. Die Gründe hierfür sind vorstehend angegeben.

Inwiefern handelspolitische Verhältnisse im übrigen die Konkurrenzfähigkeit deutscher Schiffe beeinträchtigten, wird nun im folgenden gezeigt werden.

1) S. Reden, Erwerbs- u. Verkehrsstat. 1854, Bd. III, S. 1955.

Zweiter Teil.

Die Entwicklung der deutschen Rhederei von Anfang bis zur Mitte dieses Jahrhunderts.

Erster Abschnitt.

Die handelspolitischen Verhältnisse im Allgemeinen.

Bis zur Gründung des deutschen Reichs gab es keine deutsche Nationalflagge; sie ist erst die Errungenschaft von 1870 u. 71. Man unterschied nach den verschiedenen deutschen Küstenstaaten, die preussische, mecklenburgische, lübische, die hamburger und bremer, die hannöversche und die oldenburgische Flagge. In ihnen kam die ganze politische Zerrissenheit Deutschlands zum Ausdruck, und daher konnte auch ihr Ansehen nicht dasjenige sein, welches die einheitlich deutsche Flagge seit 1871 auf allen Meeren errungen hat. Von dem Ansehen, welches die Flagge genießt, und von der Häufigkeit, mit welcher sie auf dem Meere erscheint, hängt in erster Linie die Möglichkeit, Frachten zu erhalten und damit das Wohlergehen der Rhederei ab. Man begegnet in früherer Zeit der ständigen Klage, dass deutsche Schiffe vielfach vom Verkehr mit fremden Ländern ausgeschlossen waren, weil die Flagge missachtet war und der Heimatsstaat ihr keinen Schutz gewähren konnte. England und Frankreich unterhielten starke Kriegsflotten, die überall für die Sicherheit ihrer Handelsschiffe eintraten. Das war den einzelnen deutschen Seestaaten nicht möglich, und um eine gemeinschaftliche Flotte zu schaffen, fehlte der politische Zusammenhang und auch das Interesse im Binnenlande. Die Ohnmacht der deutschen Seestaaten ging soweit, dass sie nicht einmal imstande waren, sich gegen die Piraterie der Seeräuber des Mittel-

meeres zu wehren, als diese im Mai 1817 bis unmittelbar vor die deutschen Häfen kamen und dort im Angesicht der Küste 2 Hamburger, 1 Lübecker und 1 Oldenburger Schiff kaperten. Das Mittelmeer war deutschen Schiffen überhaupt verschlossen, solange die Türken und die Barbaresken im Norden von Afrika ihr Unwesen trieben, und erst, als es England und Frankreich gelungen war, das Meer von ihnen zu säubern, durften auch deutsche Schiffe wieder wagen, sich an der Frachtfahrt im Mittelmeer zu beteiligen¹⁾.

Man darf es den deutschen Rhedern deshalb nicht verargen, dass sie, solange eine solche Unsicherheit bestand, ihre Schiffe gern dem Schutze einer fremden Flagge anvertrauten; hamburger Schiffe segelten unter dem Schutze der englischen Flagge und Holstein erkaufte sich den Schutz Dänemarks²⁾. Ja, es kam auch vor, dass man sich ungesetzlich fremde Seepässe verschaffte und namentlich waren die hannöverschen gesucht, da, solange Hannover mit England in Personalunion stand, letzteres Land auch die moralische Pflicht hatte, die hannöversche Flagge zu schützen. Mit der Vernichtung der nordafrikanischen Korsaren fiel zwar die Veranlassung, sich einen fremden Seepass zu verschaffen, fort, zumal seit der Trennung Hannovers von England im Jahre 1837 für letzteres Land auch die Verpflichtung aufhörte, hannöversche Schiffe wie die eigenen zu schützen. Aber noch während des Krieges mit Dänemark im Jahre 1848 kam es vor, dass oldenburgische, hannöversche und bremische Schiffe, solange dänische Kriegsschiffe die Wesermündung blockierten, sich ihrer Nationalität entäusserten und sich eine neutrale Flagge verschafften³⁾.

Unter dem Mangel an Ansehen und bei der Unfähigkeit der Einzelstaaten ihren Forderungen im Auslande Nachdruck zu geben, musste aber auch die ganze Handelspolitik erfolglos bleiben. Jeder Staat pflegte für sich gesondert mit anderen Staaten über Schiffahrts- und Handelsverträge zu unterhandeln, und innerhalb des deutschen Küstengebietes selbst hatten die einzelnen Staaten miteinander Handelsverträge abzuschliessen; es bestand nicht gleiches Recht für alle. Preussen paktierte im Jahre 1828 mit den Hansestädten und diese wiederum mit Hannover über die gegenseitige Zulassung ihrer Schiffe. Wie viel weniger erfolgreich aber musste erst eine Handelspolitik mit dem Auslande sein, wo vor allen Dingen die Machtstellung, die die unterhandelnden Staaten einnahmen, und dem-

1) S. Ferber, Beiträge 1829, S. 267.

2) S. Smidt, S. 5.

3) S. Stat. Nachrichten über das Grossherzogtum Oldenburg, 1857, S. 3 u. 18.

entsprechend der wirtschaftliche Vorteil, den sie sich versprechen konnten, ein sehr verschiedener war. Ganz anders wäre die ganze Lage schon gewesen, wenn die gesamten deutschen Staaten gemeinsam vorgegangen wären, aber hiervon war zu jener Zeit noch keine Rede. Wenn es nun in einzelnen Fällen trotz ungleicher Machtstellung gelang, einen günstigen Handelsvertrag abzuschliessen, wie z. B. den für die Hansestädte vorteilhafte Handelsvertrag vom Jahre 1827 mit den Vereinigten Staaten, so sind das Ausnahmen, die besonders geschickter diplomatischer Führung der Verhandlungen und der Gunst der Verhältnisse zu danken sind; sie können aber nicht den Nachteil aufwiegen, der für die deutsche Schifffahrt daraus entstanden ist, dass die damalige Handelspolitik der deutschen Einzelstaaten im Ganzen erfolglos war und erfolglos sein musste.

Es würde zu weit führen, dies hier im Einzelnen nachzuweisen. Es geht aber aus verschiedenen derzeitigen Aeusserungen hervor. So schrieb die Augsburger Allgemeine Zeitung im Jahre 1842: „In keiner Weise hat Deutschland seit Jahrhunderten durch Mangel an Einheit tiefer gelitten, als in seinen Schifffahrts- und Handelsverhältnissen anderen Völkern gegenüber¹⁾.“ Einsichtige Männer, wie Reden, haben diesen Mangel an Einheit schwer empfunden, und es ist wohl verständlich, wenn wir bei ihm, als es sich um Abschluss von Handelsverträgen handelte, den Ausruf finden²⁾:

„Wann wird die schöne Zeit erscheinen, wo eine gemeinsame deutsche Flagge auf den Schiffen unseres Vaterlandes weht!“

Gerade dem System der Navigationsakte und Differenzialzölle gegenüber, welche allgemein herrschten, hätte eine einheitliche Politik die Stellung der deutschen Schifffahrt im Auslande bedeutend erleichtern können. Darin zeigte sich eben die politische Zerrissenheit Deutschlands, dass hier nicht Gegenmassregeln gegen die Navigationsakte anderer Staaten getroffen wurden, als diese den deutschen Schiffen alle möglichen Hindernisse in den Weg legten. Die einzelnen Staaten konnten von sich aus keine Navigationsakte erlassen und Differenzialzölle erheben. Bremen oder Hamburg konnten für sich allein einen Kampf mit Retorsionsmassregeln gegen England, Frankreich oder Spanien nicht eröffnen, ihre Häfen wären, von englischen Schiffen nicht mehr aufgesucht, verödet. Im Gegenteile, man war im Interesse des Handels genötigt, fremden Schiffen möglichst den Verkehr in deutschen Häfen zu erleichtern, denn hätte man den deutschen Schiffen einen grösseren Teil des Verkehrs dadurch sichern wollen,

1) S. Gülich, Bd. IV, S. 708.

2) S. Reden, Hannover, S. 255.

dass man die fremden höher belastete, so wäre zu befürchten gewesen, dass diese, anstatt etwa nach den Hansestädten zu segeln, in den ihnen nächst gelegenen oldenburgischen oder hannöverschen Hafen eingelaufen wären. So zwang die Selbsterhaltung die deutschen Staaten, die Waffen aus der Hand zu geben, die allein noch in Form von Retorsionen anderen Nationen gegenüber mit Erfolg hätten angewendet werden können; es konnte keine Politik des „*do ut des*“ gegen fremde Staaten ausgespielt werden, und darum konnte auch der Erfolg in der Handelspolitik nur ein geringer sein.

Diese für die Schifffahrt so ungünstigen politischen Verhältnisse, welche in der Machtlosigkeit Deutschlands begründet waren, wurden noch verschärft durch die schon gestreifte Schutzzollpolitik fremder Staaten, die ihren gesteigerten Ausdruck, soweit die Seeschifffahrt in Betracht kommt, in den Navigationsakten Englands vom Jahre 1651 gefunden hatte. Wir gehen auf diese Navigationsakte etwas näher ein, da sie nicht nur für Holland, gegen das sie zunächst gerichtet waren, sondern auch für die deutsche Rhederei, eine schwere Fessel gewesen sind.

Die ursprünglichen Grundzüge derselben, abgesehen von den die Fischerei betreffenden Reservatrechten für englische Schiffe, waren bekanntlich folgende:

1. Der Küstenhandel (die sogenannte Cabotage) zwischen britischen Häfen ist nur britischen Schiffen erlaubt;
2. die hauptsächlichsten Produkte Europas, die als „*enumerated articles*“ bezeichnet waren, nämlich: Masten, Bauholz, Bretter, Theer, Talg, Hanf, Flachs, Korinthen, Rosinen, Feigen, Pflaumen, Baumöl, Getreide, Wein, Branntwein, Tabak, Wolle, Sumac, Krapp, Krappwurzeln, Spanische Soda, Schwefel, Eichenborke, Kork, Limonen, Leinsaat, Rappsaat und Kleesaat, dürfen nach britischen Häfen nur in britischen Schiffen oder in Schiffen des Landes, welches die genannten Güter erzeugt oder exportiert, angebracht werden;
3. Erzeugnisse von Asien, Afrika und Amerika dürfen nach Grossbritannien nur in britischen Schiffen eingeführt werden;
4. der Handel mit den britischen Kolonien ist ausschliesslich den britischen Schiffen vorbehalten.

Ferner waren die englischen Schiffe in England selbst durch bedeutend ermässigte Ausgangszölle bevorzugt¹⁾.

1) S. Soetbeer, Bd. I., S. 137.

In engem Zusammenhang mit den Navigationsakten stand die Bestimmung, dass nur das Schiff für ein britisches gelten solle, welches in Grossbritannien gebaut und Eigentum eines Britten war, und dessen Kapitän und drei viertel der Mannschaft britische Unterthanen waren. Dadurch wurde einmal eine Stärkung der englischen Flotte erreicht, sodann aber auch verhindert, dass etwa ausländische Rheder für ihre Schiffe die englische Flagge erwerben und damit der Vorteile dieser teilhaftig werden konnten.

Es war nach den Navigationsakten somit einem nicht englischen Schiffe verboten, in einem englischen Hafen Ladung für einen anderen englischen Hafen oder für englische Kolonien zu nehmen, und ebensowenig durften sie von einem englischen oder ausserenglischen Hafen diese besuchen oder umgekehrt Waren aus englischen Kolonien in England oder in einem ausserhalb England gelegenen Hafen einführen. Preussische (bezw. ausländische) Schiffe durften keine der aufgezählten Artikel in hanseatischen Häfen für England einnehmen, und wiederum durften hanseatische Schiffe dieselben nicht in Preussen laden. Besondere Schwierigkeiten erwuchsen auch aus der Bestimmung der englischen Navigationsakte, welche verhinderte, dass diese Artikel auf anderen Schiffen, als denen des Ursprungslandes, eingeführt wurden; es bewirkte dieses, dass man in England grosses Gewicht auf die Nationalität der fremden Schiffe legte und die hierzu erforderlichen Eigenschaften den fremden Staaten geradezu vorschrieb. So sollte nach englischer Auffassung z. B. nur ein solches Schiff als hanseatischer Nationalität gelten, das in einer der Hansestädte gebaut, Eigentum eines Bürgers der Hansestädte, dessen Kapitän gleichfalls hanseatischer Bürger war und dessen Besatzung zu drei Viertel aus Unterthanen eines deutschen Bundesstaates bestand. Hatte nun ein hamburgischer oder breimer Bürger ein in Preussen oder Amerika gebautes Schiff erworben, so genügte dieser Rheder den Bestimmungen der Navigationsakte nicht mehr, und er musste für das betreffende Schiff auf dem Teil der englischen Frachtfahrt, für den die fraglichen Artikel in Betracht kamen, verzichten¹⁾.

Der Verkehr deutscher bezw. fremder Schiffe zwischen England und anderen Erdteilen war überhaupt verboten; ein deutsches aus Amerika, Afrika oder Asien kommendes Schiff durfte einen englischen Hafen nicht besuchen, sofern es aus diesen Erdteilen stammende Produkte geladen hatte. Die Folge aller dieser Beschränkungen war nun schliesslich, dass die deutschen Rheder sich

1) S. Smidt, S. 1.

hauptsächlich auf den Verkehr zwischen ihrer engeren Heimat, und dem übrigen europäischen Kontinent, und soweit die überseeische Schifffahrt in Betracht kam, auf den Verkehr mit den Ländern, welche nicht englischer Kolonialbesitz waren, angewiesen sahen.

Daher erklärt sich denn auch, dass der Anteil der deutschen Schiffe am heimischen Verkehr beträchtlich geringer war, als derjenige englischer Schiffe am englischen Verkehr. So waren im Jahre 1836 von 2029 mit Ladung in preussische Häfen eingelaufenen Schiffen, mit Ausschluss des Küstenverkehrs, nur 56% preussische Schiffe¹⁾, von den in Bremen im Jahre 1852 abgehenden und einkommenden Schiffen nur 35,53% bremischer, und von den in Hamburg im gleichen Jahre verkehrenden Schiffen nur 21,78%²⁾ hamburgischer Nationalität; dagegen waren im letzteren Hafen im Jahre 1852 49,89%³⁾ aller eingelaufenen Fahrzeuge englische Schiffe und der Anteil englischer Schiffe am Schifffahrtsverkehr Grossbritanniens war im Jahre 1836 sogar 75%⁴⁾, wie sich aus den folgenden Zahlen ergibt:

Abgesehen von den im Küstenhandel beschäftigten Schiffer liefen in englischen Häfen ein

unter englischer Flagge		11 740 Schiffe
„ der Flagge von Russland		204 „
„ „ „ „ Schweden		130 „
„ „ „ „ Norwegen		734 „
„ „ „ „ Dänemark		630 „
„ „ „ „ Preussen		572 „
„ „ „ „ anderen deutschen Staaten		505 „
„ „ „ „ Belgien		282 „
„ „ „ „ Holland		295 „
„ „ „ „ Frankreich		769 „
„ „ „ „ Spanien		33 „
„ „ „ „ Portugal		60 „
„ „ „ der ital. Staaten		25 „
„ „ „ „ Ver. Staaten v. Amerika		546 „
	Summa	<u>16 525 Schiffe</u> ⁴⁾

Die Frage, welche sich hier anschliesst, wodurch es denn England ermöglicht war, eine so grosse Anzahl Schiffe in dem Handel anderer Nationen zu beschäftigen, führt nun auf den eigentlichen Kern der ganzen Navigationsakte und ist dahin zu beantworten, dass England durch die Navigationsakte einen grossen Teil des überseeischen Handels an sich gerissen und die Rolle eines Zwischenhändlers für

1) S. Dieterici, 3. Forts., S. 580.

2) Vgl. S. 166.

3) Vgl. S. 167.

4) S. Soetbeer, Bd. I, S. 138.

Europa übernommen hatte¹⁾. Diese Abhängigkeit von dem englischen Zwischenhandel hinderte vor allen Dingen, dass deutsche Schiffe sich erfolgreich an dem überseeischen Verkehr beteiligen konnten. Sie war eine Beschränkung, welche weit nachtheiliger, als alle oben angeführten Verbote war, und eine wirkliche Fessel für die deutsche Schifffahrt, von der den deutschen Handel zu befreien, noch heute die schwierigste Aufgabe unserer Rheder ist²⁾.

Nachdem die Navigationsakte ihren Zweck erfüllt hatten, war es nicht mehr nötig, sie noch in ihrem vollen Umfange aufrecht zu erhalten. England war der erste Handelsstaat Europas geworden und liess als solcher alle andern Nationen weit hinter sich. Man hatte nicht mehr zu befürchten, dass ohne dieselben seinem Handel Abbruch geschehen werde. Es machte sich im Gegentheil eine Strömung geltend, welche die Navigationsakte als der weiteren Ausdehnung des englischen Handels und seiner Industrie nachtheilig ansah, und unter dem Einflusse der in England unter Huskisson aufkommenden Freihandelspartei wurden zu Anfang der 20er Jahre einzelnen Staaten einige Erleichterungen in den Bestimmungen der Akte gegen Einräumung andrer Vorteile gewährt. Zunächst erhielt Preussen in einem mit diesem Staate im Jahre 1824 abgeschlossenen Handelsvertrage Vergünstigungen in Bezug auf Schifffahrtsabgaben (vergl. S. 71).

Hierher gehört sodann die Supplementar-Convention zu dem Schifffahrts- und Handelsvertrage zwischen den Hansestädten und Grossbritannien vom 29. September 1825³⁾, nach deren Art. 1 hanseatische Schiffe, wenn sie aus Lübeck, Bremen oder Hamburg kamen, in allen britischen Besitzungen zugelassen wurden, während vordem z. B. ein Bremer Schiff nur, wenn es aus Bremen kam, in einen englischen Hafen einlaufen durfte, es sei denn, dass es keine der in den Navigationsakten aufgezählten Artikel geladen hatte. Ein ähnliches Zugeständnis machte England auch dem preussischen Staate in dem mit

1) Wenn somit die Navigationsakte die Hauptursache der gewaltigen Handelsmacht Englands sind, so ist doch nicht zu übersehen, dass die ausserordentlich günstige geographische Lage, welche England vor den übrigen Staaten des europäischen Kontinents auszeichnet, kaum minder zu dieser Grösse Englands beigetragen hat. Ein grosser Teil der europäischen Schiffe musste auf der Fahrt nach und von überseeischen Ländern die englische Küste passieren; es wurde also dem englischen Kaufmann und Rheder leicht, die Beziehungen zu diesen Ländern selbst zu pflegen, denn sein Land, mit zwei Seiten nach Europa gerichtet, mit der dritten auf den Ozean hinausweisend, bildete eine natürliche Brücke für den von und nach Europa stattfindenden Verkehr. S. Osiander, Betrachtungen über den preussischen Zolltarif, 1837, S. 145.

2) S. Jahresbericht des Vereins Hamburger Rheder, 1891.

3) S. Soetbeer, Bd. II, S. 209.

dem Zollverein geschlossenen Handelsvertrag vom 2. März 1841¹⁾, nach welchem preussische Rheder sich auch an dem Transport nicht preussischer Waren aus den an und zwischen der Maas, der Zuydersee und der Weser und Elbe gelegenen Häfen nach englischen Häfen beteiligen konnten. Schon im Jahre 1839 war der directe Verkehr (nicht aber der indirecte Verkehr über England) mit den Häfen von Britisch-Ostindien allen mit England in Frieden lebenden Nationen eröffnet und nur die Küstenschiffahrt englischen Schiffen noch vorbehalten; doch wurden diese letzteren Erleichterungen in ihrer Wirkung dadurch sehr abgeschwächt, dass fremde Waren mit höheren Zöllen als die englischen belegt und auch von fremden Schiffen höhere Abgaben erhoben wurden²⁾. Die zu Gunsten der englischen Schiffe differenzierten Ausgangszölle auf aus England ausgehende Waren waren in dem gleichen Jahre ebenfalls zum grössten Teil beseitigt. Aber auch in diesem Vorgehen war man sehr zurückhaltend und liess z. B. auf den sehr wichtigen Handelsartikel Steinkohle noch fast einen Prohibitivzoll bestehen, wenn sie auf fremden Schiffen nach einem anderen Lande als dem, dessen Flagge das Schiff führte, zur Ausfuhr gelangte, während sie auf britischen Schiffen zollfrei ausgeführt werden konnte³⁾. Aus der ausserordentlichen Vorsicht, mit welcher England Zugeständnisse in den Navigationsakten machte, geht hervor, welche hohe Bedeutung man ihnen noch immer für den englischen Handel und die englische Schiffahrt beilegte, und wenn sie schliesslich nach 200jährigem Bestehen doch aufgehoben wurden, so fielen sie der neuen Aera des Freihandels, der den Mercantilismus ablöste, erst zum Opfer, nachdem sie ihren Zweck, Englands Handel und Schiffahrt gross zu machen, jedenfalls glänzend erfüllt hatten.

Soviel über die englischen Navigationsakte.

Aber nicht nur Grossbritannien befolgte ein solches Prohibitiv-System, sondern mit wenigen Ausnahmen war es auch die Politik fast aller anderen Staaten. So mussten z. B. in niederländischen Häfen hanseatische Schiffe einen um 10% höheren Zoll auf eingeführte Waren bezahlen, als nationale Schiffe. Und eine noch bedeutendere Zolldifferenz bestand auf der Einfuhr von Salz und Zucker, nämlich:

Salz in niederländischen Schiffen bezahlte nichts,
 Salz in fremden Schiffen per 100 kg 2 fl.;
 Zucker in niederländischen Schiffen per 100 kg 10 Cent,

1) S. Viebahn, Bd. I, S. 235.

2) S. Lexis, Art. Schiffahrt im Handwörterb. d. Staatsw., Bd. V, S. 538.

3) S. Soetbeer, Bd. I, S. 318.

Zucker in fremden Schiffen per 100 kg 80 Cent¹⁾.

Thran als Produkt der nationalen Fischerei war zollfrei, von fremdem Thran aber musste eine Eingangsabgabe von 2 fl. per Fass entrichtet werden. Aehnliche Differenzialzölle bestanden auch in den niederländisch-ostindischen Kolonien. Die in fremden Schiffen eingeführten Waren wurden fast durchgängig doppelt so hoch besteuert, als in niederländischen Schiffen kommende. Diese lästigen Differenzialzölle, zu denen noch andere Erschwerungen traten in der Form von Verleihung von Monopolen an Handelsgesellschaften, wie die englisch-ostindische Handelskompagnie in England, und die niederländisch-ostindische Maatschappij in den Niederlanden, waren die Hauptursache, dass der deutsche Handel, besonders nach Java, Sumatra und anderen niederländischen Besitzungen im indischen Archipel gänzlich darniederlag²⁾.

Frankreich³⁾ ferner erhob an Tonnengeldern

für französische	Schiffe per Tonne	22 $\frac{1}{2}$ Cts.,	30 Cts. resp.	45 Cts.
„ englische	„ „ „	1 Frcs.		
„ nicht privilegierte	„ „ „	3 „	75 Cts.	

an Expeditionskosten

für französische und privilegierte	Schiffe bis 150 Tonnen	2 Frcs.
	„ 300	„ 6 „
	über 300	„ 15 „
für nicht privilegierte	Schiffe bis 200	„ 18 „
	über 200	„ 30 „

Spanien hatte den Verkehr mit Cuba und Portorico der fremden Flagge ebenfalls durch hohe Differenzialzölle sehr erschwert und den Verkehr mit den Philippinen seiner eignen Flagge ausschliesslich vorbehalten⁴⁾.

So wurde allgemein bis etwa zur Mitte dieses Jahrhunderts prohibitive Handelspolitik befolgt, und ihr gegenüber waren die allein stehenden deutschen Küstenstaaten machtlos. —

Ausserdem wurde die Schifffahrt aber noch durch Flusszölle erschwert, wie sie auf der Elbe und Weser erhoben wurden. Auf dem Wiener Kongress war zwar durch die Art. 108 — 117 bestimmt worden, dass die Schifffahrt auf allen Strömen und Flüssen, welche auf ihrem schiffbaren Laufe mehrere Staaten trennen oder durchschneiden, bis zu ihrer Mündung in das Meer vollständig frei, d. h. allen Schiffen

1) S. Soetbeer, Bd. I, S. 142; vgl. Osiander, Betrachtungen über den preussischen Zolltarif, 1837, S. 187.

2) S. Soetbeer, Bd. II, S. 237.

3) Ders., Bd. I, S. 154.

4) Ders., Bd. II, S. 261.

zugänglich sein, und dass die Flusspolizei- und Schifffahrtsabgaben einheitlich geregelt werden sollten. Doch ist diese Bestimmung meistens unausgeführt geblieben. *Der vom Staate Oldenburg zu Elsflcth erhobene Weserzoll wurde allerdings schon im Jahre 1820 aufgehoben und die Weser in Ausführung der Bestimmungen des Wiener Kongresses im Jahre 1823 von dem Zusammenfluss der Werra und Fulda an bis zur Mündung für frei erklärt; die letzten Reste einer Zollerhebung wurden indessen erst durch die Verträge zwischen Bremen, Hannover und Preussen in den Jahren 1856 und 1865 beseitigt¹⁾.

Mit Bezug auf den zu Stade erhobenen Zoll sagt Soetbeer noch im Jahre 1840 S. 234: „Nachteiliger als die natürlichen Schwierigkeiten (nämlich die Versandung der Elbe), welche der Seeschifffahrt entgegengetreten, und die möglichst hinwegzuräumen, Hamburg den Beruf und die Kraft in sich fühlt, erschwert den deutschen Handel der Fortbestand des Stader oder Brunshausener Elbzolls. Gefährlicher als die Versandung des Fahrwassers ist dem Elbhandel die Anschwellung jenes Zolles geworden, und die baldige Befreiung der wichtigsten Wasserstrasse Deutschlands von diesen unnatürlichen Banden ist dringendes Bedürfnis.“

Der Stader Zoll hat sich aber trotz aller Bestrebungen Hamburgs, ihn abzulösen, und trotzdem die Wiener Kongressakte bestimmt hatte, dass die Schifffahrt auf allen Strömen und Flüssen frei sein sollte, noch bis zum Jahre 1861 erhalten. Seine Beseitigung konnte auch nicht erreicht werden, als die in den Jahren 1819—21 zu Dresden versammelte Elbschifffahrts-Kommission alle übrigen Elbzölle regelte. Es glückte damals Hannover unter dem Vorgeben, der Stader Zoll sei kein Flusszoll, sondern ein Seezoll, nach dem Muster des an der Rheinmündung von Holland erhobenen Vlissinger Zolles, sowie durch Vorenthaltung des einzuliefernden Tarifs, die gesetzmässige Regulierung zu hintertreiben. Auch in der Revisionskommission vom Jahre 1824 wusste Hannover die Angelegenheit des Stader Zolls aufzuschieben, durch das Versprechen spezieller Unterhandlungen zur Ausgleichung der Beschwerden, und über dieses Versprechen kam es nicht hinaus. Hannover erhob den Stader Zoll nach wie vor von allen von seewärts kommenden Schiffen und Gütern zu Brunshausen, 14 Meilen von der Elbmündung, 4 Meilen unterhalb Hamburg. Diese Belastung des Elbhandels trug dem Königl. hannoverschen Fiskus freilich jährlich weit über 500000 Mk. Cour. ein, eine Summe, die eben so gross war, wie diejenige, welche Hamburg

1) S. Art. Weserschifffahrt in Bd. VI des Handwörterb. d. Staatsw.

jährlich aufwendete, um das Fahrwasser der Elbe in gutem Zustande zu erhalten, während Hannover auch nicht das Mindeste in dieser Hinsicht zur Erleichterung des Elbhandels that¹⁾.

Diese Flusszölle schaden dem Handel Bremens und Hamburgs um so mehr, als dieselben Hindernisse auf dem Rheine, der im Gütertransport aus überseeischen Ländern in das Innere von Deutschland mit der Elbe und Weser konkurriert, seit dem Pariser Frieden vom 30. Mai 1814 und ferner durch einen zwischen Preussen und Holland am 3. Juni 1837 abgeschlossenen Reciprocitätsvertrag beseitigt wurden, so dass von da an die Versorgung des Rheinlands über Holland ungehindert erfolgen konnte. Namentlich litt hierunter die Einfuhr von Zucker und Kaffee über Bremen und Hamburg, die infolgedessen zum Teil über Holland ging. So importierte letzteres Land aus Java und Madura

1826 20 Mill. kg Kaffee und 1 Mill. kg Zucker

1839 46 " " " " 53 " " "

während in Bremen die Einfuhr von Kaffee, die im Durchschnitt von 1822/26 12 Mill. Pfd. betrug, sich bis 1838 nur auf 15 Mill. Pfd. steigerte und der Import von Zucker sogar von 27 Mill. Pfd. im Jahre 1832 auf 15 Mill. Pfd. im Jahre 1841²⁾ sank.

Was nun endlich den drückendsten aller Zölle, den Sundzoll anbetrifft, so genügt es dem, was bereits früher darüber gesagt ist (vergl. S. 9/10), noch einiges zur Ergänzung hinzuzufügen. Dänemark erhob den Sundzoll bereits seit dem 13. Jahrhundert und zwar nicht nur im Sund, sondern auch im grossen und kleinen Belt, und sah diese Einnahme als eines seiner wichtigsten Privilegien an. Indes widersetzten die die Ostsee befahrenden anderen Nationen sich nicht selten dieser oft mit grosser Willkür bewirkten Erhebung, zuerst die Hansestädte, als diese im 13. Jahrhundert ihrer Seemacht, besonders auch in der Ostsee grosse Bedeutung verschafft hatten, und meist geschah es mit sehr entschiedenem Erfolge. Nachdem aber mit dem Verfall der hansischen Macht das Ansehen derselben sehr gesunken und es den dänischen Königen gelungen war, ihre Autorität fester zu begründen, sahen diese den Sundzoll immer mehr als vorzügliche Finanzquelle an, welche in dem Masse reichlicher floss, in welchem der Verkehr zwischen dem Südwesten und Nordosten Europas zunahm. Ursprünglich ward die Abgabe nur von der Schiffsladung — als Tonnengeld — erhoben, im 16. Jahrhundert aber wurde sie in

1) Soetbeer, Bd. I, S. 235.

2) S. Gülich, Bd. IV, S. 413 u. Tab. 88 u. 153.

eine Abgabe von den verschiedenen Gütern der Ladung verwandelt. Diese häufig ganz willkürlich erhobenen Zölle empfand man in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts besonders drückend, und es gelang auch den vereinigten Vorstellungen mehrerer europäischen Regierungen, Dänemark zu veranlassen, dass der Sundzolltarif endlich im August 1841 einer Revision unterzogen wurde¹⁾. Doch dauerte es noch weitere 16 Jahre, ehe, infolge der Weigerung der Vereinigten Staaten von Amerika, den Zoll weiter zu zahlen, es dazu kam, dass Dänemark gegen eine beträchtliche Entschädigung auf die fernere Erhebung des Sundzolles verzichtete.

So lagen in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts im allgemeinen die handelspolitischen Verhältnisse in und um Deutschland, die im Verlauf der folgenden Darstellung noch wiederholt zu berühren sein werden.

1) S. Gülich, Bd. IV, S. 331/2.

Zweiter Abschnitt.

Die Ostsee-Rhederei.

I. Die Rhederei Preussens.

1. In den Jahren 1805—15.

Wenn man sich, von ganz kleinen Häfen absehend, die zahlreichen grösseren Häfen Preussens vergegenwärtigt,
in Ostpreussen: Memel, Königsberg mit Pillau,
in Westpreussen: Elbing und Danzig,
in Pommern: Kolberg, Stolpmünde, Rügenwalde, Stettin mit Swinemünde, Stralsund, Greifswald, Wolgast, Uckermünde und Barth,

so kann man wohl sagen, dass das Land von Natur aus günstige Bedingungen zum Betriebe der Rhederei hat. Die grössten der gesamten Häfen liegen an bedeutenden Strömen, so Königsberg, Danzig und Stettin. Auch Memel ist insofern begünstigt, als hier ein guter Hafen nahe am offenen Meere liegt, ein Vorzug, den zum Teil freilich auch die kleineren Häfen besitzen, wie Kolberg, Stolpmünde, Stralsund, Barth u. s. w., wo aber das Fahrwasser doch nicht die Tiefe wie bei Memel hat¹⁾.

Das Handelsgebiet dieser Städte ist zunächst ihre nähere Umgebung, die sich bei Stettin, Danzig, Königsberg und Memel stromaufwärts erweitert. Das weitere Handelsgebiet sind die hinter ihnen liegenden preussischen Provinzen, ferner Polen und der westliche Teil Russlands. Im Westen wurde es in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts durch Mecklenburg, dessen Binnenzölle allen Handel unterbanden, und durch das sich noch östlich der Elbe fortsetzende hamburgische Handelsgebiet begrenzt; nach Süden aber reichte es, wie z. B. bei

1) Während das Fahrwasser bei erstgenannten Häfen fast durchweg nur bis 4,5 m tief ist, können in Memel Schiffe mit einem Tiefgang bis 5,9 m einlaufen. S. Friedrichsen, Die deutschen Seehäfen, 1889.

Stettin, bis nach Oesterreich hinein¹⁾. Die genannten Häfen waren für das Gebiet in der angegebenen Umgrenzung die natürlichen Umschlagsplätze zur Vermittlung der seewärtigen Ein- und Ausfuhr.

Die Hauptgegenstände des Exports waren zumeist landwirtschaftliche Rohprodukte, vor allem Getreide, sodann Holz, ferner Flachs, Hanf und Wolle. Eingeführt wurden Kolonialwaren, wie Kaffee, Thee, Rohrzucker, sowie Taback und Wein, ferner Steinkohlen und Eisen, Industriewaren, namentlich Gewebe aus England. Soweit diese Gegenstände aus preussischem Gebiet kamen, oder nach Preussen gingen, konnten sie den preussischen Ostseehäfen auch nicht entgehen. Anders stand es mit Russland und Polen; hier war die Möglichkeit des Exports und Imports nicht so sicher, und namentlich Memel, Königsberg und Danzig, zu deren natürlichem Hinterland eben jene Gebiete von Russland und Polen gehörten, hatten darunter zu leiden, wenn Russland die Einfuhr durch hohe Zölle erschwerte, und ihnen infolgedessen nach Osten hin nur der schmale Strich preussischen Gebiets bis an die russische Grenze für ihren Absatz verblieb.

Was das preussische Absatzgebiet der Ostseehäfen betrifft, so war hier der Handel keineswegs frei und unbeschränkt. Im Gegenteil bis zum Jahre 1806 war das preussische Staatsgebiet durch nicht weniger als etwa sechzig verschiedene Zollsysteme, bezw. Tarife, mit ebenso zahlreichen Zollschranken und Zollgrenzen zerrissen, jede Stadt durch die städtische Accise vom platten Lande abgetrennt und der Verkehr zwischen Stadt und Land den lästigsten Plackereien und Kontrollen unterworfen. In der einen Provinz, selbst in einem Teile derselben, war die Einfuhr von gewissen Produkten und Fabrikaten erlaubt, in dem anderen entweder ganz verboten oder mit schweren Tarifen belastet; und während in den westlichen Provinzen beinahe alle Gegenstände fremder Herkunft frei oder gegen eine mässige Abgabe eingeführt werden durften, war für die östlichen Provinzen, rechts der Elbe, die Steuerfreiheit eine seltene Ausnahme²⁾. Ja, selbst auf Getreide, diesen wichtigsten Ausfuhrartikel der Ostseeprovinzen, wurde ein Ausfuhrzoll erhoben, der nach einer königlichen Verordnung vom 2. August 1811 noch 16 $\frac{1}{4}$ Thlr. pro Last Weizen und 8 $\frac{1}{2}$ Thlr. pro Last Roggen betrug³⁾. Derselbe wurde erst im Jahre 1822 beseitigt.

Von einem Absatzgebiete in dem heutigen Sinne konnte nicht die Rede sein. Der Handel ging nur unter den grössten Be-

1) S. Dullo, S. 2 u. Beiträge zur Kunde Pommerns 1847, H. 1, S. 69.

2) S. Krökel, Das preussische Zolltarifsystem 1881, S. 3; vgl. auch Dieterici, Der Volkswohlstand im preussischen Staat 1846, S. 7.

3) S. Krökel, S. 54/55.

schwerlichkeiten vor sich und musste, verteuert durch die vielen Abgaben, in einem weiteren Umkreise von den Seestädten schliesslich ganz zum Stocken kommen. Zudem gab es noch keine Landstrassen. Im ganzen preussischen Staat gab es 1805 nur eine Chaussee, die von Berlin nach Potsdam führte¹⁾ und einige Landstrassen in Schlesien, im ganzen aber kaum 10 Meilen, und wenn Friedrich der Grosse am 11. Oktober 1773 an Voltaire schrieb: „j'ai fait faire des grands chemins dans les montagnes pour la facilité du commerce“, so waren darunter nicht Kunststrassen im heutigen Sinne des Wortes zu verstehen, sondern nur breitere und bessere Wege²⁾.

Die Bevölkerung auf dem platten Lande waren Rittergutsbesitzer und Domänenpächter und, grösstenteils ihnen erbunterthänig war der sogenannte kontribuable Stand, die Bauern, Kossäten, Büdner und Einlieger. Der Rittergutsbesitzer hatte die Gerichtsbarkeit, die Polizeigewalt über die Insassen im Dorfe, er vertrat sie in allen öffentlichen Angelegenheiten und war Patron der Kirche. Auf der Domäne übte dieselben Rechte der Pächter. Ausserdem gab es auf dem Lande noch Schmiede, Müller und einzelne solche Gewerbetreibende, die für die Landwirtschaft unentbehrlich waren. Alle übrigen Gewerbe aber mussten hauptsächlich in den Städten in Zünften getrieben werden. Auch der Handel war nur in der Stadt vertreten; Kaufleute durften nur in Städten wohnen, wo sie sich zu Gilden vereinigen mussten³⁾.

Preussen besass damals als grössere Häfen nur Memel, Königsberg und Stettin und das 1793 aus der Teilung Polens hervorgegangene Danzig. Erst nach dem Wiener Kongres im Jahre 1814—15 war es in den Besitz des heutigen Regierungsbezirkes Stralsund und damit von ganz Pommern gelangt und besass so eine ununterbrochene Küste von der Mecklenburgischen Grenze bis nach Memel.

Die Lage der Rhederei war nun um diese Zeit trotz der gebundenen Verhältnisse im Lande eine sehr günstige: die Zahl der Schiffe hatte sich zu Ende des 18. Jahrhunderts gehoben durch die Kriege, welche damals gegen Frankreich geführt wurden, da während derselben die preussischen Schiffe als neutrale Flagge begehrt waren. Auch hatte sich der Handel Preussens selbst infolge langen Friedens ungestört entwickeln können. Beide Umstände hatten die Kornausfuhr aus den Ostseeprovinzen und damit die Wohlhabenheit im Lande ausserordentlich gesteigert. Der Verbrauch von Kolonialwaren und

1) S. Dieterici, Volkswohland, S. 181.

2) Ders., S. 2/6.

3) Ders.

englischen Industrieprodukten war ein fast unnatürlich grosser geworden¹⁾.

Der Wert der Einfuhr von England hatte

1801	Pfd. Sterl.	532 000	betragen und stieg dann ²⁾
1802	auf „	818 000	
1803	„ „	1 544 000	
1804	„ „	3 941 000	
1805	„ „	5 017 000 ³⁾	

Als ein weiterer Beweis für die günstigen Schiffahrtsverhältnisse jener Zeit ist noch zu bemerken, dass Danzig in den 6 blühendsten Jahren von 1797—1802 durchschnittlich 16 000 Last an inländischem Getreide, ausserdem noch 23 500 Last an polnischem Getreide versandte. Die Zahl der im Jahre 1803 in Danzig eingelaufenen Schiffe betrug 1903⁴⁾. Elbing verschiffte an inländischem Getreide von dem nordamerikanischen Freiheitskriege an bis 1802 im jährlichen Durchschnitt 14 000 Last Getreide⁵⁾. Die Getreideausfuhr Königsbergs betrug in den Jahren von 1793—1800 nie unter 20 000 Last⁶⁾.

Im Hafen von Pillau waren im Durchschnitt der Jahre 1770—79 nur 718 Schiffe eingegangen, dagegen

1780—82:	900—1000	Schiffe,
1783:	1569	„
1784:	1964	„
1785:	1270	„

überhaupt von

1780—89	durchschnittlich	1171	Schiffe,
1790—97	„	1121	„
1800—05	„	1087	„ ⁷⁾ .

1) S. Schubert, Ostpreussens Handel, S. 11.

2) S. Gülich, Tab. z. Teil I, S. 20.

3) Hierbei darf nicht unerwähnt bleiben, dass gerade im Jahre 1805, wo die Einfuhr aller Konsumartikel am bedeutendsten war, gleichzeitig die grösste Not in den untern Klassen herrschte. Als eine Folge des oben beschriebenen Zustandes der Fesselung alles Handels und Verkehrs und des Gewerbes an privilegierte Stände kam der zufließende Reichtum auch offenbar nur den wohlhabenden Städtern und den Gutsbesitzern zu Gute, während der Bauer selbst darbt. Die Getreidepreise waren nämlich infolge der starken Getreideausfuhren so ausserordentlich hoch, dass der kleine Mann und der Bauer, der nicht genügend eignes Land besass, um seinen Bedarf an Korn decken zu können und sich keinen regelmässigen Nebenverdienst schaffen konnte, Not litt. Namentlich in den Gegenden, wo Spinnerei und Weberei betrieben wurde, befanden sich die Menschen in einer jämmerlichen Lage, weil die Preise ihrer Produkte nicht in gleichem Masse wie die Getreidepreise gestiegen waren. S. Gülich, Bd. II, S. 399.

4) S. Oelrichs, S. 5.

5) S. Schubert in Redens Zeitschrift 1847, S. 3.

6) S. die preuss. Ostseeprovinzen u. ihre Weltstellung i. d. Gegenwart 1848, Bd. I, S. 118.

7) S. Meier, Beiträge.

Wie auf S. 18 bemerkt, war der Schiffsbau in Königsberg um diese Zeit hoch entwickelt. Die Stadt selbst besass 1783 eine Flotte von 91 Schiffen¹⁾.

Auch Memel hatte in seiner Rhederei schnell zugenommen, es besass

1780:	8	Schiffe	
1781:	15	„	
1782:	25	„	mit 1684 Last (2500 RT.) ²⁾
1791:	17	„	
1801:	27	„	mit 3400 Last (5100 RT.)

Ebenso Stettin; es besass

1777:	72	Seeschiffe,	215	Leichter- und	6	Holzschiffe ³⁾
1791:	122	„	186	„		
1794:	121	„				

Im Jahre 1800 hatte Stettin inkl. der kleinen Nachbarorte 276 Seeschiffe mit 19000 Licentiat-Lasten à 5760 Pfd. (41000 RT.)⁴⁾, die einen Wert von 1½ Mill. Thalern repräsentierten, ausschliesslich der Leichterfahrzeuge.

Ueber Swinemünde kamen in Stettin an⁵⁾

1790:	1051	Schiffe
1791:	1166	„
1792:	1069	„
1793:	1121	„
1794:	1080	„

Die Gesamteinfuhr Stettins zur See belief sich 1797 auf 7½ Mill. Thal. und unter den Waren war der Import von Wein aus Frankreich besonders gross; er betrug in diesem Jahre nicht weniger als 20000 Oxhoft.

Was nun den Bestand der preussischen Handelsflotte anbelangt, so ist zu bemerken, dass verlässliche Nachrichten über denselben erst seit dem Jahre 1805 vorhanden sind; es hatten zu Ende dieses Jahres:

Memel	25	Schiffe mit	4 155	Last ⁶⁾	(6 200	RT.)
Königsberg mit Pillau	92	„ „	13 469	Last ⁶⁾	(20 200	„)
Ostpreussen insgesamt			17 624	Last ⁷⁾	(26 400	„)

1) S. Meier, Beiträge, S. 83.

2) S. Memeler Denkschrift über Minge Kanal von 1862, S. 45/7.

3) S. Restorffs Beschreibung von Pommern, S. 49.

4) S. Beiträge zur Kunde Pommerns 1847, H. 1, S. 66.

5) S. Restorffs Beschreibung von Pommern, S. 49.

6) S. Brämer, S. 326.

7) Die Summe der in Ostpreussen vorhandenen Schiffe setzt sich aus dem Bestande der Häfen Memel und Königsberg mit Pillau zusammen; in Westpreussen aus Elbing und

Elbing	21	Schiffe mit	2 870 Last ¹⁾	(4 300 RT.)
Danzig	114	„ „	24 268 Last ¹⁾	(36 400 „)
Westpreussen insgesamt	„		<u>27 138 Last²⁾</u>	(40 700 „).

Im Regierungsbezirk Stettin³⁾ waren im Jahre 1805: 411 Schiffe mit 35 251 Last⁴⁾ (52 900 RT.)

Die Zahlen für die Häfen des Regierungsbezirks Köslin: Köslin, Kolberg, Stolpmünde, Rügenwalde sind wie bei Stettin (Stadt) erst seit 1838 vorhanden. Brämer S. 312 giebt für diesen Regierungsbezirk im Jahre 1816 an:

56 Schiffe mit 3522 Last (5300 RT.);

Nimmt man an, dass dieselben Veränderungen, welche in den Regierungsbezirken Königsberg, Danzig und Stettin im Schiffsbestand eintraten, auch für den Regierungsbezirk Köslin zuträfen, dass sich nämlich der Bestand von 1816 gegenüber dem von 1805 wie 5:8 verhält, und wendet man dieses Verhältniß auf den Regierungsbezirk Köslin an, so erhält man für 1805

etwa 5630 Last (8400 RT.);

Pommern in der Grösse von 1805 hätte hiernach also damals

etwa 40880 Last (61300 RT.)

gehabt.

Durch die Addition des Bestands aller 3 Provinzen ergiebt sich alsdann für Preussen im Jahre 1805 ein Bestand von

etwa 85650 Last (128400 RT.)

Um nun für spätere Vergleiche eine einheitliche Basis zu haben, ist der Bestand der Schiffe in den Häfen des Regierungsbezirks Stralsund, welcher damals, wie oben bemerkt, noch unter schwedischer

Danzig; in Pommern aus dem Bestande der Schiffe in den Regierungsbezirk Köslin und Stettin, ferner aus den Rhedereien Stralsunds mit seinen kleinen Nachbarhäfen und aus den in Greifswald, Wolgast und Barth beheimateten Schiffen. Die vielen ganz kleinen Häfen sind bei Brämer und Dieterici, für das Total der Provinzen nicht in Betracht gezogen, wie sich aus der Addition der Zahlen für obige Häfen ergiebt, vermutlich, weil von diesen aus weniger eigentliche Seeschiffahrt, als Küstenschiffahrt betrieben wurde, bezw. weil die Rhederei so unbedeutend war, dass sie auf das Total der in den Provinzen beheimateten Seeschiffe nicht von wesentlichem Einfluss war.

1) u. 2) Vergl. Anm. 6 u. 7 auf p. 43 u. 44.

3) Für die Stadt Stettin allein mit Swinemünde liegen von 1795 an bis zum Jahre 1838 (bezw. Ende 1837) keine Zahlen vor; wir müssen deshalb diejenigen nehmen, welche für den Regierungsbezirk Stettin bei Ferber und Brämer zu finden sind, wodurch die Zahl der Schiffe vielleicht etwas grösser erscheint, der Lastengehalt indessen nicht sonderlich beeinflusst sein dürfte, da in den im Regierungsbezirk ausserhalb Stettins gelegenen Ortschaften, Seeschiffahrt in grösserem Umfange nicht getrieben wurde (vgl. S. 97).

4) S. Brämer, S. 326 (und Ferber, neue Beiträge 1832).

Herrschaft stand, hinzuzufügen. Stralsund hatte mit den kleinen benachbarten Häfen¹⁾:

	264	Schiffe	mit	17 424	Last (26 100 RT.)
Wolgast:	69	„	„	4 264	Last (6 400 „)
Greifswald:	91	„	„	4 614	Last (6 900 „)
Barth:	15	„	„	577	Last (900 „) ²⁾

Regierungsbezirk Stralsund insges. 26 879 Last (40 300 RT.)

Die gesamte Provinz Pommern hatte also (den Regierungsbezirk Stralsund eingerechnet)

ca. 67 760 Last (101 600 RT.)

und ganz Preussen in der Grösse von 1815 besass im Jahre 1805 hiernach

ca. 112 530 Last (168 700 RT.)¹⁾

In diese Blüte der preussischen Rhederei und des Handels fielen nun zwei harte Schläge, das Embargo und die Wegnahme preussischer Schiffe durch die Engländer im Jahre 1806, als preussische Truppen Hannover besetzten, und die Kontinentalsperre. Durch das Embargo wurden binnen kurzem über 400 preussische Schiffe von englischen Kriegsschiffen und durch Private, denen Kaperbriefe erteilt waren, aufgebracht. Zugleich blockierten die Schweden, in Verbindung mit den Engländern und gestützt auf Schwedisch-Pommern, alle Ostseehäfen Preussens, sowie die Mündungen der Weichsel, Pregel, Oder und Peene. Die preussischen Schiffe, welche den Heimathafen nicht erreichen konnten, flüchteten und waren vielfach in französische Häfen eingelaufen; doch waren sie auch hier verloren, als Preussen mittlerweile in den Krieg mit Frankreich hineingerissen wurde³⁾. Es folgte dann die unglückliche Schlacht bei Jena 1806 und der Zusammenbruch Preussens. Napoleon erliess die bekannten Dekrete von Berlin vom 21. November 1806, die Dekrete von Warschau vom 25. Januar 1807 und von Mailand vom 23. November 1807, wodurch die Kontinentalsperre gegen England angeordnet wurde, deren Befolgung auch in den preussischen Häfen erzwungen wurde. Sie verschlossen alle preussischen Häfen für englische Schiffe und

1) Auch für Stralsund allein liegen keine Zahlen vor, und wenn Dieterici, Erwerbs- und Verkehrsstatistik 1845/8, Bd. III, S. 426, Zahlen für Stralsund Stadt angiebt, so ist doch anzunehmen, dass in dieselben auch die kleineren Nachbarorte hineingezogen sind, da sie sich fast regelmässig mit denjenigen Zahlen decken, welche Brämer für „Stralsund und Nachbarorte“ angiebt; auch hier dürfte die Differenz zwischen Stralsund Stadt und Stralsund mit Nachbarorten wie bei Stettin nicht bedeutend sein.

2) S. Brämer, S. 326 und Ferber, Tab. VIII, S. 174.

3) S. die preussischen Ostseeprovinzen und ihre Weltstellung in der „Gegenwart“ Bd. I, S. 116/7.

hoben beinahe jede direkte Verbindung Preussens mit den britischen Inseln auf. England blockierte seinerseits die Küste derjenigen Länder, welche diesem Gebote Folge leisteten. Ein zweites Mailänder Dekret vom 17. Dezember 1807 verschärfte die schon getroffenen Massregeln noch mehr. Der ganze sonst so lebhafteste Handel kam ins Stocken und preussische Schiffe wagten sich aus Furcht vor den Kapereien überhaupt nicht mehr aus den Häfen hinaus.

Vom April 1810 ab wurde kein Schiff, welches aus einem europäischen Hafen kam, in preussischen Häfen mehr zugelassen, sofern dessen Ladung in nach dem Kontinentalsystem nicht zulässigen Waren bestand,

Dem Eingang der meisten Waren standen überhaupt unerschwingliche Eingangszölle entgegen. Dieselben betragen für Manufakturwaren durchschnittlich 75 Thlr. und der Durchgangszoll 25 Thlr. pro Centner; für Kaffee und andere Kolonialwaren mussten ca. 100% vom Werte an Eingangsimpost gezahlt werden. Ein Schiff von 70 Last, welches in Königsberg mit 100 Fässern Kaffee, 30 Kisten Indigo und 50 Centner Zucker einging, hatte über 80000 Gulden Eingangsimpost zu erlegen und infolge des Krieges wurde dieser Zoll unter der Bezeichnung Kriegsimpost noch erhöht. Für die Ausfuhr von Getreide und Bauholz sollte ein ausserordentlicher Impost von 32 Thlr. 12 Gr. für die Last erhoben werden.

Die Einfuhr aus Grossbritannien sank unter diesen Verhältnissen im Vergleich zu früheren Jahren (S. 42) ganz ausserordentlich, sie war

1806:	Pfd. Sterl.	46 200
1807:	„ „	153 000
1808:	„ „	70 000

1809 steigerte sie sich vorübergehend auf Pfd. Sterl. 594 000 und infolge laxer Handhabung der Sperre

1810 gar auf Pfd. Sterl. 2 597 000¹⁾,

indessen brachte ein Patent, welches hieraufhin am 10. Oktober 1810 erlassen wurde, den Handel abermals zum Stocken. Nach demselben sollten alle seewärts einkommenden Kolonialwaren ohne weitere Untersuchung ihres Ursprungs als englische angesehen, und nur wenn sie mit französischen Certificaten versehen waren, zugelassen werden. Die Zollsätze für die zugelassenen Waren überstiegen alle bisherigen; für 1 Centner Baumwolle wurde 105 Thlr.,

„ 1	„	Rohwolle	39	„
„ 1	„	Thee	118	„
„ 1	„	Kaffee	52	„ 12 Gr. erhoben ²⁾ .

1) S. Gülich, Tab. zu Teil I, S. 20.

2) S. Meier, Beiträge, S. 94.

Infolgedessen fiel wiederum die Einfuhr aus England

1811 auf Pfd. Sterl. 57 000

1812 „ „ „ 84 000.

Auch der Verkehr mit Russland wurde durch die Continentsperre gehemmt.

Von Seite Preussens war der Zoll auf russische Produkte erhöht und auf Verlangen Napoleons am 15. April 1812 eine Verordnung erlassen, nach welcher, um der Kontinentsperre eine noch grössere Wirkung zu geben, alle landwärts von Russland kommenden Kolonialwaren, selbst wenn der Ursprung durch Certificate beglaubigt war, konfisziert werden sollten. Russland antwortete mit Einfuhrverboten und erhob seinerseits von den wenigen Waren, welche noch zugelassen wurden, einen übermässigen Eingangszoll¹⁾.

Anstatt des regulären Handels bildete sich nun ein lebhafter Schmuggel aus, und suchte sich über die russische Grenze an den Zollstationen vorbei seinen Weg.

Dass damals ganz aussergewöhnliche Zeiten gewesen sein müssen, geht aus den Statistiken hervor, die über einen etwa noch stattfindenden regulären Handelsverkehr keinen Aufschluss mehr geben, was mit den Worten begründet wird, dass der Verkehr durch den Krieg oft ganz aufgehört habe; häufig auch ist alles ein Raub der Flammen geworden, und sind aus diesem Grunde keine Aufzeichnungen erhalten.

Es lässt sich aber trotzdem bei einzelnen Häfen verfolgen, wie die Kriegszeiten auf den Handel eingewirkt haben.

So liefen in Königsberg²⁾ ein:

1806: 339 Schiffe

1807: 980 „

1808: 51 „

1809: 262 „

1810: 381 „

1811: 103 „

1812: 34 „

1813: 678 „

über den sonst so lebhaften Getreide-, Flachs-, Hanf- und Heede-Export Königsbergs fehlt dagegen von 1803—1819 jegliche Angabe.

Ein grosser Speicherbrand, der am 14. Januar 1811 ausbrach, zerstörte hier für mehr als 12 Mill. Thlr. Güter und brachte allein an Gebäuden der Königsberger Feuer-Societät einen Verlust von 855 862 Thlrn.

1) S. Meier, Beiträge, S. 95.

2) Ders.

Die Verluste an Naturalien, Kontributionen, Einquartierungslast, Erpressungen aller Art bei den Durchmärschen, die Folge unbestellter Saatefelder bis zum Sommer 1814, abgeweideter Getreidefelder, Verwüstungen in Städten und Dörfern wurden allein für Ostpreussen auf 150 Mill. Thlr. berechnet¹⁾.

Zur See hörten die Kapereien der Handelsschiffe seitens der Engländer und Schweden nicht auf, sie wurden 1807 und 1808 von den Dänen fortgesetzt, und selbst während des Waffenstillstandes von 1813 dauerte das Aufbringen preussischer Schiffe noch fort.

Nach einer Schadensliquidation der Rheder und Kaufleute in Königsberg hatten dieselben in jenen Jahren einen Verlust von 538884 Thlrn, erlitten, abgesehen von dem bedeutenden Schaden durch Stillliegen der Schiffe. Mehrere Kaufleute und Rheder verarmten und besonders die letzteren waren in den Jahren 1807—13 so arg mitgenommen, dass seitdem die Rhederei ihre frühere Bedeutung in Königsberg nicht wieder erreicht hat²⁾.

Die Leiden der Provinz Westpreussen waren kaum geringere. Sie waren durch die zweimalige Belagerung von Danzig in den Jahren 1807 und 1813 für die Stadt selbst fast noch grösser als bei Königsberg. Die Opfer, welche die Stadt an barem Gelde bringen musste, betragen über 40 Mill. Gulden. Dabei lag der Handel während des Krieges fast ganz darnieder. Im Jahre 1808 betrug die Zahl der eingelaufenen Schiffe nur 32; am höchsten war dieselbe im Jahre 1810, wo sie sich auf 310 belief, aber auch hierunter waren noch 258 Schiffe, welche nur Ballast geladen hatten. Die Kontinentalsperre hätte den ganzen Handel vollständig vernichten müssen, wenn es den Danziger Kaufleuten nicht möglich gewesen wäre, durch Bestechung der französischen Beamten, und durch Zahlung einer Abgabe an den Gouverneur, die Einfuhr englischer Waren heimlich zu bewirken³⁾.

Der Krieg hatte überall gehaust, die Verluste waren gross und so war auch die Rhederei aus ihrer Blüte von 1805 in eine traurige Lage herabgestürzt. Der Schiffsbestand in Preussen betrug am Ende des Jahres 1815 nur noch 77 124 Last⁴⁾ (115700 RT.); derselbe war seit Ende 1805 somit im Verhältnis von 100 : 69 zurückgegangen. Der Verlust war nicht überall gleichmässig, wie die folgenden Zahlen zeigen:

1) S. Schubert in Redens Zeitschrift 1847, S. 27.

2) S. Meier, Beiträge, S. 84.

3) S. Oelrichs, Beiträge, S. 5.

4) S. Dieterici, 3. Forts., S. 426.

Zu Ende des Jahres 1815 war der Bestand

in Ostpreussen ¹⁾ :	10610 Last (15900 RT.)
„ Westpreussen ¹⁾ :	19423 „ (29100 „)
„ Pommern ¹⁾ :	47091 „ (70600 „)
zusammen	<u>77124</u> Last (115700 RT.);

und gegenüber 1805 also

in Ostpreussen	wie 100 : 60
„ Westpreussen	„ 100 : 71
„ Pommern	„ 100 : 69.

Am stärksten hatte hiernach die Provinz Ostpreussen gelitten, und hauptsächlich war hier die Rhederei Königsbergs durch den Krieg stark mitgenommen. Memel freilich besass 1805, wie oben angegeben, 25 Schiffe mit 4155 Last (6200 RT.), Ende 1815 dagegen 59 Schiffe mit 5630 Last²⁾ (8000 RT.), das ist eine Zunahme von 100:130; allein hier lagen, wie sogleich zu erläutern sein wird, besondere Verhältnisse vor.

Königsberg mit Pillau aber, welches wie bemerkt, 1805:92 Schiffe mit 13469 Last (20200 RT.) hatte, besass Ende 1815 nur 40 Schiffe mit 5250 Last (7900 RT.)²⁾; der Bestand war hier mithin im Verhältnis von 100:39 zurückgegangen.

Die Ursachen, dass gerade Königsberg so gelitten hatte, sind in dem ausserordentlichen Unglück zu erblicken, welches diese Stadt zu erdulden hatte. Da sie verhältnismässig am blühendsten unter den Städten der Ostseeprovinzen dastand, so war sie auch am meisten den Angriffen ausgesetzt und in einem allgemeinen Niedergang musste die Gefahr zu verlieren, für solche Städte am grössten sein. Anders in Memel. Der Schmuggelhandel, der während der Kontinentalperre zwischen Russland und Preussen mit englischen Waren getrieben wurde, hatte hier, trotz aller Erschwerungen, den Handel nicht zum Stillstand gelangen lassen. Karawanen einspänniger russischer Fuhren führten aus den russischen Ostseehäfen die von englischen Schiffen dahin gebrachten Kolonialwaren nach Preussen. Die Nähe der russischen Grenze, welche in normaler Zeit den Memeler Handel infolge der russischen Zollpolitik beeinträchtigte, brachte der Stadt jetzt Gewinn³⁾. Dann gewann Memel aber auch durch das Unglück Danzigs, indem der lebhafte Holzhandel mit eichenen Stäben und Schiffsbauplanken, der früher aus Volhynien über Danzig ging, sich während der Besetzung Danzigs durch die Franzosen im Jahre

1) S. Dieterici, 3. Forts., s., S. 426.

2) S. Brämer, S. 326.

3) S. Schubert, Ostpreussens Handel, S. 12.

1808, nach Memel hinzog und der letzteren Stadt alsdann auch verblieb¹⁾. Ueberhaupt scheint hier während der Kontinental Sperre der Handel nicht so zum Stillstand gekommen zu sein wie in Königsberg. In den Jahren 1802 und 1803 waren 800—900 Schiffe in den Memeler Hafen eingelaufen, dann sank die Zahl 1806, als eine schwedische Fregatte den Hafen blockierte und England das Embargo auf preussische Schiffe gelegt hatte, auf 155. Nach Aufhebung dieser Sperre gelangte der Handel 1807 nochmals zu auffallendem Glanze, als für die preussischen und russischen Heere viel Getreide verschifft wurde und nach England grosse Holzladungen gingen, infolgedessen in diesem Jahre 1404 Schiffe expediert werden konnten. Nach dem Tilsiter Frieden musste aber im Jahre 1808 aller Handel mit England abgebrochen werden, was zur Folge hatte, dass nur 75 Schiffe ausliefen. In den Jahren 1809 und 1810 nahm der Seehandel wiederum zu, wenn auch die Zahl der ausgehenden Schiffe nur auf wenig über 300 stieg²⁾. So ist die günstigere Lage der Memeler Rhederei im Jahre 1815 allerdings leicht zu erklären.

Elbings Rhederei war im Verhältnis von 100 zu 67 zurückgegangen. Es besass 1805 wie bemerkt (S. 44) 21 Schiffe mit 2870 Last (4300 RT.), dagegen Ende 1815: 17 Schiffe mit 1930 Last³⁾ (2900 RT.), Aehnlich in Danzig, wo 1805 119 Schiffe mit 24268 Last (36400 RT.) gezählt wurden, dagegen 1815 79 Schiffe mit 17493 Last³⁾ (26200 RT.), also ein Rückgang im Verhältnis von 100:72 stattgefunden hatte. Danzig hatte demnach, trotzdem es schwer mitgenommen wurde, doch nicht so grosse Verluste gehabt, wie Königsberg, und auch nicht wie Stettin, welches 1805 411 Schiffe mit 35251 Last (52900 RT.), dagegen 1815 nur noch 231 Schiffe mit 19993 Last (30000 RT.)⁴⁾ besass und im Verhältnis von 100:57 in seinem Schiffsbestande zurückgegangen war.

Eine ähnliche Abnahme findet sich aber auch bei denjenigen Häfen, welche bis 1815 noch unter schwedischer Herrschaft standen.

Stralsund hatte 1815⁵⁾:

142 Schiffe mit 11503 Last (17300 RT.) gegen
264 „ „ 17424 „ (26000 „) i. J. 1805⁵⁾,

d. i. ein Rückgang von 100 auf 66;

1) S. Memeler Denkschrift, S. 45.

2) S. Memeler Denkschrift, S. 47.

3) S. Brämer, S. 326.

4) S. Brämer, S. 326; vgl. übrigens oben S. 44. Anm. 3.

5) Vgl. S. 44.

Wolgast¹⁾ 1805: 69 Schiffe mit 4264 Last (6400 RT.)²⁾,

Dagegen 1815: 44 „ „ 3448 „ (5300 „)

d. i. ein Rückgang von 100 auf 81;

Greifswald¹⁾ 1805: 91 Schiffe mit 4614 Last (6900 RT.)²⁾,

gegen 1815: 45 „ „ 2827 „ (4200 „)

d. i. ein Rückgang von 109 auf 61.

Nur Barth, dessen Flotte 1805 noch kaum nennenswert war, hatte seine Rhederei nicht nur erhalten, sondern sie während der Kriegszeit sogar sehr bedeutend vergrößert; sie bestand 1805 angeblich aus 15 Schiffen mit 577 Last (900 RT.), dagegen 1815 aus 65 Schiffen mit 5820 Last (8700 RT.), und war demnach im Verhältnis von 100:991 vermehrt. Dass unter so ungünstigen Handelsverhältnissen, wo die Rhedereien aller Häfen zurückgingen, eine einzige, und dazu noch diejenige eines unbedeutenden Hafens, so zunehmen konnte, muss auffallen. Auf welche Umstände dieses Wachstum der Rhederei Barth's zurückzuführen sein kann, ist nicht ersichtlich. Möglicherweise sind die von Ferber für 1805 beigebrachten Zahlen nicht genau oder finden in ganz ausnahmsweisen Erscheinungen gerade dieses Jahres eine Erklärung. Gardebusch³⁾ berechnet z. B. für 1782: 26 Schiffe mit 2030 Last (3000 RT.). Möglich auch, dass die Rhedereien anderer Häfen sich nach Barth gezogen haben, weil diese Stadt unbedeutend war, und darum vielleicht auch nicht so vielen Wechselfällen im Kriege ausgesetzt gewesen ist.

2. Die Zeit von 1816—1825.

Die Kontinentalsperre war aufgehoben, der Krieg beendet und der Handel lenkte wieder in seine alten Bahnen zurück.

Im Jahre 1816, dem ersten nach wiederhergestelltem Frieden, in welchem der Handel noch sehr lebhaft war, weil sich der preussische Staat mit seiner Wiederherstellung emsig beschäftigte, und das polnische und russische Hinterland noch grösstenteils über preussische Häfen versorgt wurde, auch der Getreidehandel lebhaft war, liefen in preussischen Häfen 3729 Schiffe mit 203526 Last (305300 RT.) ein und das nächste Jahr steigerte ihre Anzahl noch auf 4672 Schiffe mit 261910 Last (392900 RT.)

Die Rhederei in Preussen nahm auch zu; der Bestand war

Ende⁴⁾ 1816 : 77760 Last (116600 RT.)

Ende⁴⁾ 1817 : 79441 Last (119200 RT.);

1. S. Brämer, S. 326.

2) Vgl. S. 44.

3) Schwedisch-Pommersche Staatskunde 1786, Bd. I, S. 190.

4) S. Dieterici, 3. Forts., S. 424.

er war seit 1815 von 100 auf 103 gestiegen; doch täuscht diese Zunahme über die wahren Verhältnisse in der Rhederei.

Vor weiterer Verfolgung der Entwicklung der preussischen Rhederei müssen die Verhältnisse näher betrachtet werden, unter deren Einfluss sie gestanden hat.

Hierher gehört vor allem die gänzlich veränderte Auffassung von den Existenzbedingungen für Handel und Gewerbe, welche durch die Wirkung der Ad. Smith'schen Lehren seit 1806 von Königsberg aus auch in Preussen Eingang gefunden hatte.

An Stelle einer starren Gesetzgebung, welche, wie oben gezeigt, nur eine Bevölkerung von herrschenden Gutsbesitzern und erbunterthänigen Bauern kannte, von Handwerkern, welche in Zünften, von Kaufleuten, welche in Gilden organisiert sein mussten, um wirken zu können, machte sich eine freie Anschauung in der Regierung geltend. Sie tritt bereits 1808 zu Tage in der Geschäftsinstruktion vom 26. Dezember für die Regierungen sämtlicher preussischen Provinzen, wo in § 24 als Fundamental-Grundsatz sich folgende Bestimmung befindet:

„Bei allen Ansichten, Operationen und Vorschlägen der Regierungen muss der Grundsatz leitend bleiben, niemanden in dem Genuss seines Eigentums, seiner bürgerlichen Gerechtsame und Freiheit, solange er in den gesetzlichen Schranken bleibt, weiter einzuschränken, als es zur Beförderung des allgemeinen Wohls nötig ist, einem jeden innerhalb der gesetzlichen Schranken die möglichst freie Entwicklung seiner Anlagen, Fähigkeiten und Kräfte, in moralischer, sowohl als physischer Hinsicht zu gestatten und alle dagegen noch obwaltenden Hindernisse auf eine legale Weise hinwegzuräumen.“

Aehnliche Ansichten finden sich dann weiter ausgeführt im § 50 der Allgemeinen Grundsätze über Gewerbepolizei, aus denen die folgenden wichtigen Sätze zitiert werden mögen.

„Es ist dem Staate und seinen einzelnen Gliedern immer am zuträglichsten, die Gewerbe jedesmal ihrem natürlichen Gang zu überlassen. Es ist unstaatswirtschaftlich, den Gewerben eine andere Grenze anzuweisen und verlangen zu wollen, dass dieselben von einem gewissen Standpunkt ab in eine andere Hand übergehen, oder nur von gewissen Klassen betrieben werden.“

Neben dieser Unbeschränktheit der Erzeugung und Verfeinerung der Produkte ist Leichtigkeit des Verkehrs und Freiheit des Handels, sowohl im Innern als mit dem Auslande ein notwendiges Erfordernis, wenn Industrie, Gewerbefleiss und Wohlstand gedeihen soll, zugleich

aber auch das natürlichste, wirksamste und bleibendste Mittel, ihn zu befördern.

Je vorteilhafter der Produzent und Fabrikant seine Erzeugnisse absetzen kann, je mehr bestrebt er sich, sie hervorzubringen, und je mehr davon hervorgebracht werden, umsoweniger lässt sich Mangel daran besorgen. Ausfuhrfreiheit ist also gerade dahin gerichtet, dem Mangel vorzubeugen, statt wie man gewöhnlich glaubt, ihn herbeizuführen. Freiheit des Handels macht den Spekulationsgeist des Kaufmanns rege. Es ist nicht notwendig, den Handel zu begünstigen, er muss nur nicht erschwert werden.

Eben diese Freiheit im Gewerbe und Handel schafft zugleich die möglichste Konkurrenz des produzierenden und feilbietenden Publikums und schützt daher das konsumierende am sichersten gegen Teuerung und übermässige Preissteigerung.“

Diese Prinzipien, die auch heute noch gelten können, waren die Grundlage einer Reihe von Reformen, welche nun in Preussen eintraten.

Zunächst wurde durch das Edikt vom 2. November 1810 die Gewerbefreiheit eingeführt. Die Erwirkung eines Gewerbescheines, welcher im allgemeinen keinem rechtlichen Menschen verweigert werden durfte, berechnete in dem ganzen Umfange der Monarchie, sowohl in den Städten, wie auf dem platten Lande, das darin genannte Gewerbe zu betreiben, der Inhaber eines solchen konnte nicht gezwungen werden, in eine Zunft einzutreten¹⁾.

Es folgte die Agrar-Gesetzgebung des Jahres 1811, die den bisherigen erbunterthänigen Bauern Freiheit und Eigentum zusagte. Am bedeutsamsten aber, soweit der Handel in Betracht kam, war die Aufhebung aller Wasser-, Binnen- und Provinzialzölle, zunächst in den alten preussischen Provinzen im Jahre 1816, und die Fortsetzung dieser Massregel durch das Zollgesetz vom 26. Mai 1818. Auch in diesem wurde die Handelsfreiheit betont. Alle fremden Erzeugnisse der Natur und Kunst sollten im ganzen Staate eingebracht, verkauft und durchgeführt werden können. An Stelle noch bestehender Staats-, Kommunal- und Privatbinnenzölle im Lande wurden ausschliesslich Grenzzölle in Gestalt von Eingangs-, Durchfuhr- und Ausfuhrzöllen gesetzt²⁾ und für die Ausfuhr die Zollfreiheit als Regel aufgestellt. Von der Einfuhr von Fabrik- und Manufakturwaren des Auslandes wurde in der Regel nur eine Verbrauchssteuer von 10% nach dem

1) S. Dieterici, Volkswohlstand, S. 51.

2) S. Krökel, Das preussisch-deutsche Zolltarifsystem 1881, S. 8 ff.

durchschnittlichen Werte erhoben; doch sollte auch diese, wo es unbeschadet des inländischen Gewerbes geschehen konnte, geringer sein¹⁾.

Begünstigt durch diese freieren Verkehrsverhältnisse zeigte nun auch das wirtschaftliche Leben im preussischen Staat bereits in den Jahren 1816—31 einen wesentlichen Fortschritt.

Die Bevölkerung hatte in allen Provinzen zugenommen, sie zählte

1816: 10 169 899 Einwohner
1831: 12 780 745 „ ;

auf einer Quadratmeile lebten

1816: 2006 Menschen
1831: 2521 „

In der Weberei, der bedeutendsten Fabrikation, welche um diese Zeit existierte, waren beschäftigt

1816: 164 870 Webstühle
1831: 223 181 „

und nach Dieterici, der Volkswohlstand im preussischen Staate, dem diese Notizen entnommen sind, konnte dieser Gewerbebezweig zugleich als Massstab für den Zustand der damaligen Industrie überhaupt gelten. Es mögen indessen noch die folgenden Angaben über den Stand einiger anderer Industriezweige, welche der gleichen Quelle entnommen sind, Platz finden:

	Zahl derselben 1816:	Zahl derselben 1831:
Ziegeleien	2 407	3 249
Kalkbrennereien	1 208	1 392
Glashütten	78	96
Theeröfen	771	669
Wassermühlen:		
Zahl der Mühlen	12 662	13 949
„ „ Gänge	19 597	22 693
Getreidemühlen:		
Bockmühlen	8 422	9 764
holländische Mühlen	505	687
Rossmühlen	826	1 184
Oelmühlen	3 428	4 043
Walkmühlen	661	913
Sägemühlen	2 146	2 319
Papiermühlen	301	417

Die Zahl der Meister in den verschiedenen Gewerben war von 258 830 auf 328 285, die der Gehilfen von 145 459 auf 183 919 in dem gleichen Zeitraum gestiegen.

Für den Handel ist die Zahl der Chausseen von Wichtigkeit; es gab in Preussen

1) S. Dieterici, Volkswohlstand, S. 127.

1816: 522 $\frac{1}{2}$ Meilen Chausseen

1831: 1147 $\frac{1}{2}$ " "

Auch der Viehstand hatte zugenommen, ein Beweis für die bessere Lage der Landwirtschaft.

Angesichts dieser allgemeinen Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse, wäre nun auch ein gleiches Resultat in der Rhederei zu erwarten gewesen, da diese vorzugsweise von der wirtschaftlichen Lage im Inlande, soweit sie in vermehrter oder verminderter Ausfuhr zum Ausdruck kommt, beeinflusst wird. Doch ist dieses nicht der Fall gewesen. Der Bestand der Rhederei war am Ende des Jahres 1831 fast genau derselbe wie 1815. Es müssen hier also besonders ungünstige Verhältnisse vorgelegen haben, welche einen Fortschritt verhinderten.

Das Haupterwerbsfeld der preussischen Rhederei war schon seit langem der nordeuropäische Verkehr und hier insbesondere derjenige mit Grossbritannien gewesen, wohin vorzugsweise Getreide, das Hauptausfuhrprodukt Preussens exportiert wurde. Verfolgt man nun die Getreideexporte nach Grossbritannien (vgl. S. 56), so ergibt sich, dass in den Jahren 1814—16 hierin ganz ausserordentliche Schwankungen zu Tage treten, die im wesentlichen durch die englischen Korngesetze, welche zum Schutze der englischen Landwirtschaft im Anfange des Jahrhunderts durchgebracht wurden, bedingt waren.

Nach diesen allerdings wechselnden Gesetzen war nämlich die Einfuhr fremden Weizens in England überhaupt nur dann gestattet, wenn der Preis des Weizens eine gewisse Höhe erreicht hatte; z. B. schrieb ein Gesetz vom Jahre 1822 vor, dass der Quarter Weizen mindestens 80 sh. kosten musste. Eine Besonderheit aller englischen Korngesetze aber war sodann die Bestimmung, dass auch bei einem höheren Preise als demjenigen, bei welchem jeweilig die Getreideeinfuhr gestattet war, noch ein Zoll erhoben wurde, der nach der sogenannten gleitenden Skala mit jedem Schilling steigenden Getreidepreises um ebensoviel sank¹⁾. Diese Gesetze bewirkten nun, dass zu Zeiten niedriger Getreidepreise in England die Getreideausfuhr dahin fast ins Stocken kam, während sie bei hohen Preisen sehr bedeutend war, wie dies aus der folgenden Aufstellung hervorgeht:

1) S. Schubert, Ostpreussens Handel, S. 35/6 und Oelrichs, Beiträge, S. 30.

Durchschnittlicher Getreidepreis in England ¹⁾	Ausfuhr von Getreide aus Preussen nach England ²⁾
1814: 85 sh. per Quarter	186 200 Quarter
1815: 76 „ „	19 400 „
1816: 82 „ „	94 800 „
1817: 116 „ „	413 900 „
1818: 98 „ „	829 600 „
1819: 78 „ „	323 300 „
1820: 76 „ „	356 200 „
1821: 71 „ „	39 300 „
1822: 53 „ ³⁾ „	28 700 „
1823: 57 „ „	8 700 „
1824: 72 „ „	76 800 „
1825: 84 „ „	217 800 „
1826: 73 „ „	476 400 „

In erster Linie aber war die Getreideausfuhr nach England eine Folge der bestehenden grossen Differenzen in den Getreidepreisen Englands und Preussens. So kostete nach Oelrichs (Beiträge S. 34) der Scheffel Weizen im Durchschnitt der Jahre:

1816—20 in Danzig	77,77 Sgr.
in England	152,85 „
1821—30 in Danzig	44,61 „
in England	111,70 „

Infolge der Schwankungen in dem Umfang der Getreideausfuhr nach der obigen Aufstellung musste nun auch die Beschäftigung der Rhederei eine sehr wechselnde sein und sie selbst daher, je nach dem viel oder wenig Getreide exportiert wurde, in ihrer Rentabilität durch die Getreidepreise in hohem Masse beeinflusst werden.

1) S. die Geschichte und Bestimmung der Preise von Th. Tooke und W. Newmarch, S. 799.

2) S. Gülich, Tab. z. T. I, S. 12.

3) Es wird geltend gemacht (S. Schubert in Redens Statistik, S. 28) dieser Preissturz gegenüber den Preisen der vorhergehenden Jahren stehe damit in Zusammenhang, dass die Bank von England durch die Peels Act im Jahre 1819 ihren Notenumlauf einschränkte und ihre Barzahlungen in Gold wieder aufnahm und dass durch die dadurch herbeigeführte Verminderung der Umlaufmittel alsdann eine Verteuerung des Geldes, bzw. ein Fallen der Preise herbeigeführt sei. Doch stehen wir, ohne auf diese verwickelte Frage hier näher eingehen zu können, mehr auf dem Standpunkt, welchen Tooke und Newmarch in ihrer „Geschichte und Bestimmung der Preise“ vertreten, die für dieses Fallen der Getreidepreise einen näherliegenden Grund anführen, nämlich einfach den, dass die englischen Getreidemärkte zeitweise überfüllt waren. So sagen sie (S. 230) über 1822, als eine gute Ernte in England war und dazu grosse Zufuhren aus Irland hinzukamen: „Dass hiernach die Preise für Weizen soweit heruntergingen, wie es am Schlusse von 1822 geschah, nämlich auf einen Durchschnittspreis von 38 Sh. für Weizen konnte vernünftigerweise von einem Jeden, der mit Getreidemärkten bekannt war, vermutet werden, ohne dass er auf die Vermutung fiel, es möge eine Abnahme in der Goldmenge eingetreten sein, mit anderen Worten, es sei nicht das Getreide billiger, sondern das Gold teurer geworden, es finde sich nicht eine Fülle von Getreide, sondern ein Mangel an Geld vor.“

So ist es denn auch in der That nicht schwer, den unmittelbaren Zusammenhang des Bestandes an Schiffen in der preussischen Rhederei mit den englischen Kornpreisen und der Kornausfuhr nach England festzustellen. Von 1814—18^f fand bei steigenden Preisen in England auch eine steigende Einfuhr von Getreide aus Preussen statt, und bis zu demselben Jahre hat auch die Rhederei wieder zugenommen, nämlich

Ende		Last	(115 700 RT.) ¹⁾
1815	77 124	..	(116 600 ..)
1816	77 760	..	(119 200 ..)
1817	79 441	..	(115 000 ..)
1818	76 673	..	(112 300 ..)
1819	74 843	..	(108 700 ..)
1820	72 435	..	(103 500 ..)
1821	69 026	..	(100 600 ..)
1822	67 063	..	(95 200 ..)
1823	63 467	..	(89 900 ..)
1824	59 957	..	(87 000 ..)
1825	58 007	..	(87 000 ..)

Von Ende 1818²⁾ ab, während die Getreideexporte nach England immer geringer werden, geht es auch mit der Rhederei unaufhaltsam bergab. Sie erreicht ihren tiefsten Stand im Jahre 1825, 2 Jahre nachdem das Getreidegeschäft nach England infolge steigender Preise wieder lebhafter wurde, und erst dann trat auch bei ihr eine Wendung zum besseren ein. Gegenüber 1815 war sie bis zum Jahre 1825 im Verhältniß von 100:75, gegenüber 1805 aber von 100:52 zurückgegangen.

Dieser Niedergang der Rhederei wurde noch dadurch beschleunigt, dass die Kaufkraft der Landbevölkerung in Preussen infolge eines ausserordentlichen Sinkens auch der diesseitigen Getreidepreise eingeschränkt wurde. Im Jahre 1817, welches freilich ein Jahr der Not in Preussen war, stand der Preis für den Scheffel Weizen in Ost- und Westpreussen auf:

	100 ⁵ / ₁₂	Sgr.
1818	94 ¹ / ₂	..
1819	65 ⁵ / ₁₂	..
1820	51 ⁵ / ₁₂	..
1821	48 ² / ₃	..
1822	49 ⁵ / ₁₂	..
1823	46	..

1824 sank er auf 32⁵/₁₂ und 1825 sogar auf 29¹/₂ Sgr. Für ganz Preussen wurde die Minder-Einnahme des Jahres 1825 gegenüber dem Jahre 1817 infolge des auf ein Drittel gesunkenen Preises auf etwa 60 Mill. Thlr. berechnet, was umsomehr besagen will, als

1) Vgl. S. 52.

2) Zur Erklärung des schon im Jahre 1818 sich geltend machenden Rückganges in der Rhederei, während in diesem Jahre gerade der stärkste Getreideexport stattfand, vergleiche insbesondere die Rhederei Straisunds, S. 66/67.

diese Minder-Einnahme etwa $\frac{4}{5}$ der ganzen Bevölkerung die aus der Bodenbestellung ihren Erwerb hatte, traf¹⁾. Es stand somit auch hier der Getreidepreis in Zusammenhang mit dem Niedergang der Seeschifffahrt und beide Momente haben nach dieser Richtung vereint gewirkt.

Der auffallende Zusammenhang zwischen Getreidepreisen und der Rhederei lässt auf die grosse Bedeutung schliessen, welche der Getreidehandel für die Ostseehäfen hatte, die noch gesteigert wurde durch den Einfluss, welchen jener auch auf den gesamten übrigen Handel ausübte. Sein Wachsen und Gedeihen, sein Sinken und Darniederliegen, wirkten auf diesen zurück und immer rief ein Sinken der Getreideausfuhr, ein Jahr der Missernte oder gar der Not eine rückgängige Bewegung fast aller anderen Handelszweige hervor, während eine Periode der Blüte auch auf den ganzen Einfuhrhandel befruchtend und belebend zurückwirkte²⁾.

Am grössten war der allgemeine Rückgang in der Rhederei, wenn England seine Häfen gegen deutsches Getreide verschloss, während gleichzeitig in Preussen so niedrige Preise waren, dass die Landwirtschaft bei denselben nicht bestehen konnte, und deshalb auch für keinen Import zugänglich war.

Hinzu kam aber noch, dass nicht allein England seinen Ackerbau durch hohe Getreidepreise zu schützen suchte. Das Gleiche thaten vielmehr sogleich oder bald nach wiederhergestelltem Frieden auch Frankreich, Holland, Spanien und Schweden.

Frankreich hatte durch die Gesetze vom 16. Juli 1819 und seit Anfang 1821 durch die Festsetzung eines Maximums der Einfuhr die Getreideeinfuhr beschränkt. In Spanien war seit dem 1. Januar 1821 eine streng prohibitive Zollgesetzgebung eingeführt und Portugal gestattete nach einem Zollgesetz vom 10. Februar 1822 die Einfuhr von Getreide nur dann, wenn der Scheffel Weizen dort einen Preis von 4 Thlr. erreichte³⁾.

Nur Missernten und Not konnten diese Länder zwingen, von den Ostseeländern Getreide zu beziehen.

Andererseits trat aber auch eine für den Ostseehandel und die Rhederei allmählich sehr nachtheilig werdende Handelspolitik in Russland ein. Der Wiener Vertrag vom 3. Mai 1815 sollte einen ungestörten Verkehr zwischen Preussen und dem ehemaligen

1) S. Schubert, Ostpreussens Handel, S. 28.

2) S. Dillenburger, Beiträge, S. 290.

3) S. Ferber, Beiträge, S. 255/6.

Polen begründen, und der hieraus hervorgegangene Handels- und Schifffahrtsvertrag vom 19. Dezember 1818 bestimmte, dass in dem Gebiete, welches im Jahre 1772 zu dem alten Polen gehörte, freier Schifffahrts- und Handelsverkehr stattfinden sollte. Die beiderseitigen Zolltarife durften nur auf gegenseitige Uebereinkunft hin abgeändert werden, der Transitverkehr sollte erleichtert und die Binnenzölle, Niederlagsrechte und Handelsprivilegien sollten abgeschafft werden. Doch hat dieser Vertrag nicht lange bestanden. Wahrscheinlich als Repressalie gegen die Schwierigkeiten, welche die preussischen Zollbeamten hinsichtlich der Erlegung des Zolls machten, gestattete eine russische Verordnung vom 31. Juli 1821 die Einfuhr von Kolonialwaren und Getränken nur auf dem Wasserwege. Ebenfalls als Repressalie, die gegen die englischen Korngesetze und die Zollermässigungen auf kanadisches Holz gerichtet war, wurden auch dem Manufakturhandel nach Russland durch die Entziehung von Privatlagern Schwierigkeiten entgegengestellt, und besonders für den Königsberger Handel waren diese Massregeln ein empfindlicher Schlag¹⁾.

Die Ermittlung, wie sich die Rhederei der einzelnen Provinzen unter diesen Verhältnissen gestaltet hat, ergibt den folgenden Bestand an Seeschiffen:

in Ostpreussen:

Ende			Verhältniszahl
1815	10 610	Last (15 900 RT.) ²⁾	100
1816	8 773	„ (13 200 „)	
1817	8 609	„ (12 900 „)	
1818	10 122	„ (15 200 „)	
1819	10 273	„ (15 400 „)	
1820	9 885	„ (14 800 „)	93
1821	9 337	„ (14 000 „)	
1822	8 692	„ (13 000 „)	
1823	8 754	„ (13 100 „)	
1824	7 869	„ (11 800 „)	
1825	7 613	„ (11 400 „)	72

in Westpreussen:

Ende			Verhältniszahl
1815	19 423	Last (29 100 RT.) ²⁾	100
1816	20 424	„ (30 600 „)	
1817	20 570	„ (30 900 „)	
1818	19 437	„ (28 200 „)	
1819	18 429	„ (27 600 „)	
1820	17 402	„ (26 100 „)	90
1821	16 412	„ (24 600 „)	
1822	15 304	„ (23 000 „)	
1823	14 045	„ (21 100 „)	
1824	12 937	„ (19 400 „)	
1825	13 739	„ (20 600 „)	71

1) S. Meier, Beiträge, S. 100.

2) S. Brämer, S. 312 und Dieterici, 3. Forts., S. 426.

in Pommern:

Ende				Verhältniszahl
1815	47 091	Last	(70 600 RT.) ¹⁾	100
1816	48 563	„	(72 800 „)	
1817	50 262	„	(75 400 „)	
1818	47 114	„	(70 700 „)	
1819	46 141	„	(69 200 „)	
1820	45 148	„	(67 700 „)	90
1821	43 227	„	(64 800 „)	
1822	43 067	„	(64 600 „)	
1823	40 668	„	(61 000 „)	
1824	39 151	„	(58 700 „)	
1825	36 655	„	(55 000 „)	78

Die Tendenz des Niederganges tritt hierin deutlich hervor. Ein vorübergehender Aufschwung fand nur in den ersten Jahren nach Beendigung des Krieges statt²⁾. In Ostpreussen trat derselbe etwas später ein, als in Westpreussen und Pommern und zwar dadurch, dass Memel, dessen Schifffahrt nicht so ausschliesslich vom Getreidehandel beeinflusst wurde, seinen Bestand von 1817 auf 1818 ziemlich bedeutend vermehrte. In Westpreussen und Pommern dagegen tritt auf den vorübergehenden Aufschwung schon im Jahre 1818 der Rückgang ein, der sich dann in allen Provinzen ununterbrochen bis zur Mitte der zwanziger Jahre fortsetzte.

In den einzelnen Häfen kam die Abhängigkeit der Rhederei von den englischen Getreidepreisen naturgemäss nicht so einheitlich zum Ausdruck, wie dieses bei dem Vergleichen der Zahlen des Rhedereibestandes des gesamten preussischen Staates in Erscheinung tritt, weil besondere Handelsartikel, deren Ausfuhr oder Einfuhr eine Stadt daneben betrieb, hier ein Gegengewicht ausüben konnte.

Dies lässt sich in Ostpreussen bei Memel und Königsberg leicht wahrnehmen. Es hatten

Memel

Ende				Verhältniszahl
1805	25	Schiffe mit	4155 Last (6200 R.T.)	
1815	59	„	5360 „ (8000 „)	100
1816	35	„	3523 „ (5300 „) ³⁾	
1817	31	„	3011 „ (4500 „)	
1818	33	„	4298 „ (6400 „)	
1819	33	„	4249 „ (6400 „)	
1820	29	„	3959 „ (5900 „)	74
1821	26	„	3649 „ (5500 „)	
1822	22	„	2888 „ (4300 „)	
1823	24	„	3175 „ (4800 „)	
1824	25	„	2818 „ (4200 „)	
1825	36	„	4229 „ (6300 „)	79

1) Siehe Anm. 2 auf S. 59.

2) Vgl. S. 52.

3) S. Dieterici, 3. Forts., S. 424 u. Brämer, S. 326.

Königsberg mit Pillau und Braunsberg

Ende	Schiffe	mit	Last	Verhältniszahl
1815	40	Schiffe	mit 5250 Last (7900 R.T.) ¹⁾	100
1816	49	„	„ 5598 „ (8400 „)	
1817	51	„	„ 5824 „ (8700 „)	
1818	52	„	„ 6024 „ (9000 „)	
1819 ²⁾				
1820	51	„	„ 5926 „ (8900 „)	113
1821	48	„	„ 5738 „ (8600 „)	
1822	42	„	„ 5227 „ (7800 „)	
1823	39	„	„ 5579 „ (8300 „)	
1824	35	„	„ 5051 „ (7600 „)	
1825	24	„	„ 3384 „ (5100 „)	64

Im einzelnen ergeben sich hiernach wesentliche Verschiedenheiten. Die Memeler Rhederei geht gleich nach 1815 bedeutend zurück, während Königsberg zunimmt; besonders aber im Jahre 1825 zeigt sich diese verschiedenartige Entwicklung; Königsberg geht stark zurück, Memel dagegen hat seine Flotte sehr beträchtlich vergrößert.

Die Ursachen treten schon im Hafenverkehr hervor.

In Memel³⁾ liefen ein:

1813	304	Schiffe
1816	455	„
1823	650	„
1825	1089	„

In Pillau⁴⁾:

1813	678	Schiffe
1817	1096	„
1818	825	„
1819	792	„
1820	700	„
1821	651	„
1822	579	„
1823	312	„
1824	288	„
1825	342	„

Memels Schifffahrtsverkehr ist nach 1813 schwach, Königsberg hingegen tritt gleich wieder in seine alten Handelsverhältnisse und erst allmählig, aber stetig nimmt die Zahl der einlaufenden Schiffe ab; und im Jahre 1825 zu einer Zeit also, wo Königsberg eben den niedrigsten Standpunkt seines Schifffahrtsverkehrs in diesem Jahrzehnt überstanden hatte, liefen in Memel besonders viele Schiffe ein. Die

1) Siehe Anm. 3 auf S. 60.

2) Für Ende 1819 giebt Dieterici keine Zahlen auf; die bei ihm für 1819 angegebene ist, wie sich durch einen Vergleich mit Brämer, S. 326 feststellen lässt, identisch mit derjenigen, welche letzterer für Ende 1818 angiebt; die für 1820 bei Dieterici angeführte Zahl bezieht sich auf Ende 1820.

3) S. Schubert, Ostpreussens Handel, S. 17.

4) Das., S. 14.

Ursache dieser verschiedenartigen Entwicklung ist in der verschiedenen Art des Handels der beiden Städte zu suchen.

Königsberg war in regulärer Zeit hauptsächlich bedeutend durch seinen Getreide-, Flachs- und Hanf-Handel, wie aus den nachstehenden Zahlen hervorgeht. Es wurden ausgeführt aus Königsberg¹⁾:

1817	34 206	Last	Getreide		
1818	22 795	„	„		
1819	14 987	„	„		
1820	19 597	„	Getreide u.	41 947	Centner Flachs, Hanf u. Heede
1821	7 681	„	„	41 333	„
1822	1 712	„	„	28 598	„
1823	3 071	„	„	21 630	„
1824	5 613	„	„	24 396	„
1825	7 296	„	„	32 772	„

Der stärkere Hafenverkehr Königsbergs gleich nach 1813 ist hiernach auf die grossen Getreideexporte zurückzuführen, und erst als diese geringer werden, nimmt die Schifffahrt und damit auch die Rhederei ab; 1824 liefen nicht einmal $\frac{1}{3}$ der Zahl der Schiffe ein, welche 1817 den Hafen besucht hatten, und ungefähr zu gleicher Zeit war auch die Rhederei auf ihren tiefsten Stand gesunken.

Memel dagegen hatte weniger Getreide- als Holzhandel, wie daraus hervorgeht, dass von den im Jahre 1825 ausgelaufenen Schiffen nicht weniger als 974 Holz, 80 Leinsaat und Döder, 33 Flachs, Hanf und Leder, dagegen nur 13 Getreide geladen hatten²⁾.

Holz fehlte nun in den ersten Jahren nach dem Kriege den Engländern nicht so sehr, als Getreide. Daher tritt auch bei Memel zunächst ein Niedergang ein. Sobald aber der Holzhandel seine frühere Lebhaftigkeit wieder erlangt hatte, nahm auch sein Hafenverkehr und seine Rhederei wiederum zu.

Die ostpreussischen Häfen Elbing und Danzig zeigen das gleiche Bild. Da beide Häfen vorzugsweise Getreide exportierten, so sehen wir auch hier den Rückgang nach einer vorübergehenden Zunahme eintreten. Es hatte

Elbing	Ende	17	Schiffe mit	1930	Last (2900 R.T.) ³⁾	Verhältniszahl
						100
	1815	17	„	1935	„ (2900 „)	
	1816	17	„	2225	„ (3200 „)	
	1817	20	„	2050	„ (3100 „)	
	1818	19	„	1975	„ (2000 „)	
	1819	18	„	1795	„ (2700 „)	93
	1820	16	„	1595	„ (2400 „)	
	1821	14	„	1595	„ (2400 „)	
	1822	14	„	1745	„ (2600 „)	
	1823	15	„	1755	„ (2600 „)	
	1824	15	„	1430	„ (2100 „)	74
	1825	12	„			

1) S. Gülich, Tab. z. T. II, S. 88 u. Meier, Beiträge.

2) S. Schubert, Ostpreussens Handel, S. 17.

3) S. Dieterici, 3. Forts., S. 424 u. Brämer, S. 326.

Danzig

Ende				Verhältniszahl		
1815	79	Schiffe	mit	17 493	Last (26 200 R.T.) ¹⁾	100
1816	82	„	„	18 489	„ (27 700 „)	
1817	78	„	„	18 445	„ (27 700 „)	
1818	73	„	„	17 387	„ (26 100 „)	
1819	69	„	„	16 454	„ (24 700 „)	
1820	65	„	„	15 607	„ (23 400 „)	89
1821	62	„	„	14 817	„ (22 200 „)	
1822	60	„	„	13 709	„ (20 600 „)	
1823	54	„	„	12 300	„ (18 500 „)	
1824	53	„	„	11 182	„ (16 800 „)	
1825	67	„	„	12 309	„ (18 500 „)	70

Bei Danzig macht sich mit 1825 wiederum eine Wendung zum Besseren bemerkbar, die darauf beruht, dass Danzig, gleich Memel, einen bedeutenden Holzhandel hatte, in welchem im Jahre 1825 ein grösserer Export stattgefunden hatte. Es waren in diesem Jahre 125 461 Stück Holz zur Versendung gelangt, gegenüber

67 806 Stück im Jahre 1823 und

74 357 „ „ „ 1824²⁾.

Gleichzeitig war auch der Getreideexport³⁾ ein lebhafterer geworden, nämlich

1823	10 693	Last
1824	13 073	„
1825	19 504	„

dem auch ein stärkerer Schiffsverkehr⁴⁾ entsprach; im Jahre 1823 waren nur

	737 Schiffe ausgelaufen,	
1824	826	„
dagegen 1825	1161	„

Was nun den grössten preussischen Hafen, Stettin, betrifft, so war für diesen der Getreidehandel von weit geringerer Bedeutung, als für Danzig und Königsberg. Stettin exportierte an Getreide nur im Jahre

1814	1037	Last ⁵⁾
1815	83	„
1816	161	„
1817	1216	„
1818	9490	„
1819	4247	„
1820	876	„
1821	681	„
1822	526	„
1823	415	„
1824	892	„
1825	1667	„

1) Siehe Anm. 3 auf S. 62.

2) S. Oelrichs, Beiträge, S. 31.

3) S. Oelrichs, Beiträge, S. 36.

4) Das., S. 45.

5) S. Beiträge zur Kunde Pommerns 1847, I. H., S. 83.

Der ganze Handel trug hier einen anderen Charakter, Während Danzig, Königsberg und Memel mehr exportierten als importierten, wie dies aus der Zahl der in Ballast eingehenden Schiffe ersichtlich ist, überwog in Stettin der Import den Export.

Es ergibt sich dies aus dem folgenden Vergleich.

Es liefen ein in

Memel¹⁾:

	1825	1089	Schiffe	davon in Ballast 100% Schiffe
es liefen aus:				
		1115	„	8 „
Königsberg ¹⁾ ein:				
	1824	288	„	116 „
	1825	342	„	171 „
aus:				
	1824	279	„	56 „
	1825	385	„	46 „

Danzig²⁾ ein:

			Schiffe	davon in Ballast Schiffe
	1823	787	Schiffe	527 Schiffe
	1824	859	„	659 „
	1825	1162	„	914 „
aus:				
	1823	737	„	39 „
	1824	826	„	22 „
	1825	1161	„	22 „

Ganz anders aber in Stettin³⁾; hier liefen ein:

1820	687	Schiffe, aber nur	38	Schiffe mit Ballast			
1822	810	„	„	32	„	„	„
1823	792	„	„	36	„	„	„
1824	615	„	„	52	„	„	„
1825	529	„	„	39	„	„	„

dagegen aus:

		Schiffe	davon in Ballast Schiffe
1820	527	Schiffe	159 Schiffe
1822	713	„	361 „
1823	682	„	313 „
1824	655	„	189 „
1825	532	„	86 „

und es wird dies auch durch den höheren Wert der eingeführten Waren bestätigt; derselbe betrug in Stettin⁴⁾

1823	5417642	Thlr.
1824	5417178	„

Die Ausfuhr dagegen war nur

1823	911140	Thlr.
1824	1317661	„

1) S. Schubert, Ostpreussens Handel, S. 15 u. 17.

2) S. Oelrichs, Beiträge, S. 45.

3) S. Beiträge zur Kunde Pommerns 1847, Heft 1, S. 75.

4) S. Brämer, S. 326 u. Dieterici, 3. Forts., S. 424.

Die Ausfuhr bestand hauptsächlich in Getreide, Mehl, Holz, Leinwand, Glas, wollenen Tüchern, Obst, Kartoffeln, Salz, Tabak, Flachs, Branntwein und Wolle; eingeführt dagegen wurden Kolonialwaren, Wein, Oele, Heringe, Pottasche, Eisen, Baumwolle, Thran, Steinkohlen und Schwefel.

Entsprechend diesen gänzlich abweichenden Handelsverhältnissen ist auch die Entwicklung der Stettiner Rhederei eine andere gewesen, als die der übrigen Ostseehäfen.

Im Regierungsbezirk Stettin waren

Ende					Verhältniszahl
1815	231	Schiffe mit	19 993	Last (30 000 R.T.) ¹⁾	100
1816	234	„ „	20 653	„ (31 000 „) ²⁾	
1817	255	„ „	22 125	„ (33 200 „)	
1818	249	„ „	24 292	„ (36 400 „)	
1819	247	„ „	23 939	„ (35 900 „)	
1820	235	„ „	22 799	„ (34 200 „)	115
1821	237	„ „	23 567	„ (35 400 „)	
1822	247	„ „	23 567	„ (35 400 „)	
1823	233	„ „	22 158	„ (33 200 „)	
1824	225	„ „	22 158	„ (33 200 „)	
1825	220	„ „	20 559	„ (30 800 „)	103

Der vielseitigere Handel Stettins hat hiernach die aus der ungünstigen Lage der Getreideausfuhr hervorgehende allgemeine Depression in der Rhederei nur abgeschwächt zum Ausdruck gelangen lassen.

Stralsund, Wolgast und Barth zeigen eine ähnliche Entwicklung, wie die oben bereits erwähnten Häfen.

Greifswald besass

Ende					Verhältniszahl
1815	45	Schiffe mit	2827	Last (4200 R.T.) ²⁾	100
1816	46	„ „	2999	„ (4500 „)	
1817	48	„ „	3462	„ (5200 „)	
1818	41	„ „	2899	„ (4300 „)	
1819	47	„ „	3256	„ (4900 „)	
1820	50	„ „	3420	„ (5100 „)	121
1821	51	„ „	3442	„ (5200 „)	
1822	49	„ „	3413	„ (5100 „)	
1823	49	„ „	3413	„ (5100 „)	
1824	48	„ „	3461	„ (5200 „)	
1825	41	„ „	2957	„ (4400 „)	105

Die Greifswalder Rhederei wurde sehr durch die Lage des Stettiner Handels beeinflusst und zeigt deshalb auch eine ähnliche Entwicklung wie diejenige Stettins. Der Eigenhandel Greifswalds war, ebenso wie von Stralsund, Wolgast und Barth gering; in den genannten vier Häfen liefen

1) Siehe Anm. 3 auf S. 44.

2) S. Brämer, S. 326 u. Dieterici, 3. Forts., S. 424.

1822 nur 170 Schiffe, davon 92 Schiffe in Ballast¹⁾
 und 1823 197 „ „ 82 „ „ „ ein

Die Einfuhr bestand, wie bei Stettin, in der Hauptsache in Kolonialwaren; die Ausfuhr war vorzugsweise Getreide, aber auch sie war nicht bedeutend, wie sich darin zeigt, dass sich die folgenden Mengen, ebenso wie die Zahl der oben erwähnten Schiffe, auf die genannten vier Häfen verteilen:

Die Getreidesausfuhr betrug an

	Weizen Scheffel	Roggen Scheffel	Gerste Scheffel	Malz Scheffel
1818	213 318	58 477	242 741	19 375 ²⁾
1819	142 366	74 907	195 795	191 995
1820	248 861	205 449	139 381	255 867
1821	241 251	146 539	101 333	120 368
1822	224 399	264 647	102 433	60 588 ³⁾
1823	219 196	96 686	50 427	61 226
1824	97 418	68 514	159 227	58 804
1825	190 194	79 708	270 414	—

Stralsund zeigt im Gegensatz zu Greifswald einen Rückgang, welcher verhältnismässig noch grösser ist, als derjenige Königsbergs. Der Bestand war

Ende				Verhältniszahl
1815	142 Schiffe mit	11 503 Last	(17 300 R.T.) ⁴⁾	100
1816	141 „ „	11 282 „	(16 900 „)	
1817	136 „ „	10 785 „	(16 200 „)	
1818	100 „ „	7 109 „	(10 700 „)	
1819	94 „ „	6 715 „	(10 100 „)	
1820	105 „ „	7 579 „	(11 400 „)	66
1821	99 „ „	7 180 „	(10 800 „)	
1822	100 „ „	7 236 „	(10 900 „)	
1823	99 „ „	7 011 „	(10 500 „)	
1824	92 „ „	6 814 „	(10 200 „)	
1825	82 „ „	6 235 „	(9 400 „)	54

Auffallend ist der plötzliche Rückgang, den die Rhederei hier von 1817 auf 1818 zeigt. Die Erklärung wird darin zu finden sein, dass ein Teil der Rhederei dieses ehemals bedeutendsten neuvorpommerschen Hafens, der mit dem Uebergang von Schweden an Preussen den Schutz der geachteten schwedischen Flagge entbehren musste, und dessen Schiffe der Piraterie⁵⁾ der Afrikaner gegenüber, die besonders im Jahre 1817 die Schifffahrt erschwerte, schutzlos waren, die Flagge wechselte und vorzog, nach Schweden überzusiedeln, anstatt noch lange seine Schiffe preiszugeben, die Preussen nicht schützen konnte⁶⁾.

1) S. Restorff's Beschreibung von Pommern, S. 55.

2) Das., S. 56.

3) S. Beiträge zur Kunde Neuvorpommerns von Krassow.

4) S. Brämer, S. 326 u. Dieterici, 3. Forts., S. 424.

5) Vgl. S. 28.

6) Vgl. Ferber, Beiträge, S. 269.

Die Rhederei Wolgasts zählte

Ende				Verhältniszahl
1815	44	Schiffe mit	3 448 Last	(5 200 R.T.) ¹⁾ 100
1816	51	„	4 067 „	(6 100 „)
1817	49	„	4 152 „	(6 200 „)
1818	46	„	3 720 „	(5 600 „)
1819	64	„	3 835 „	(5 800 „)
1820	59	„	3 881 „	(5 800 „) 112
1821	46	„	2 820 „	(4 200 „)
1822	44	„	3 232 „	(4 800 „)
1823	45	„	2 645 „	(4 000 „)
1824	32	„	2 573 „	(3 900 „)
1825	21	„	1 626 „	(2 400 „) 47

Barth hatte

Ende				Verhältniszahl
1815	65	Schiffe mit	5 820 Last	(8 700 R.T.) ¹⁾ 100
1816	69	„	6 064 „	(9 100 „)
1817	69	„	6 081 „	(9 100 „)
1818	65	„	5 715 „	(8 600 „)
1819	64	„	5 577 „	(7 600 „)
1820	59	„	5 092 „	(7 600 „) 88
1821	46	„	3 825 „	(5 700 „)
1822	44	„	3 628 „	(5 400 „)
1823	45	„	3 689 „	(5 500 „)
1824	41	„	3 424 „	(5 100 „)
1825	41	„	3 554 „	(5 300 „) 61

Die Rheder dieser kleinen Häfen, deren eigener Handel, wie nachgewiesen, nicht gross war, beschäftigten ihre Schiffe vielfach in fremder Frachtfahrt; sie stellten sie hauptsächlich in den Dienst anderer preussischer Seestädte, vorzugsweise von Königsberg, weshalb auch die Entwicklung der Rhederei dieser Städte derjenigen Königsbergs sehr ähnliche ist. Eine solche Beschäftigung in fremder Fahrt hat auch später noch stattgefunden²⁾.

Die Häfen des Regierungs-Bezirks Köslin: Kolberg, Rügenwalde und Stolpmünde, waren eben so unbedeutend wie die des Regierungs-Bezirks Stralsund. Es liefen hier

	ein ³⁾ :	aus:
1821	167 Schiffe	169 Schiffe
1822	135 „	130 „
1823	112 „	116 „
1824	121 „	121 „
1825	126 „	137 „

Die Ausfuhrartikel waren grösstenteils Getreide, Holz, Leinwand und Glas; im Jahre 1823 wurde für 1 000 000 Thlr. Leinwand, (davon für 700 000 Thlr. ins Ausland) und für 9000 Thlr. Glaswaren ausgeführt. Die Einfuhr bestand meistens in Kolonialwaren, Steinkohlen, Schleifsteinen und englischem Steingut.

1) Siehe Anm. 4 auf S. 66.

2) S. Stat. Jahrbuch v. Müller 1846, S. 182.

3) S. Restorff's Beschreibung von Pommern, S. 54.

Die Rhederei war wenig ausgebildet. Im Regierungs-Bezirk Köslin gab es nur:

Ende				Verhältniszahl
1816	56	Schiffe mit	3 522 Last (5 300 R.T.) ¹⁾	100
1817	56	„ „	3 683 „ (5 500 „ „)	
1818	55	„ „	3 379 „ (5 100 „ „)	
1819	53	„ „	2 819 „ (4 200 „ „)	
1820	48	„ „	2 377 „ (3 600 „ „)	67
1821	48	„ „	2 393 „ (3 600 „ „)	
1822	43	„ „	1 981 „ (3 000 „ „)	
1823	37	„ „	1 752 „ (2 600 „ „)	
1824	36	„ „	2 023 „ (3 000 „ „)	
1825	32	„ „	1 724 „ (2 600 „ „)	49

Ihre Entwicklung ist dieselbe Rückwärtsbewegung, wie sie mit den erörterten Ausnahmen bis zum Jahre 1825 allgemein in Preussen war.

Ist der nach den gegebenen Zahlen seit 1815 allgemein wahrnehmbare Rückgang neben der Einwirkung der englischen Korn-gesetze, in der Hauptsache eine direkte Folge des Krieges, also von Umständen bedingt, auf die weder der Staat noch die Rheder Ein-fluss ausüben konnten, so machten sich, wenigstens in den ersten Jahren des hier in Rede stehenden Zeitraums, auch noch indirekte Folgen des Krieges geltend.

Durch das lange Liegen ausserhalb des Seewassers während des Krieges waren die Schiffe vor der Zeit alt und seeuntüchtig geworden. Die Seeleute waren ungeübt und ohne Erfahrung, sie hatten die Kenntnis der Meere und Häfen verloren. Man hatte kein Vertrauen zu den Schiffen und zu den Mannschaften, und die Assekuranz for-derte infolgedessen auch für preussische Schiffe und mit ihnen ver-ladene Waren erhöhte Prämien²⁾.

Die Schifffahrtspolitik, die in Uebereinstimmung mit dem allge-meinen Umschwung, der sich seit 1806 vollzogen hatte, freiheitlich gestaltet war, schien anfangs auch nicht dazu geschaffen, preussischen Schiffen, wenigstens in ihrem eigenen Lande, Schutz zu gewähren, dessen sie unter den obwaltenden Umständen wohl bedurft hätten. Da es in Preussen zunächst Grundsatz war, fremde und einheimische Schiffe bei Benutzung preussischer Häfen gleich zu behandeln und ein- und ausgehende Waren gleichen Abgaben zu unterwerfen, einerlei ob sie in fremden oder in preussischen Schiffen eingeführt wurden, so genossen letztere den ausländischen Schiffen gegenüber auch keinen Vorzug und hatten darunter umsomehr zu leiden, als sie schon von vornherein unter ungünstigeren Verhältnissen, wie die Schutz-

1) S. Brämer, S. 312. Ueber den Bestand der einzelnen Häfen des Regierungs-bezirkes Köslin liegen bis zum Jahre 1837 keine Zahlen vor.

2) S. Ferber, Beiträge, S. 269.

losigkeit auf dem Meere, die Differenzialbelastungen anderer Staaten, und die höhere Assekuranzprämie, zu konkurrieren hatten. Es schien somit kaum möglich, dass sich die Rhederei aus eigener Kraft wieder aus der traurigen Lage, in welche sie geraten war, werde emporarbeiten können. Das wurde auch bald von der Regierung anerkannt. Dieselbe Fürsorge, welche sie durch die Gesetzgebung für das Gewerbe und durch das Zollgesetz des Jahres 1818 für die Entwicklung des Handels bewies, bezeugte sie nun auch für die Rhederei.

Sie suchte dieser zunächst direkt zu helfen und setzte den Hebel dort an, wo es vor allem erforderlich war, indem sie den alten Ruf der preussischen Seefahrer und der preussischen Schiffe von neuem zu begründen bestrebt war.

Um dieses zu erreichen, wurde in Danzig eine Navigationsschule eingerichtet, ausreichend dotiert, mit den besten Instrumenten und anderen Hilfsmitteln, die zum Unterricht erforderlich waren, versehen, und derselben noch ein vollständig ausgerüstetes Observatorium und ein besonderes Seeschiff zu Uebungsreisen beigegeben¹⁾. Ferner wurde bestimmt, dass die Gelder aus der am 20. Januar 1822 eingeführten ausserordentlichen Flaggenabgabe nicht in die allgemeine Staatskasse fliessen, sondern zum Besten der Rhederei verwendet werden sollten; sie wurden zur Errichtung von Schiffahrtsschulen in Memel, Pillau, Stettin und Stralsund benutzt, die die Bestimmung hatten, Matrosen und Steuerleute heranzuziehen und sie zugleich für die höhere Schiffahrtsschule in Danzig und zu Schiffsführern vorzubereiten. Jede dieser Schulen wurde genügend dotiert, um ihre Existenz auch für die Dauer sicher zu stellen und mit den nötigen Instrumenten und anderen Hilfsmitteln ausgestattet, und kein Schiffer oder Steuermann durfte in Zukunft mehr ein preussisches Schiff in See führen, der nicht eine praktische und wissenschaftliche Prüfung auf einer dieser Schulen bestanden hatte.

Der gute Einfluss der Seefahrtsschulen machte sich bald darin geltend, dass die Assekuranzkompagnien, die vordem kaum zu bewegen waren, Versicherungen für preussische Schiffe anzunehmen, diese Zurückhaltung fallen liessen und solche bereitwilligst wieder übernahmen. Ueber die Massnahmen zur Förderung des Schiffsbaus vergl. S. 19.

Dabei blieb aber die Sorge der Regierung für die Schiffahrt nicht stehen. Längs der preussischen Küste wurden Leuchtfener und Leuchttürme errichtet, wo solche fehlten, so in Arcona, in Swine-

1) S. Ferber, Beiträge, S. 270/3.

münde, Rügenwalde, Rixhöft und auf der Halbinsel Hela. Auch Rettungsanstalten wurden an den gefährlichsten Stellen eingerichtet. Ebenso wurde das Lootsenwesen geregelt. Ausserdem wurden aber auch grosse Summen aufgewendet, um die preussischen Häfen wieder in guten Stand zu setzen. Eine Assekuranzkompagnie in Stettin, die nach dem Muster Hamburger Assekuranzgeschäfte eingerichtet war, erhielt staatliche Unterstützung. Die Regierung beteiligte sich auch selbst an der Rhederei, indem sie im Jahre 1824 in Stettin eine Geschäftsstelle der preussischen Seehandlungsgesellschaft eröffnete. Am 21. September 1827 sandte sie ihr Schiff „Mentor“ von 225 Last (337 RT.) mit schlesischer Leinwand, Mehl und Stabholz nach Jamaica¹⁾, das erste preussische Schiff, welches von Swinemünde aus direkt dahin expediert wurde²⁾.

Suchte man so die Rhederei in ihren Grundlagen wieder neu zu befestigen, so trug ein Wandel, den Preussen in seiner äusseren Schifffahrtspolitik zu Gunsten der einheimischen Rhederei hatte eintreten lassen, dazu bei, sie auch im Verkehr mit anderen Nationen konkurrenzfähig zu machen. Das Prinzip der Handelsfreiheit, welches in dem Zolltarif vom 26. Mai 1818 aufgestellt wurde, wurde beibehalten; doch ging die Regierung in den bereits berührten Bestimmungen über Flaggengeldabgabe vom 22. Januar 1822 einen Schritt weiter und führte eine höhere Belastung der Schiffe derjenigen Staaten ein, in denen preussische Schiffe nicht gleich denen der eigenen Unterthanen oder der am meisten begünstigten Nation behandelt wurden.

Ferner wurde auch die Küstenschifffahrt den inländischen Schiffen ausschliesslich vorbehalten.

Der Erfolg dieser Massnahmen war ein sehr günstiger. Vor allem bewirkten sie, dass die preussischen Schiffe der starken Konkurrenz der englischen Rheder gegenüber jetzt mehr Halt bekamen, indem gegen Erlass der Flaggengeldabgabe sofort die Aufhebung des bis dahin von allen Schiffen in England erhobenen Tonnengeldes von 1 sh. für die Tonne erfolgte. Am 2. April 1824 aber schloss Grossbritannien, (vergl. S. 33), mit Preussen einen Gegenseitigkeitsvertrag ab,

1) S. Zedlitz, Preuss. Monarchie, S. 439.

2) Im Jahre 1840 besass die Seehandlung 6 grosse Handelsschiffe, die preussische Waren nach Amerika, Ostindien und China brachten, und von dort aus wieder mit Gütern für den europäischen Markt zurückkehrten. Wenn dieses Unternehmen für die daran beteiligten Kaufleute und Fabrikanten auch nicht immer vorteilhaft ausgefallen ist, so fordert doch der gute Wille und der Unternehmungsgeist Anerkennung; 1848 besass die Seehandlung 5 Schiffe, 1850 gab sie die Rhederei auf.

nach welchem die Schiffe des anderen Theils keine höheren Abgaben zu entrichten hatten, als die inländischen, und für alle Waren, die gesetzlich auf Schiffen des einen Landes nach oder aus dem anderen eingeführt werden konnten, dieselben Zoll- und Rückvergütungssätze auch beim Transporte durch Schiffe des anderen Landes gelten sollten. Durch eine Kabinetsordre vom 20. Mai 1826 wurde England alsdann allgemein auf den Fuss der meistbegünstigten Nation gestellt, nachdem es sich bereit erklärt hatte, unter dieser Bedingung die Vorteile des Gesetzes 6 George IV., c. 114, nach welchem fremde Schiffe Landeserzeugnisse auch nach den britischen Kolonien einführen und Waren von dort ausführen konnten, auch Preussen zuzugestehen¹⁾.

Auch Holland hatte, ähnlich wie England, sein seit 1816 bestehendes Prohibitivsystem seit 1822 stufenweise gemildert²⁾.

Die Einwirkung dieses gegenseitigen Entgegenkommens auf den Hafenverkehr glaubt Schubert im Handel Ostpreussens S. 15 schon darin zu sehen, dass die Anzahl der in Königsberg eingelaufenen englischen und holländischen Schiffe sich wie folgt steigerte:

	englische Schiffe	holländische Schiffe
1824	36	34
1825	69	74

Doch würde diese Zunahme der Zahl ausländischer Schiffe in preussischen Häfen zunächst nur ein Beweis dafür sein, dass ihnen nicht mehr die früheren Hindernisse im Wege standen; dass aber auch die preussische Rhederei gut dabei gefahren sei, ist daraus zu schliessen, dass die englischen Rheder sich heftig über den Reciprocitätsvertrag beschwerten. Sie setzten alle Hebel in Bewegung, um ihr Monopol wieder herzustellen³⁾ und es begann eine höchstgehässige Hetze gegen Preussen in den englischen Blättern. Preussen wich jedoch von seinem Reciprocitätssystem nicht ab; und zudem war der Einfluss der in England unter der Führung von Huskisson aufkommenden Freihandelspartei bereits stark genug, um den Bestrebungen der englischen Rheder das Gleichgewicht halten zu können.

Ein ganz gleicher Reciprocitätsvertrag wie mit England wurde am 9. Januar 1827 betreffs der Gleichstellung der beiderseitigen Unterthanen und der Schifffahrt mit Mecklenburg-Schwerin abgeschlossen. Kurz darauf, am 14. März 1827, folgte ein Handels- und Schifffahrtsvertrag mit Schweden und Norwegen, welcher ebenfalls den gegenseitigen Unterthanen und Schiffen die Rechte der eigenen Unter-

1) S. Lexis im Handw. d. Staatsw., Bd. V, Art. Schifffahrt, S. 548.

2) S. Ferber, Beiträge, S. 258.

3) S. Gülich, Bd. II u. III, S. 363, auch Zimmermann, S. 96.

thanen sicherte. Auch wurde den Hansestädten Hamburg, Bremen und Lübeck am 4. Oktober 1827 ein Schiffahrts- und Handelsvertrag zugestanden, sobald sie ihn wünschten¹⁾.

Aber nicht nur in Europa fand der von Preussen aufgestellte Grundsatz der Reciprocität steigende Anerkennung, sondern auch in Amerika. So wurde am 9. Juli 1827 auf Grund der Reciprocität ein Schiffahrts- und Handelsvertrag mit Brasilien und am 1. Mai 1828 ein Meistbegünstigungsvertrag mit den Vereinigten Staaten von Amerika in Erneuerung der bereits bestehenden Reciprocitätsverträge abgeschlossen²⁾.

Der Hauptinhalt aller dieser Verträge war die Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe inbezug auf Schiffahrtsabgaben und Zölle.

3. Die Zeit von 1826—36.

Wie in der Entwicklung der preussischen Rhederei von 1805 bis 1825 verschiedene Stadien sich haben feststellen lassen, eins der aufwärts Bewegung bis 1805, ein zweites des Niedergangs bis 1815 und ein drittes des vorübergehenden Aufschwungs, bezw. abermaligen Niederganges von 1815 bis 1825, so sind auch für die nun folgende Zeit bis 1836 ähnliche auf- und abwärts Bewegungen wahrnehmbar.

Der Bestand der gesamten preussischen Handelsflotte war

Ende			Verhältniszahl
[1825	58 007	Last (87 000 R.T.)]	100
1826	68 393	„ (96 600 „) ³⁾	
1827	70 731	„ (106 100 „)	
1828	72 434	„ (108 700 „)	
1829	73 418	„ (110 100 „)	
1830	75 079	„ (112 600 „)	
1831	76 987	„ (115 500 „)	
1832	78 399	„ (117 600 „)	135
1833	76 354	„ (114 500 „)	
1834	72 151	„ (108 200 „)	
1835	72 433	„ (108 600 „)	
1836	70 973	„ (106 500 „)	122

Die aufwärts Bewegung von 1825—32 steht wiederum unter dem Einflusse der englischen Korneinfuhren; die Preise, welche seit 1824 angezogen hatten (vergl. S. 56), hielten sich in den nächsten Jahren nur auf mittlerer Höhe; sie standen im Jahresdurchschnitt⁴⁾ von

1) S. Ferber, Beiträge, S. 257/8.

2) Letzterer ist nie gekündigt worden und wird daher als gegenwärtig noch geltend angesehen, und zwar für das Deutsche Reich. S. Lexis, Handw. d. Staatsw., Bd. V, Art. Schiffahrt, S. 548.

3) S. Brämer, S. 312 u. Dieterici, 3. Forts., S. 426.

4) S. Tooke u. Newmarch, S. 804.

1829	auf	66 sh. 3 d.
1830	„	64 „ 3 „
1831	„	66 „ 4 „;

trotzdem aber fand infolge des Korngesetzes von 1828¹⁾, welches die Einfuhr auch schon bei einem Preise von 66—67 sh. pro Quarter (mit einem Zoll von 1 Pfd. Sterl. 8 Pence) gestattete, abermals eine vermehrte Getreide-Einfuhr statt. Während nämlich von dem europäischen Festlande und den Vereinigten Staaten²⁾ nach England gebracht waren:

1826	575 017 Quarter
1827	247 116 „

stieg die Zufuhr von dort

1828	auf	722 459 Quarter
1829	„	1 652 181 „
1830	„	1 584 562 „
1831	„	2 079 118 „

Dementsprechend nahm nun auch der Schifffahrtsverkehr in den preussischen Häfen erheblich zu³⁾. Es liefen ein

1826	3 223	Schiffe	mit	285 994	Last	(429 000 R.T.) ⁴⁾
1827	3 697	„	„	325 309	„	(488 000 „)
1828	4 095	„	„	336 401	„	(504 600 „)
1829	4 146	„	„	338 628	„	(507 900 „)
1830	4 771	„	„	365 792	„	(548 700 „)
1831	3 551	„	„	288 360	„	(432 500 „)

und ebenso wurde auch der Bestand an Schiffen grösser.

In Ostpreussen war derselbe

Ende				Verhältniszahl
[1825	7 613	Last	(11 400 R.T.)]	100
1826	8 872	„	(13 300 „) ⁴⁾	
1827	9 285	„	(13 900 „)	
1828	9 583	„	(14 400 „)	
1829	10 443	„	(15 700 „)	
1830	10 763	„	(16 100 „)	
1831	10 360	„	(15 500 „)	
1832	10 965	„	(16 400 „)	144

in Westpreussen:

Ende				Verhältniszahl
[1825	13 739	Last	(20 600 R.T.)]	100
1826	17 112	„	(25 600 „) ⁴⁾	
1827	18 036	„	(27 100 „)	
1828	19 174	„	(28 800 „)	
1829	19 036	„	(28 600 „)	
1830	19 164	„	(28 700 „)	
1831	19 088	„	(28 600 „)	
1832	18 607	„	(27 900 „)	135

1) S. Oelrichs, Beiträge, S. 30.

2) S. Gülich, Tab. z. T. II, S. 13.

3) S. Reden, Erwerbs- u. Verkehrsstat. 1854, Bd. III, S. 2017.

4) S. Brämer, S. 312 u. Dieterici, 3. Forts., 426.

in Pommern:

Ende			Verhältniszahl
[1825	36 655	Last	(55 000 R.T.)] 100
1826	38 609	„	(57 900 „) ¹⁾
1827	43 410	„	(65 100 „)
1828	43 677	„	(65 500 „)
1829	43 939	„	(65 900 „)
1830	45 152	„	(67 700 „)
1831	47 539	„	(71 300 „)
1832	48 827	„	(73 200 „) 133

Aber schon im Jahre 1831 wurde die günstige Entwicklung zum Teil wieder gehemmt durch den Ausbruch der Cholera, die sich von Danzig aus über alle preussischen Häfen verbreitete. Die preussischen Schiffe erhielten infolgedessen keine Gesundheitspässe mehr und die Einfahrt in fremde Häfen wurde nur nach langer Quarantäne gestattet. Daraus erwuchs den Rhedern beträchtlicher Schaden. Im Jahre 1831 gingen nur 1810 preussische Schiffe durch den Sund, während ihre Zahl im Jahre

1828	2240
1829	2168
1830	2254

betragen hatte.

Im demselben Jahre brach aber auch die polnische Revolution aus; die Unruhen und die nachfolgende Niederwerfung des Aufstandes, die den Ruin des polnischen Adels herbeiführte, machten das Land während langer Zeit wenig konsumfähig, was sich darin zeigte, dass auch nach dem Erlöschen der Cholera der lebhafte Verkehr, der in den preussischen Häfen gegen Ende der 20er Jahre geherrscht hatte, längere Zeit hindurch nicht die frühere Höhe wieder erreichte. Hinzu kam noch, dass seit 1832 auch die Getreidepreise in England wie auf dem Kontinent eine starke Rückwärtsbewegung zeigten. Sie standen in England²⁾

1832	auf	58 sh.	8 d.
1833		52 „	11 „
1834		46 „	2 „
1835		39 „	4 „
1836		49 „	6 „

Daher erfolgte nun auch ein Rückschlag in der Korneinfuhr Englands, die

1832	332 417	Quarter	betragen hatte, aber nun sank:
1833	auf: 188 230	„	
1834	„ 109 735	„	
1835	„ 43 800	„	
1836	„ 234 503	„	

1) Siehe Anm. 5 auf S. 73.

2) S. Tooke u. Newmarch, S. 804.

In Preussen kostete z. B. in Danzig¹⁾ der Scheffel Weizen

1831	nur 78	Sgr.
1832	„ 65,50	„
1833	„ 45,66	„
1834	„ 41,75	„
1835	„ 41,25	„
1836	„ 42,83	„

und wenn schon die Preise nicht so tief wie 1825 gefallen waren, so war der Erlös aus der Ernte doch zu gering, um eine grössere Einfuhr zu begünstigen. Polen hörte fast ganz auf, zu importieren., und deshalb hatten auch die Einfuhr von Waren aus Grossbritannien in die preussischen Ostseehäfen seit 1833 keinen bedeutenden Umfang. Sie belief sich²⁾

1830	auf Pfd. St.	178 000
1831	„ „ „	193 000
1832	„ „ „	259 000
1833	„ „ „	144 000
1834	„ „ „	136 000
1835	„ „ „	188 000
1836	„ „ „	160 000

Auch der Hafenverkehr blieb hinter dem Umfange zurück, den er bereits im Jahre 1830 gehabt hatte. In den preussischen Häfen liefen ein³⁾:

1832	3 841	Schiffe mit	295 427	Last (443 000 R.T.)
1833	3 262	„ „	258 414	„ (388 000 „)
1834	3 371	„ „	271 547	„ (407 000 „)
1835	3 251	„ „	259 338	„ (389 000 „)
1836	4 261	„ „	331 247	„ (497 000 „)

Nach aussen hin zeigte sich die wenig günstige Lage der Rhederei darin, dass der Schiffsbau seit 1832 in den preussischen Häfen sehr zurückgegangen war. Im Jahre 1824, als es noch mit der Rhederei recht schlecht stand, waren insgesamt nur 9 neue Schiffe zu Wasser gelassen, aber bereits 1825 stieg die Zahl auf 19 und in den folgenden Jahren noch mehr:

1826	wurden	54	Schiffe	erbaut ⁴⁾
1827	„	47	„	„
1828	„	38	„	„
1829	„	42	„	„
1830	„	27	„	„
1831	„	40	„	„

1832 fiel die Anzahl auf 26, und dann weiter auf

1833	18	Schiffe
1834	16	„
1835	19	„
1836	19	„

1) S. Oelrichs, Beiträge, S. 34.

2) S. Gülich, Tab. z. T. II, S. 5.

3) S. Reden, Erwerbs- u. Verkehrsstat., Bd. III, S. 2017.

4) S. Dieterici, 3. Forts., S. 429.

In gleicher Weise ging auch die Rhederei wieder zurück.

Westpreussen besass:

Ende				Verhältniszahl
1833	17 114	Last	(25 700 R.T.) ¹⁾	1832 : 135 ³⁾
1834	15 547	„	(23 300 „)	
1835	14 710	„	(22 100 „)	
1836	14 300	„	(21 500 „)	104

Pommern:

Ende				Verhältniszahl
1833	48 174	Last	(72 300 R.T.) ¹⁾	1832 : 133 ³⁾
1834	46 000	„	(69 000 „)	
1835	47 075	„	(70 600 „)	
1836	45 150	„	(67 700 „)	123

Ostpreussen dagegen vermehrte seinen Bestand trotz der ungünstigen Verhältnisse auf

Ende				Verhältniszahl
1833	11 066	Last	(16 600 R.T.) ¹⁾	1832 : 144 ⁴⁾
1834	10 604	„	(15 900 „)	
1835	10 648	„	(16 100 „)	
1836	11 523	„	(17 300 „)	151

Dieses war auf die günstige Lage der Rhederei in Memel zurückzuführen.

Memel besass:

Ende				Verhältniszahl
[1825	36	Schiffe mit	4 229 Last (6 300 R.T.)]	100
1826	36	„ „	4 278 „ (6 400 „ „) ²⁾	
1827	35	„ „	4 076 „ (6 100 „ „)	
1828	36	„ „	4 377 „ (6 600 „ „)	
1829	36	„ „	4 815 „ (7 200 „ „)	
1830	38	„ „	5 095 „ (7 600 „ „)	120
1831	38	„ „	4 543 „ (6 800 „ „)	
1832	36	„ „	5 340 „ (8 000 „ „)	
1833	39	„ „	6 057 „ (9 100 „ „)	
1834	38	„ „	5 889 „ (8 800 „ „)	
1835	40	„ „	6 850 „ (10 300 „ „)	
1836	45	„ „	8 297 „ (12 400 „ „)	196

Königsberg mit Pillau:

Ende				Verhältniszahl
[1825	24	Schiffe mit	3 384 Last (5 100 R.T.)]	100
1826	28	„ „	4 394 „ (6 600 „ „) ²⁾	
1827	32	„ „	5 211 „ (7 800 „ „)	
1828	31	„ „	5 206 „ (7 800 „ „)	
1829	30	„ „	5 245 „ (7 900 „ „)	
1830	31	„ „	5 232 „ (7 900 „ „)	155

1) S. Brämer, S. 312 u. Dieterici, 3. Forts., S. 426.

2) S. Brämer, S. 326 u. Dieterici, 3. Forts., S. 424.

3) Vgl. S. 74.

4) Vgl. S. 73.

1831	30	„	„	5 175	„	(8 700 R.T.)	
1832	30	„	„	5 162	„	(7 800 „)	
1833	27	„	„	4 526	„	(6 800 „)	
1834	25	„	„	4 452	„	(6 700 „)	
1835	21	„	„	3 281	„	(4 900 „)	
2836	19	„	„	2 790	„	(4 200 „)	82

Die Rhederei beider Häfen bewegt sich demnach in Uebereinstimmung mit der Gesamtheit der preussischen Schiffe bis zum Jahre 1831 aufwärts; Königsberg folgt auch dem allgemeinen Rückgang bis zum Jahre 1836 und zwar mit einer so ausserordentlich grossen Verminderung seiner Flotte, dass diese 1836 den tiefsten Stand erreichte, welchen sie seit 1805 überhaupt inne gehabt hatte.

Memel dagegen nimmt eine gerade entgegengesetzte Entwicklung; die Rheder vermehrten ihren Bestand trotz der seit 1832 im allgemeinen ungünstigen Jahre, so dass derselbe 1836 demjenigen der Königsberger Rhederei etwa um das dreifache überlegen war, während noch 10 Jahre zuvor die Rhederei beider Städte einander gleich gewesen war.

Diese verschiedenartige Entwicklung hängt zunächst wiederum mit dem Hafenverkehr zusammen. In Memel¹⁾ waren

1828/30	durchschnittlich	815	Schiffe	ausgelaufen
1832	„	771	„	„
1833	„	683	„	„
1834	„	648	„	„
1835	„	623	„	„
1836	„	801	„	„

also immerhin ein beträchtlich grösserer Verkehr als bei Königsberg (s. unten), obgleich England den Holzhandel aus den Ostseeländern, worauf hauptsächlich Memels Schifffahrt basierte, durch Zölle zu Gunsten des canadischen Holzes zu erschweren suchte. Freilich war dies nur zum Teil gelungen, denn Memels Holzhandel war infolge der besseren Behandlung und der guten Qualität des Ostseeholzes noch immer so bedeutend, dass trotz der Zölle eine Steigerung im Export von Holz aus Ostpreussen stattfand. Derselbe betrug im Jahre²⁾:

1831	19 254	Schiffslast	Holz
1832	25 056	„	„
1833	31 881	„	„
1834	28 521	„	„
1835	31 965	„	„

und dementsprechend konnte auch die Zahl der Schiffe vermehrt werden.

1) S. Gülich, Tab. 207 z. T. II, S. 137.

2) S. Dieterici, 1831/6, S. 354.

Der Königsberger Hafenverkehr hingegen zeigt nicht die in Memel zu beobachtende Stabilität. Aus Pillau liefen aus¹⁾:

1826	305	Schiffe;	Getreideexport	12 305	Last
1827	573	"	"	25 000	"
1828	642	"	"	30 300	"
1829	662	"	"	28 582	"
1830	1053	"	"	48 860	"
1831	765	"	"	33 396	"
1832	696	"	"	27 940	"

und in den Jahren, als in der Rhederei Königsbergs der Rückgang eintrat, sehen wir auch den Hafenverkehr zurückgehen auf

1833	381	Schiffe;	Getreideexport	8 491	Last
1834	366	"	"	7 435	"
1835	366	"	"	9 700	"
1836	688	"	"	21 719	"

und wie die daneben gestellten Zahlen über den Getreideexport ausweisen, besteht hier ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen Getreideexport, Hafenverkehr und dem Bestand der Rhederei.

Auf die Königsberger Rhederei trifft mithin dasjenige vollständig zu, was oben im allgemeinen über die die Lage der preussischen Rhederei beeinflussenden Verhältnisse festgestellt ist, während Memel gar nicht davon berührt erscheint und seine eigne von diesen Einflüssen unabhängige Entwicklung zeigt. Die Zunahme Memels erklärt auch, warum Ostpreussens Rhederei stieg, während die Rhedereien Westpreussens und Pommerns zurückgingen.

Die Verhältnisse, welche auf die Rhederei Westpreussens eingewirkt haben, müssen ähnliche gewesen sein wie bei Königsberg, da der Entwicklungsgang ein ähnlicher ist.

Elbing besass

Ende					Verhältniszahl
[1825	12	Schiffe mit	1 430	Last (2 200 R.T.)]	100
1826	15	"	2 178	" (3 300 ") ²⁾	
1827	17	"	2 650	" (4 000 ")	
1828	19	"	3 175	" (4 800 ")	
1829	18	"	2 941	" (4 400 ")	
1830	19	"	3 106	" (4 700 ")	217
1831	20	"	3 154	" (4 700 ")	
1832	19	"	3 062	" (4 600 ")	
1833	17	"	2 732	" (4 100 ")	
1834	13	"	2 255	" (3 400 ")	
1835	9	"	1 567	" (2 400 ")	
1836	8	"	1 387	" (2 100 ")	97

1) S. Meier, Beiträge.

2) S. Brämer, S. 326 u. Dieterici, 3. Forts., 426.

Danzig:

Ende						Verhältniszahl
[1825	67	Schiffe	mit	12 309	Last (18 500 R.T.)]	100
1826	72	"	"	14 939	" (22 400 ") ¹⁾	
1827	73	"	"	15 386	" (23 100 ")	
1828	76	"	"	15 999	" (24 000 ")	
1829	78	"	"	16 095	" (24 100 ")	
1830	76	"	"	16 058	" (24 100 ")	130
1831	76	"	"	15 934	" (23 900 ")	
1832	75	"	"	15 545	" (23 300 ")	
1833	66	"	"	14 382	" (21 600 ")	
1834	60	"	"	13 292	" (19 900 ")	
1835	61	"	"	13 143	" (19 700 ")	
1836	59	"	"	12 913	" (19 400 ")	105

Ausschlaggebend ist bei Danzig für die Lage der Rhederei ebenfalls der Getreideexport, und diese Einseitigkeit des Handels wird nur wenig ausgeglichen durch die Ausfuhr von Holz, obgleich dieselbe nicht unbedeutend war. Der Gesamtexport dieser beiden Haupthandelsgüter Danzigs war

	Getreide		Holz	
	19 504	Last	70 858	Schiffslast
1825	19 504	Last	70 858	Schiffslast
1826	25 776	"	52 021	"
1827	24 780	"	26 010	"
1828	38 091	"	19 427	"
1829	39 073	"	23 203	"
1830	51 233	"	22 694	"
1831	16 767	"	14 401	"
1832	17 502	"	11 632	"
1833	11 608	"	9 514	"
1834	10 002	"	16 471	"
1835	6 364	"	16 046	"
1836	21 880	"	19 639	"

Der Hafenverkehr stieg oder fiel auch vorzugsweise nach dem Umfang der Getreideexporte, und nur wenn die Holzausfuhr besonders gross war, wie im Jahre 1825, übte sie einen Einfluss auf die Zahl der abgehenden Schiffe aus; so liefen aus Danzig²⁾ aus

1825	1161	Schiffe
1826	998	"
1827	974	"
1828	1072	"
1829	1046	"
1830	1171	"
1831	581	"
1832	620	"
1833	544	"
1834	642	"
1835	617	"
1836	866	"

und eine sehr ähnliche Bewegung³⁾ fand auch, wie nachgewiesen, in dem Schiffsbestande Danzigs statt.

1) Siehe Anm. 2 auf S. 78.

2) S. Oelrichs, Beiträge, S. 45.

3) Es ist bemerkenswert, dass eine günstige bezw. ungünstige Periode in dem Be-

Was Pommern betrifft, so hatte sich in Stettin die Ein- und Ausfuhr von 1824 bis 1834 von

6 735 000 Thlr. auf
9 295 000 „

gesteigert.

Der Schiffsverkehr zeigt trotz der im allgemeinen ungünstigen Handelsverhältnisse

1832	906	einkommende	Schiffe
1833	830	„	„
1834	817	„	„
1835	826	„	„
1836	992	„	„

er ist mithin lebhafter und regelmässiger als in Danzig in den gleichen Jahren. Die Getreideausfuhr zeigt zwar bedeutende Schwankungen¹⁾:

1825	1667	Last
1826	3327	„
1827	2908	„
1828	927	„
1829	5823	„
1830	8191	„
1831	8977	„
1832	2369	„
1833	4732	„
1834	9148	„
1835	1752	„
1836	7354	„

doch ist sie nicht umfangreich genug, um für den Hafenverkehr und die Lage der Rhederei ausschlaggebend zu sein. Bei Stettins vielseitigem Handel trug der eine Handelszweig den anderen und Stettins Schifffahrt wurde nur insofern in Mitleidenschaft gezogen, als die allgemeine Handelslage überhaupt bis zur Mitte der 30er Jahre ungünstig war. Aus diesem Grunde findet hier auch ein verhältnismässig geringerer Rückschlag, als bei Danzig und Königsberg statt, und die Schwankungen sind, wie die folgenden Zahlen zeigen, ebenfalls nicht so gross. Der Bestand im Regierungsbezirk Stettin war

Ende	220	Schiffe	mit	20 559	Last	(30 800 R.T.) ²⁾	Verhältniszahl
1825	220	„	„	22 808	„	(34 200 „)	100
1827	241	„	„	25 024	„	(37 500 „)	
1828	238	„	„	25 057	„	(37 600 „)	
1829	235	„	„	25 014	„	(37 500 „)	
1830	244	„	„	25 460	„	(38 200 „)	124

stande der Rhederei 1—2 Jahre später zum Ausdruck kommt, als in dem Schiffsverkehr. An letzterem zeigen sich gute oder schlechte Zeiten direkt, im Schiffsbestande aber erst als Folge derselben, denn der Rheder baut erst dann neue Schiffe, nachdem die guten Zeiten schon eingetreten sind, und er hört erst auf die Zahl seiner Schiffe zu vermehren, nachdem die schlechten Zeiten bereits seinen Verdienst schmälern, wie dies aus einem Vergleich mit den auf S. 75/76 gegebenen Zahlen über den Schiffsbau hervorgeht.

1) S. Beiträge zur Kunde Pommerns, H. 1, S. 83.

2) S. Brämer, S. 326 u. Dieterici, 3. Forts., S. 424.

1831	252	Schiffe	mit	26 398	Last	(39 600 R.T.)	
1832	256	"	"	27 146	"	(40 700 ")
1833	243	"	"	25 769	"	(38 700 ")
1834	229	"	"	24 299	"	(36 400 ")
1835	240	"	"	25 192	"	(37 800 ")
1836	226	"	"	23 877	"	(35 800 ")

116

Die Häfen des Regierungsbezirks Stralsund zeigen eine ähnliche Entwicklung, wie Stettin. Als Hafen hatte unter ihnen nur Stralsund noch einige Bedeutung, es liefen hier ein

1832	303	Schiffe
1833	365	"
1834	388	"
1835	335	"
1836	433	"

In Greifswald liefen durchschnittlich über 100 Schiffe ein, in Stolpmünde, Rügenwalde, Kolberg und Barth dagegen blieb die Zahl sogar unter diesem Durchschnitt. Wenn sich trotzdem eine verhältnismässig grössere Zunahme in dem Schiffsbestande zeigt, als bei Stettin, so erklärt sich dies daraus, dass der Getreideexport aus dem Regierungsbezirk Stralsund in dem Jahrzehnt 1826—1836 recht bedeutend war. Derselbe belief sich ¹⁾

1826	auf	1,278	Mill. Thlr.
1827	"	0,670	" "
1828	"	1,481	" "
1829	"	0,597	" "
1830	"	1,279	" "
1831	"	1,218	" "
1832	"	0,715	" "
1833	"	0,720	" "
1834	"	1,080	" "
1835	"	0,433	" "
1836	"	0,622	" "

Der Bestand der Rhederei hat deshalb hier auch mehr oder weniger zugenommen.

Greifswald besass

Ende					Verhältniszahl	
[1825	41	Schiffe	mit	2 957	Last	(4 400 R.T.) ²⁾ 100
1826	42	"	"	3 069	"	(4 600 ")
1827	52	"	"	3 928	"	(5 900 ")
* 1828	54	"	"	4 070	"	(6 100 ")
1829	52	"	"	4 103	"	(6 200 ")
1830	52	"	"	4 185	"	(6 300 ")
1831	52	"	"	4 179	"	(6 300 ")
1832	56	"	"	4 451	"	(6 700 ")
1833	60	"	"	5 428	"	(8 100 ")
1834	56	"	"	5 113	"	(7 700 ")
1835	54	"	"	5 084	"	(7 600 ")
1836	52	"	"	4 904	"	(7 400 ")

142

166

1) S. Beiträge zur Kunde Neupommerns, Anl. A.

2) S. Brämer, S. 326 u. Dieterici, 3. Forts., S. 424.

Stralsund mit den kleineren Nachbarorten

Ende					Verhältniszahl
[1825	82	Schiffe	mit	6 235 Last (9 400 R.T.) ¹⁾	100
1826	78	"	"	5 983 " (9 000 ")	
1827	80	"	"	6 324 " (9 500 ")	
1828	81	"	"	6 186 " (9 300 ")	
1829	76	"	"	6 001 " (9 000 ")	
1830	75	"	"	6 310 " (9 500 ")	101
1831	81	"	"	7 248 " (10 900 ")	
1832	81	"	"	7 535 " (11 300 ")	
1833	78	"	"	7 392 " (11 100 ")	
1834	72	"	"	6 861 " (10 300 ")	
1835	70	"	"	6 714 " (10 100 ")	
1836	65	"	"	6 413 " (9 600 ")	103

Hiernach ist die Rhederei Greifswalds beträchtlich, diejenige Stralsunds dagegen wenig vergrössert worden.

Wolgast und Barth haben ihren Bestand ungefähr gleichmässig vermehrt, wie die folgenden Zahlen zeigen:

Bestand in Wolgast

Ende					Verhältniszahl
[1825	21	Schiffe	mit	1 626 Last (2 400 R.T.) ¹⁾	100
1826	19	"	"	1 540 " (2 300 ")	
1827	18	"	"	1 586 " (2 400 ")	
1828	20	"	"	1 788 " (2 700 ")	
1829	22	"	"	1 992 " (2 900 ")	
1830	21	"	"	1 919 " (2 900 ")	118
1831	23	"	"	2 164 " (3 200 ")	
1832	22	"	"	2 071 " (3 100 ")	
1833	25	"	"	2 034 " (3 100 ")	
1834	25	"	"	2 034 " (3 100 ")	
1835	25	"	"	2 034 " (3 100 ")	
1836	25	"	"	2 034 " (3 100 ")	125

Barth

Ende					Verhältniszahl
[1825	41	Schiffe	mit	3 554 Last (5 300 R.T.) ¹⁾	100
1826	41	"	"	3 572 " (5 400 ")	
1827	41	"	"	3 784 " (5 700 ")	
1828	41	"	"	3 784 " (5 700 ")	
1829	41	"	"	3 784 " (5 700 ")	
1830	44	"	"	4 369 " (6 600 ")	123
1831	44	"	"	4 369 " (6 600 ")	
1832	44	"	"	4 369 " (6 600 ")	
1833	44	"	"	4 369 " (6 600 ")	
1834	44	"	"	4 369 " (6 600 ")	
1835	44	"	"	4 369 " (6 600 ")	
1836	44	"	"	4 369 " (6 600 ")	123

Im Regierungsbezirk Köslin waren

[1825	32	Schiffe	mit	1 724 Last (2 600 R.T.) ¹⁾	100
1826	28	"	"	1 637 " (2 500 ")	
1827	34	"	"	2 764 " (4 100 ")	
1828	35	"	"	2 792 " (4 200 ")	
1829	39	"	"	3 045 " (4 600 ")	
1830	39	"	"	2 909 " (4 400 ")	169

1) S. Brämer, S. 326 u. Dieterici, 3. Forts., S. 424.

1831	41	Schiffe	mit	3 181	Last	(4 800 R.T.)	
1832	42	"	"	3 255	"	(4 900 ")	
1833	43	"	"	3 182	"	(4 800 ")	
1834	50	"	"	3 324	"	(5 000 ")	
1835	48	"	"	3 682	"	(5 500 ")	
1836	45	"	"	3 553	"	(5 300 ")	206

Es könnte auffallen, dass nach den Verhältniszahlen die Zunahme des Bestandes an Schiffen, bezw. ihrer Ladefähigkeit in den kleineren Häfen viel bedeutender ist, als in den grösseren. Es bedarf indessen zur Erklärung nur des Hinweises, dass eine Flotte von z. B. 3000 R.T. sich mit Aufwendung wesentlich geringerer Mittel verdoppeln lässt, als eine Flotte von 10000 R.T.

Das Resultat der Entwicklung der preussischen Rhederei von 1825 bis 1836 kann im Ganzen als günstig bezeichnet werden, da sie in ihrer Gesamtheit in diesem Zeitraum im Verhältnis von 100 zu 122 zugenommen hatte.

Dass hierbei neben der allgemeinen besseren Handelslage auch die veränderte Schifffahrtspolitik zur Kräftigung der Rhederei mitgewirkt hatte, ergibt sich daraus, dass die Rhederei die Krisis der Jahre 1833/35, welche nicht unähnlich derjenigen von 1821/24 war, doch mit verhältnissmässig geringem Schaden überstanden hatte.

4. Die Zeit von 1837—50.

Die Periode von 1837—50 ist eine für die preussische Rhederei sehr günstige gewesen. Sie stand einerseits unter dem Einflusse, den der Zollverein auf die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands gehabt hat und des durch ihn belebten Handels, andererseits aber war auch die Getreideausfuhr während fast der ganzen Periode so lebhaft, wie sie dauernd vorher nicht gewesen war.

Durch die Gründung des Zollvereins im Jahre 1832 wurden die Ideen, welche für die preussische Zollgesetzgebung vom 26. Mai 1818 massgebend gewesen waren, auf ein grösseres Gebiet übertragen. Viebahn sagt über seinen Zweck in der Statistik des zollvereinten Deutschlands, S. 208 ff.:

„Der Zweck des Zollvereins war, Gewerbe, Handel und Verkehr der beteiligten Staaten durch Herstellung und Erhaltung der freien Bewegung im Innern und durch gemeinsame, auf Hebung der Industrie und des Verkehrs bezügliche Massregeln, zu denen die einzelnen nicht imstande sein mochten, oder die erst durch ihre Uebereinstimmung zur rechten Wirksamkeit gelangen konnten, zu heben und damit die Wohlfahrt der Unterthanen zu fördern.“

Dementsprechend sollte nun auch im Zollverein, wie vorher schon in Preussen, (vergl. S. 52/53) jeder Einzelne seinen Unterhalt in irgend

einem Vereinsstaate suchen können. Der Besuch der Märkte und Messen wurde allgemein gestattet, und die Unterthanen aller Vereinsstaaten sollten dabei gleich behandelt werden. Das Gewerbe wurde durch angemessene Besteuerung ausländischer Fabrikate geschützt, die notwendigsten Lebensbedürfnisse, Rohstoffe und Fabrikationsmaterialien waren zollfrei oder sehr niedrig besteuert. Zur Hebung der Zuckerindustrie und Tabakfabrikate aus verzollten Rohstoffen wurden die Einfuhrzölle wieder zurückerstattet; der innere Handel wurde durch Bewegungsfreiheit gefördert, indem bis auf wenige Ausnahmen keine Verbrauchsabgaben erhoben werden durften, und auch den Gemeinden war das Recht dazu nur in engen Grenzen gestattet. Kommunikationsabgaben, wie Chaussee- und Brückengelder auf den Hauptverkehrs- und Vereinsstrassen sowie Kanal-, Schleusen-, Hafen-, Wage-, Krahn- und Niederlagegebühren, sollten in keinem höheren Betrage erhoben werden, als der Unterhaltung dieser Einrichtungen entsprach. Auf den schiffbaren Flüssen wurden die Unterthanen der Vereinsstaaten und deren Schiffe und Waren gleich behandelt, und kein Staat durfte seine eigenen Unterthanen in Bezug auf Wasserzölle, Schifffahrtsabgaben und Rekognitionsgebühren günstiger stellen, als die der anderen Vereinsstaaten. Die Durchfuhr sollte nur mit geringen Abgaben belastet werden¹⁾.

Durch die Gründung des Zollvereines wurde erreicht, dass den Fabrikanten, die sonst nur für einen mehr oder weniger lokalen Absatz, bezw. für dasjenige Gebiet, welches ihnen nicht durch Zölle verschlossen war, produzieren konnten, sich jetzt ein weites Feld ihrer Thätigkeit eröffnete.

War dieses Gebiet bisher nur das Königreich Preussen gewesen, welches 1816 5080 Quadratmeilen mit 10,4 Mill. und 1825 12,3 Mill. Einwohner zählte, so war es seit dem 1. Januar 1834 auf 7732 Quadratmeilen mit 23,47 Mill. Einwohner gewachsen, und durch den Beitritt weiterer deutscher Staaten erweiterten sich die Grenzen des Zollvereins 1842 auf 8245 Quadratmeilen mit 28,498 Mill. Einwohner. Es gehörten in diesem Jahre dem Zollverein ausser Preussen noch Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Kurhessen und die mitteldeutschen Staaten an.

Die Schwierigkeiten und Kosten des Grenzverkehrs, welche vor der Gründung des Vereins den Absatz der Waren in den verschiedenen deutschen Staaten gehemmt hatten, verschwanden; es wurde erst jetzt die Möglichkeit geboten, dass auch eine Produktion im

1) S. Viebahn, Bd. I, S. 208/11.

grossen mit Erfolg betrieben werden konnte, und hierauf baute sich nun eine Industrie auf, mit der die Förderung des Handels Hand in Hand ging.

Nur wenige Beispiele dafür, dass in der That seit Begründung des Zollvereins ein solcher wirtschaftlicher Aufschwung stattgefunden hat.

„Zunächst im Zollgebiet selbst.

Der Wert der Einfuhr betrug¹⁾

1834	105,94	Mill. Thlr., d. i. pro Kopf der Bevölkerung	4,5	Thlr.
1838	153,70	„ „ „ „ „ „ „ „	5,9	„
1842	188,67	„ „ „ „ „ „ „ „	6,7	„
1845	219,69	„ „ „ „ „ „ „ „	7,5	„

Der Wert der Ausfuhr war

1834	143,62	Mill. Thlr., d. i. pro Kopf der Bevölkerung	6,1	Thlr.
1838	176,52	„ „ „ „ „ „ „ „	6,8	„
1842	162,94	„ „ „ „ „ „ „ „	5,8	„
1845	178,45	„ „ „ „ „ „ „ „	6,1	„

Es tritt hiernach, besonders in der Einfuhr, eine bedeutende Steigerung zu Tage.

An Baumwolle²⁾ wurde eingeführt

1836	187 858	Centner d. i. pro Kopf der Bevölkerung	0,7	Pfd.
1840	328 951	„ „ „ „ „ „ „ „	1,2	„
1845	446 470	„ „ „ „ „ „ „ „	1,5	„
1850	494 298	„ „ „ „ „ „ „ „	1,6	„

Der Gesamtverbrauch von Baumwolle^{2) 3)} betrug im Durchschnitt der Jahre

1836—40	185 971	Centner
1841—45	275 955	„
1846—50	328 792	„

Geben die letzteren Zahlen schon einen Beweis dafür, dass auch die Fabrikation zunahm, so tritt diese besonders stark in der Zuckerindustrie³⁾ hervor. Im Zollverein gab es

1840/41 145 Fabriken, welche 4830 Mill. Centner Rüben verarbeiteten,

1845/46 96 Fabriken, welche 4455 Mill. Centner Rüben verarbeiteten,

1850/51 aber 185 Fabriken, welche 14789 Mill. Centner Rüben verarbeiteten.

In Preussen lassen sich ebensolche Anzeichen einer lebhafteren Thätigkeit erkennen. So steigt die gesamte Handwerker-Bevölkerung

1) S. Bienengräber, Statistik des Zollvereins, S. 458.

2) Ders., S. 203.

3) Ders., S. 25.

von 1 558 383 Personen im Jahre 1831
auf 1 987 640 „ „ „ 1843

und zwar ist hier nicht nur eine relative, sondern auch eine absolute Zunahme festzustellen, denn 1831 bildeten die Handwerker nur 11,90% der Gesamtbevölkerung, im Jahre 1843 dagegen 12,79%¹⁾.

Die Bevölkerung selbst war

von 13 038 960 Einwohner im Jahre 1831
auf 15 471 765 „ „ „ 1843

gestiegen, und anstatt 2576 Menschen wohnten jetzt 3045 auf einer Quadrat-Meile²⁾.

Eine vermehrte produktive Thätigkeit zeigt die wachsende Anzahl der mechanischen Gewerbe; es waren vorhanden:

Webstühle für:	1831	1843
Seide und Halbseide	8 956	16 911
Baumwolle und Halbbaumwolle	25 464	47 747
Wolle und Halbwolle	15 360	17 911
Leinen (gewerbsweise)	35 668	34 451
ferner: Strumpfwbestühle	2 110	2 272
Webstühle aller Art als Neben- beschäftigung	223 181	281 983
	<hr/>	<hr/>
	310 739	401 275

Dass mehr gebaut wurde, ergibt sich aus der zunehmenden Zahl der Ziegeleien und Kalkbrennereien;

	1831	1843
von ersteren gab es	3 249	5 165
Kalköfen	1 392	2 197

Ein Symptom wachsenden Wohlstandes war auch der vermehrte Verbrauch an Zucker und Kaffee,

1831 wurden verbraucht³⁾ pro Kopf der Bevölkerung

	Zucker	Kaffee
	4,36 Pfd.	2,297 Pfd.
1843 „ „	5,0 „	2,531 „

Auch die Länge der unterhaltenen Chausseen hatte zugenommen; sie betrug

1831:	848 Meilen
1844:	1384 „

Ausserdem aber war seit 1837 eine Anzahl Eisenbahnen angelegt, deren Länge 1845 2143 km war.

Die Fortschritte, welche hiernach in der wirtschaftlichen Entwicklung wahrzunehmen sind, sind freilich noch nicht hervorragend,

1) S. Schmoller, Die deutschen Kleingewerbe, S. 65.

2) S. Dieterici, Wohlstand, S. 197.

3) Ders., S. 206.

aber sie sind doch Anzeichen der Bethätigung eines kräftigeren wirtschaftlichen Lebens.

Die Bedingungen für eine gedeihliche Entwicklung der Rhederei, welche besonders in zunehmendem Verkehr liegen, der seinerseits wieder durch wachsenden Konsum hervorgerufen wird, waren seit der Gründung des Zollvereins somit wesentlich günstiger geworden, als sie vordem waren, und dieses tritt auch in dem steigenden Schiffsverkehrsverkehr selbst hervor. Nach den auf S. 73 und 75 gegebenen Zahlen über die während der Jahre 1826—36 in preussischen Häfen eingelaufenen Schiffe ergibt sich ein jährlicher Durchschnitt von 305 000 Last (457 500 R.T.) und diesem gegenüber nimmt in den Jahren von 1837 bis 1850 der Lastengehalt der in preussischen Häfen eingelaufenen Schiffe beträchtlich zu, wie die folgenden Zahlen zeigen; es liefen ein¹⁾

1837	4653	Schiffe	mit	337 953	Last	(507 000 R.T.)
1838	4712	„	„	367 386	„	(551 000 „)
1839	5787	„	„	436 912	„	(655 000 „)
1840	6106	„	„	484 360	„	(727 000 „)
1841	5677	„	„	443 901	„	(666 000 „)
1842	5836	„	„	430 766	„	(646 000 „)
1843	7021	„	„	530 260	„	(795 000 „)
1844	6318	„	„	486 324	„	(729 000 „)
1845	5690	„	„	476 602	„	(715 000 „)
1846	5890	„	„	517 681	„	(777 000 „)
1847	6913	„	„	596 899	„	(895 000 „)
1848	4166	„	„	408 906	„	(613 000 „)
1849	4690	„	„	406 548	„	(610 000 „)
1850	6010	„	„	511 848	„	(768 000 „)

Zum grossen Teil beruhte dieser vermehrte Verkehr auf einer grösseren Einfuhr, die durch den zunehmenden Verbrauch von Waren im Inlande hervorgerufen wurde. Die folgenden Zahlen, z. B. über den Import Königsbergs zeigen dieses. Hier wurden eingeführt²⁾

	an Baumwolle u. Baumwollwaren		Roheisen		Eisen in Stäben
	Centner		Centner		Centner
1829	470		164		1 148
1830	490	„	550	„	5 152
1831	309	„	—	„	17 482
1832	905	„	104	„	13 614
1833	446	„	—	„	5 433
1834	482	„	18 246	„	2 571
1835	734	„	5 557	„	1 660
1836	391	„	1 318	„	6 169
1837	899	„	3 853	„	8 683
1838	397	„	1 830	„	15 556
1839	550	„	2 804	„	21 966
1840	1 820	„	4 158	„	47 930
1841	1 658	„	9 784	„	23 785

1) S. Reden, Erwerbs- u. Verkehrsstat., Bd. III, S. 2021 u. 2025.

2) S. Dillenburger, Beiträge, S. 274.

1842	2 969	Centner	11 767	Centner	31 461	Centner
1843	1 602	"	27 350	"	39 212	"
1844	3 061	"	21 097	"	19 421	"
1845	2 570	"	4 384	"	—	"
1846	6 467	"	12 921	"	17 282	"
1847	5 612	"	16 456	"	23 340	"
1848	2 757	"	29 593	"	16 182	"
1849	5 661	"	26 181	"	21 099	"
1850	7 986	"	30 414	"	21 352	"

	Heringe		Kohlen u. Koaks		Rohzucker	
1829	30 003	Tonnen	21 736	Centner	28 804	Centner
1830	24 605	"	26 670	"	10 711	"
1831	24 156	"	20 878	"	23 047	"
1832	41 230	"	34 502	"	27 431	"
1833	47 615	"	9 337	"	25 006	"
1834	37 885	"	11 368	"	35 075	"
1835	30 790	"	32 156	"	25 558	"
1836	31 008	"	19 127	"	32 218	"
1837	57 173	"	5 760	"	26 775	"
1838	23 673	"	33 581	"	32 268	"
1839	33 960	"	59 581	"	25 226	"
1840	62 613	"	75 133	"	43 849	"
1841	62 697	"	74 983	"	57 271	"
1842	65 000	"	92 684	"	68 987	"
1843	53 243	"	94 828	"	85 965	"
1844	85 675	"	133 626	"	70 381	"
1845	72 323	"	107 006	"	68 770	"
1846	85 547	"	117 517	"	65 841	"
1847	50 615	"	90 019	"	82 084	"
1848	54 269	"	115 105	"	120 238	"
1849	71 980	"	124 706	"	122 806	"
1850	74 439	"	244 352	"	121 264	"

In der Hauptsache aber waren es wieder die eigentlichen Handelsartikel der Ostseehäfen, die Ausfuhr von Getreide, Holz, Hanf und Flachs, und seit Mitte der 30er Jahre auch die Ausfuhr von Oelkuchen, welche eine solche Steigerung des Verkehrs bewirkt hatten.

Auch die Getreidepreise in England sowohl wie in Preussen waren andauernd gut; pro Scheffel¹⁾ wurde gezahlt

	in Danzig	in England
1837	43,51 Sgr.	106,63 Sgr.
1838	66,50 "	121,58 "
1839	75,50 "	133,57 "
1840	67,75 "	125,06 "
1841	67,55 "	121,90 "
1842	69,16 "	108,52 "
1843	49,75 "	94,82 "
1844	44,16 "	96,86 "
1845	61,33 "	95,77 "
1846	79,16 "	103,33 "
1847	98,50 "	131,35 "
1848	63,41 "	95,44 "
1849	59,83 "	83,16 "
1850	56,83 "	76,07 "

1) S. Oelrichs, Beiträge, S. 34.

Durch ein neues Korngesetz vom Jahre 1842 wurden sodann die englischen Kornzölle bedeutend ermässigt; während der Zoll früher nämlich bei einem Preise von unter 51 sh. pro Quarter Weizen 36,8 sh. betragen hatte, wurden jetzt nur 20 sh.¹⁾ erhoben; bei einem Preise von

60 sh.	12 sh.,	(vorher 26,8 sh.),
70 „	4 „	(„ 10,8 „)
73 „ und darüber	1 „	(„ 1 „)

und im Jahre 1846 wurden überhaupt alle Kornzölle beseitigt.

Infolge hiervon trat nun fast eine Verdoppelung der Getreideausfuhr aus den preussischen Häfen ein, wie die nachstehenden Zahlen erkennen lassen. Königsberg exportierte im Durchschnitt der Jahre²⁾

	1820/35	jährlich	17 311	Last
dagegen	1836/50	„	33 519	„
Danzig ³⁾	1823/35	jährlich	21 882	Last
dagegen	1836/50	„	44 931	„
Regierungs-Bezirk Stralsund ⁴⁾				
	1819/25	jährlich	4969	Last Weizen
dagegen	1836/50	„	8860	„ „

Auch fanden nicht mehr so grosse Schwankungen statt, wie die früheren englischen Korngesetze z. B. in den Jahren 1821/24 und 1833/36 hervorgerufen hatten⁵⁾.

Ging hierdurch nun auch zum Teil die spekulative Lebhaftigkeit des Kornhandels nach England verloren, so gab dafür die grössere Stabilität der Einfuhr dem ganzen Handel mehr Sicherheit, der nun an Ausdehnung zunahm, und bei den hohen Getreidepreisen in Preussen war es jetzt auch möglich, dass eine vermehrte Einfuhr, wie sie bei Königsberg wahrzunehmen ist (S. 87/88), stattfand.

Alle erwähnten Umstände konnten mithin nur günstig auf die Rhederei einwirken, und sie nimmt darum auch in dieser Zeit einen bedeutenden Aufschwung.

Der Bestand der preussischen Rhederei war⁶⁾:

1) S. Tooke u. Newmarch, S. 525.

2) S. Meier, Beiträge.

3) S. Oelrichs, Beiträge, S. 31.

4) S. Beiträge zur Kunde Neuvorpommerns, Anlage A.

5) S. die preuss. Ostseeprovinzen u. ihre Weltstellung, Gegenwart, Bd. I, S. 120.

6) Um die Zahlenreihe einheitlich zu erhalten, waren die Angaben von Brämer,

S. 312 nur bis zum Jahre 1842 verwendbar, da dieselben nur bis hierher mit den Angaben von Dieterici, Erwerbs- und Verkehrsstatistik, 3. Forts., S. 426/7 und denjenigen Ferber's, Beiträge, S. 268 und neue Beiträge, S. 174 übereinstimmen. Von 1843 an sind bei Brämer die Küstenschiffe in die Gesamtsumme mit hineingezogen und infolgedessen erscheinen die von ihm für dieses und die nachfolgenden Jahre angegebenen Zahlen zu gross;

Ende				Verhältniszahl
[1836	70 973	Last (106 500	R.T.) ¹⁾	100
1837	73 696	„ (110 500	„)	
1838	78 097	„ (117 100	„)	
1839	88 740	„ (133 100	„)	
1840	96 850	„ (145 300	„)	
1841	105 348	„ (158 000	„)	
1842	108 791	„ (163 200	„)	153
1843	106 137	„ (159 200	„)	
1844	104 741	„ (157 100	„)	148
1845	107 242	„ (161 000	„)	
1846	113 595	„ (170 400	„)	
1847	123 276	„ (184 900	„)	
1848	134 846	„ (202 300	„)	190
1849	134 080	„ (201 100	„)	
1850	133 718	„ (200 600	„)	188

Die bedeutende Zunahme, welche hiernach von 1836—50 eingetreten ist, wird nur durch einen geringen Rückgang in den Jahren 1843 bis 1844 unterbrochen, der durch die in Preussen während dieser Jahre herrschende ungünstige wirtschaftliche Lage, die sich in niedrigeren Getreidepreisen (vergl. S. 88) bemerkbar machte, herbeigeführt worden war. Auch in den Jahren 1849 und 1850 zeigt sich ein geringes Zurückgehen im Bestande der Rhederei infolge der vorangegangenen Unruhen im Innern Deutschlands und des dänischen Krieges; doch treten diese kleinen Schwankungen gegenüber dem grossen Fortschritt ganz zurück.

In den einzelnen Provinzen hat sich die Rhederei folgendermassen entwickelt:

Bestand in Ostpreussen²⁾

Ende				Verhältniszahl
[1836	11 523	Last (17 300	R.T.) ³⁾	100
1837	13 040	„ (19 560	„)	
1838	15 739	„ (23 600	„)	
1839	18 103	„ (27 200	„)	
1840	20 312	„ (30 500	„)	176
1841	22 157	„ (33 200	„)	
1842	21 681	„ (32 500	„) ⁴⁾	
1843	19 418	„ (29 100	„)	
1844	20 674	„ (31 000	„)	

die Zahlen für die Jahre 1843/47 sind deshalb dem Werke von Dieterici entnommen, da dieser die Seeschiffe von den Küstenschiffen trennt (als letztere sollten nach einer Verordnung vom Jahre 1846 alle Schiffe unter 25 Last gelten, vgl. S. 5) und da die Angaben bei Dieterici nur bis Ende 1847 reichen, ist die Summe der Seeschiffe für 1848—50 ermittelt, indem 7000 Last (10 500 R.T.) für die Küstenschiffe der Provinz Pommern (die Differenz zwischen den Angaben Brämer's und Dieterici's im Jahre 1847) von den bei Brämer citierten Zahlen in Abzug gebracht sind.

1) S. Brämer, S. 312 u. Dieterici, 3. Forts., S. 426/7.

2) S. Anm. 6 S. 89/90.

3) S. Brämer, S. 312 u. Dieterici, S. 426.

4) S. Dieterici, 3. Forts., S. 426.

1845	20 905	Last (31 400 R.T.)	181
1846	23 345	„ (35 000 „)	
1847	26 162	„ (39 200 „)	
1848	27 595	„ (41 400 „) ¹⁾	
1849	25 182	„ (37 800 „)	
1850	24 147	„ (36 200 „)	210

Westpreussen²⁾

Ende			Verhältniszahl
[1836	14 300	Last (21 500 R.T.) ³⁾	100
1837	13 932	„ (20 900 „)	
1838	13 434	„ (20 100 „)	
1839	14 910	„ (22 400 „)	
1840	15 318	„ (23 000 „)	107
1841	16 361	„ (24 500 „)	
1842	16 702	„ (25 100 „)	
1843	16 930	„ (25 400 „) ⁴⁾	
1844	16 011	„ (24 000 „)	
1845	17 292	„ (25 900 „)	121
1846	18 954	„ (28 400 „)	
1847	22 651	„ (34 000 „)	
1848	26 438	„ (39 700 „) ⁵⁾	
1849	25 231	„ (37 800 „)	
1850	25 477	„ (38 200 „)	178

Pommern⁵⁾:

Ende			Verhältniszahl
[1836	45 150	Last (67 700 R.T.) ⁶⁾	100
1837	46 724	„ (70 100 „)	
1838	48 924	„ (73 386 „)	
1839	55 727	„ (83 600 „)	
1840	61 220	„ (91 800 „)	136
1841	66 831	„ (100 200 „)	
1842	70 408	„ (105 600 „) ⁴⁾	
1843	67 789	„ (101 700 „)	
1844	68 056	„ (102 100 „)	
1845	69 045	„ (103 600 „)	153
1846	71 295	„ (106 900 „)	
1847	74 482	„ (111 723 „)	
1848	80 813	„ (121 200 „) ⁷⁾	
1849	83 667	„ (125 500 „)	
1850	84 094	„ (126 000 „)	186

Die Gestaltung der Rhederei ist hiernach in allen Provinzen eine ungefähr gleichmässig günstige, und auch die Lage der Rhederei in den einzelnen Häfen hat sich insofern gebessert, als der Bestand nicht mehr unmittelbar den Rückwärtsbewegungen folgt, welche im Handelsverkehr von Zeit zu Zeit eintreten. Die Rheder selbst scheinen

1) S. Brämer, S. 312.

2) S. Anm. 6 S. 89/90.

3) S. Dieterici, 3. Forts., S. 426, für Memel: S. 424.

4) S. Brämer, S. 312.

5) S. Anm. 6 S. 89/90.

6) S. Brämer, S. 312 u. Dieterici, 3. Forts., S. 426.

7) S. Brämer, S. 312 u. s. bes. Anm. 6 S. 89/90.

kapitalkräftiger geworden zu sein, sie konnten Zeiten niedergehender Konjunktur eher überwinden als früher; die allgemeine Besserung im Wirtschaftsleben hatte auch ihnen mehr Widerstandskraft gegeben.

Die Zunahme an Schiffen ist in allen Häfen eine bedeutende geworden.

Der Bestand in Memel¹⁾ war

Ende	Schiffe	mit	Last	(R.T.) ²⁾	Verhältniszahl
[1836	45	Schiffe	8 297	(12 400 R.T.) ²⁾	100
1837	47	„	9 184	(13 800 „)	
1838	59	„	11 372	(17 100 „)	
1839	68	„	13 169	(19 800 „)	
1840	76	„	14 911	(22 400 „)	180
1841	84	„	16 205	(24 300 „)	
1842	80	„	16 036	(24 100 „)	
1843	77	„	14 809	(22 200 „)	
1844	81	„	15 846	(23 800 „)	
Anfang					
1845	83	„	15 764	(23 600 „)	190
1846	80	„	15 659	(23 500 „) ³⁾	
1847	86	„	17 225	(25 800 „)	

1) Es finden sich ferner noch folgende abweichende Angaben über den Bestand der Handelsflotte Memels:

a) bei Gülich, Tab. z. T. II, S. 137:

Anfang	Schiffe	mit	Last	(R.T.)
1838	48	Schiffe	9 380	(14 100 R.T.)
1839	58	„	11 385	(17 100 „)
1840	66	„	13 138	(19 700 „)
1841	74	„	15 017	(22 500 „)
1842	81	„	16 101	(24 200 „)

b) in der Memeler Denkschrift, S. 46:

1838	67	Schiffe
1840	74	„
1847	93	„ mit 18 923 Last (28 400 R.T.)

c) bei Oehlich, Die deutsche Küste, S. 161:

1845	80	Schiffe mit 15 659 Last (23 500 R.T.)
------	----	---------------------------------------

d) Beiträge zur Kunde Pommerns 1847, S. 53:

1846	91	Schiffe mit 17 470 Last (26 100 R.T.)
------	----	---------------------------------------

Teilweise rühren diese Verschiedenheiten in den Angaben daher, dass nicht ersichtlich ist, ob sich die Zahlen über den Bestand der Schiffe auf den Anfang oder das Ende des Jahres beziehen.

Die Zahlen, welche Gülich für den Anfang des Jahres giebt, decken sich ziemlich genau mit denjenigen, welche unter Zuhülfenahme von Dieterici, Brämer und Ferber (letzterer für die frühere Zeit) für das Ende des vorhergehenden Jahres festgestellt werden konnten; es ist aber den von den letzteren drei angeführten Zahlen der Vorzug zu geben, weil sie in zusammenhängenden Tabellen vorliegen und daher besonders zuverlässig erscheinen; nur wo hier eine Lücke war, sind andere Quellen benutzt, wobei sorgfältig erwogen ist, welche von diesen den Vorzug verdienen. So scheinen die Angaben in der Memeler Denkschrift und in den Beiträgen zur Kunde Pommerns 1847 nicht so zuverlässig zu sein, wie diejenigen im statistischen Jahrbuch von Müller, weil hier die Zahlen Hauptzweck, dort aber nur Hilfsmittel sind.

2) S. Anm 3 S. 91.

3) S. Statist. Jahrb. v. Müller 1847. S. 224.

Anfang					Verhältniszahl
1848	?	Schiffe mit	?	Last (? R.T.)	
1849	?	„ „	?	„ (? „)	
Ende					
1850	74	„ „	15 777	„ (23 600 „) ¹⁾	190

Der Bestand in Königsberg mit Pillau⁵⁾ war

Ende					Verhältniszahl
[1836	19	Schiffe mit	2 790	Last (4 200 R.T.) ²⁾	100
1837	22	„ „	3 375	„ (5 100 „)	
1838	24	„ „	3 821	„ (5 800 „)	
1839	27	„ „	4 451	„ (6 700 „)	
1840	31	„ „	5 019	„ (7 600 „)	180
1841	33	„ „	5 353	„ (8 000 „)	
1842	33	„ „	5 090	„ (7 600 „)	
1843	29	„ „	4 132	„ (6 200 „)	
1844	30	„ „	4 402	„ (6 700 „)	
1845	30	„ „	4 424	„ (6 700 „)	159
1846	33	„ „	4 760	„ (7 100 „)	
1847	38	„ „	5 759	„ (8 700 „) ³⁾	
1848	33	„ „	5 508	„ (8 300 „)	
1849	47	„ „	6 608	„ (9 900 „)	
1850	49	„ „	7 502	„ (11 300 „) ⁴⁾	269

1) S. Brämer, S. 328/9.

2) S. Dillenburger, Beiträge. S. 303 u. Dieterici, 3. Forts., S. 424.

3) S. Dillenburger, S. 303 u. Statist. Jahrb. v. Müller 1847, S. 212.

4) S. Brämer, S. 328/9.

5) Die Zahlen für die Königsberger Rhederei mit Pillau sind aus Dillenburger, Beiträge, in der Zeitschrift des kgl. stat. Bureaus 1869, S. 303 ermittelt; es sind hier nicht die bei Dieterici, 3. Forts., S. 424 ff. gegebenen Zahlen gewählt, da bei ihm Braunsberg mit Königsberg zusammengezogen ist, während Dillenburger sie für die Stadt Königsberg allein giebt; die Zahlen für Pillau sind indessen wiederum dem Werke von Dieterici entnommen. Der Bestand der Pillauer Rhederei für 1848 und 1849 ist ermittelt, indem aus den Angaben, welche Müller für den Bestand Pillaus im Jahre 1847 macht (nämlich 7 Schiffe mit 1061 Last (1600 R.T.) und den Angaben Brämer's für den Bestand Pillaus am 1. Januar 1851 (6 Schiffe mit 771 Last (1200 R.T.), das Mittel = 6 Schiffe mit 900 Last (1350 R.T.) gezogen ist.

Neben den obigen Zahlen finden sich aber noch folgende Angaben über den Bestand der Königsberger Rhederei mit Einschluss von Pillau

a) bei Gülich, Tab. z. T. II, S. 137:

Anfang				
1838	22	Schiffe mit	3 362	Last (5 000 R.T.)
1839	24	„ „	3 821	„ (5 700 „)
1840	27	„ „	4 483	„ (6 700 „)
1841	31	„ „	5 001	„ (7 500 „)
1842	35	„ „	5 587	„ (8 400 „)

b) bei Brämer, S. 326.

Ende				
1830	35	Schiffe mit	5 668	Last (8 500 R.T.)
1835	36	„ „	3 798	„ (5 700 „)
Anfang				
1841	31	Schiffe mit	4 918	Last (7 400 R.T.)
1845	30	„ „	4 346	„ (6 600 „)

c) bei Oehlich, Die deutsche Küste, S. 161

Die Anzahl der von Memel auslaufenden Schiffe war seit 1837 ziemlich bedeutend gewesen, nämlich

1837 ¹⁾	606	Schiffe
1838	780	„
1839	751	„
1840 ²⁾	754	„
1841	640	„
1842	548	„
1843 ³⁾	761	Schiffe
1844	783	„
1845	716	„
1846 ⁴⁾	726	„
1847	912	„
1848	504	„

Auch in Königsberg hatte die Anzahl der auslaufenden Schiffe, mit dem Umfang des Getreideexports sehr zugenommen.

	Die Anzahl ⁵⁾ der auslaufenden Schiffe war	Der Getreideexport ⁵⁾ betrug
1836	688 Schiffe	21 219 Last
1837	781 „	27 204 „
1838	782 „	27 996 „
1839	1 202 „	48 958 „
1840	928 „	39 100 „
1841	726 „	24 700 „
1842	889 „	29 161 „
1843	1 552 „	65 800 „
1844	1 034 „	40 922 „
1845	831 „	7 075 „
1846	813 „	30 072 „
1847	962 „	28 683 „
1848	676 „	32 334 „
1849	582 „	25 690 „
1850	1 318 „	63 893 „

Ausserordentliche Getreidesendungen, wie im Jahre 1843 nach Aenderung des Korngesetzes vorübergehend eintraten, sind nicht von wesentlichem Einfluss gewesen, so wenig wie der Ausfall im Getreideexport im Jahre 1845; der Handel ist nicht mehr so einseitig wie noch zu Anfang der 30er Jahre, es kommt jetzt auch schon mehr die Einfuhr (vergl. S. 87/88) zur Geltung. Die Verhältnisse, welche auf die Rhederei einwirken, treten daher auch nicht mehr scharf zu Tage. Die Krisis zu Anfang der 40er Jahre und der

1845 33 Schiffe mit 4 731 Last (7 100 R.T.)

d) Beiträge zur Kunde Pommerns 1847, S. 53:

1846 40 Schiffe mit 5 659 Last (8 600 R.T.)

1) S. Dieterici, 1. Forts., S. 381.

2) Ders., 2. Forts., S. 593.

3) Ders., 3. Forts., S. 577.

4) Ders., 4. Forts., S. 577.

5) S. Meier, Beiträge.

Einfluss des Notstandes in Preussen während der Jahre 1844/45¹⁾ kommen wohl in einem Stillstand und vorübergehenden Rückgang in der Rhederei zum Ausdruck, aber nicht eigentlich in dem Schiffsverkehrsverkehr. Vorübergehend wurden auch weniger Schiffe gebaut, nämlich

1843	35	Schiffe
1844	31	„
1845	35	„

gegenüber 95 neuen Schiffen im Jahre 1839					
103	„	„	„	„	1840
103	„	„	„	„	1841

aber dieser Rückschlag wurde schon in den nächsten besseren Jahren mehr wie ausgeglichen.

Danzig vermehrte ebenfalls die Zahl seiner Schiffe beträchtlich. Der Bestand war²⁾:

Ende						Verhältniszahl
[1836	59	Schiffe mit	12 913	Last (19 400 R.T.) ³⁾		100
1837	61	„ „	12 692	„ (19 000 „)		
1838	61	„ „	12 338	„ (18 500 „)		
1839	61	„ „	13 759	„ (20 600 „)		
1840	71	„ „	13 779	„ (20 700 „)		107
1841	80	„ „	14 889	„ (22 300 „)		
1842	78	„ „	15 128	„ (22 700 „)		
1843	77	„ „	15 024	„ (22 500 „)		
1844	70	„ „	14 042	„ (21 100 „)		
1845	77	„ „	14 587	„ (23 400 „)		121
1846	91	„ „	18 507	„ (27 800 „) ⁴⁾		
1847	?	„ „	?	„ („)		
1848	?	„ „	?	„ („)		
1849	?	„ „	?	„ („)		
1850	108	„ „	23 299	„ (34 900 „) ⁵⁾		180

1) S. Schubert, in Reden's Zeitschrift 1847, S. 25.

2) Daneben noch folgende Angaben:

a) bei Gülich, Tab. z. T. II, S. 137:

Anfang					
1838	61	Schiffe mit	12 692	Last (19 000 R.T.)	
1839	61	„ „	12 338	„ (18 500 „)	
1840	70	„ „	13 709	„ (20 600 „)	
1841	71	„ „	13 786	„ (20 700 „)	
1842	75	„ „	14 125	„ (21 200 „)	

b) bei Müller, Statist. Jahrbuch 1847, S. 212:

Anfang					
1846	80	Schiffe mit	15 812	Last (23 700 R.T.)	

c) Beiträge zur Kunde Pommerns 1847, S. 53:

1846	93	Schiffe mit	18 477	Last (27 700 R.T.)	
------	----	-------------	--------	--------------------	--

3) S. Dieterici, 3. Forts., S. 424.

4) S. Statist. Jahrbuch von Müller 1847, S. 224.

5) S. Brämer, S. 328/9.

Aus Danzig liefen aus¹⁾:

			Getreideexport ²⁾	Holzexport ³⁾
1836	866	Schiffe	21 880 Last	19 639 Schiffslast
1837	1091	„	39 761 „	15 922 „
1838	1108	„	12 326 „	19 548 „
1839	1201	„	64 320 „	20 639 „
1840	1358	„	68 081 „	24 121 „
1841	1228	„	50 743 „	18 285 „
1842	1347	„	54 822 „	22 157 „
1843	1528	„	67 435 „	25 234 „
1844	1673	„	65 902 „	26 960 „
1845	1361	„	36 686 „	20 538 „
1846	1376	„	29 721 „	19 705 „
1847	1681	„	40 801 „	20 467 „
1848	1061	„	34 489 „	14 260 „
1849	847	„	34 749 „	20 050 „
1850	1282	„	52 293 „	23 692 „

In nur geringem Masse ist indessen Elbing an dem allgemeinen Aufschwung beteiligt, da die Rhederei und der Eigenhandel Elbings überhaupt nicht stark entwickelt waren.

Hier waren vorhanden³⁾:

Ende					Verhältniszahl
[1836	8	Schiffe mit	1 387 Last	(2 100 R.T.) ³⁾	100
1837	7	„ „	1 240 „	(1 900 „)	
1838	6	„ „	1 096 „	(1 600 „)	
1839	6	„ „	1 151 „	(1 700 „)	
1840	8	„ „	1 539 „	(2 300 „)	III
1841	9	„ „	1 472 „	(2 200 „)	
1842	9	„ „	1 574 „	(2 400 „)	
1843	11	„ „	1 906 „	(2 900 „)	
1844	14	„ „	1 969 „	(3 000 „)	
1845	12	„ „	1 454 „	(2 200 „)	105
1846	9	„ „	1 544 „	(2 300 „) ⁴⁾	
1847	?	„ „	?	?)	
1848	?	„ „	?	?)	
1849	?	„ „	?	?)	
1850	11	„ „	1 417 „	(2 100 „) ⁵⁾	102

1) S. Oelrichs, Beiträge, S. 45.

2) Das., S. 31.

3) S. Dieterici, 3. Forts., S. 424.

Daneben noch folgende Angaben:

a) bei Gülich, Tab. z. T. II, S. 137:

Anfang

1838	7	Schiffe mit	1 280 Last	(1 900 R.T.)
1839	6	„ „	1 089 „	(1 600 „)
1840	6	„ „	1 005 „	(1 500 „)
1841	5	„ „	882 „	(1 300 „)
1842	9	„ „	1 426 „	(2 100 „)

b) Müller, Statist. Jahrbuch 1847, S. 212:

Anfang

1846	8	Schiffe mit	1 257 Last	(1 900 R.T.)
------	---	-------------	------------	--------------

c) Beiträge zur Kunde Pommerns 1847, S. 53:

1846	11	Schiffe mit	1 332 Last	(2 000 R.T.)
------	----	-------------	------------	--------------

4) S. Statist. Jahrb. v. Müller 1847, S. 224.

5) S. Brämer, S. 328/9.

Geringer als bei Memel, Königsberg und Danzig ist indessen die Zunahme in der Rhederei Stettins.

Nachstehend sind die Angaben über den Bestand im Regierungsbezirk Stettin und Stettin Stadt mit Swinemünde nebeneinander gestellt, da erst seit 1838 bezw. Ende 1837 vereinzelte Angaben über den Bestand der Stadt Stettin vorhanden sind (vgl. S. 44, Anm. 3).

Im Regierungsbezirk war der Bestand

Ende					Verhältniszahl
[1836	226	Schiffe mit	23 877	Last (35 800 R.T.)]	100
1837	231	„ „	24 923	„ (37 400 „) ¹⁾	
1838	230	„ „	25 353	„ (38 000 „)	
1839	271	„ „	31 550	„ (47 300 „)	
1840	277	„ „	34 397	„ (51 600 „)	144
1841	278	„ „	34 816	„ (52 200 „)	
1842	297	„ „	37 326	„ (56 000 „)	
1843	295	„ „	36 379	„ (54 600 „)	
1844	284	„ „	35 243	„ (52 900 „)	
1845	266	„ „	33 459	„ (50 200 „)	140
1846	316	„ „	36 045	„ (54 100 „) ²⁾	
1847	328	„ „	37 873	„ (56 800 „)	
1848	339	„ „	40 389	„ (60 600 „)	
1849	325	„ „	39 548	„ (58 300 „)	
1850	321	„ „	39 150	„ (57 700 „)	164

In Stettin Stadt mit Swinemünde⁷⁾

Ende					Verhältniszahl
1836	?		?	?	
1837	180	Schiffe mit	20 430	Last (30 600 R.T.) ³⁾	100
1838	175	„ „	20 244	„ (30 400 „)	
1839	202	„ „	24 653	„ (37 000 „)	
1840	215	„ „	26 660	„ (40 000 „) ⁴⁾	130
1841	212	„ „	27 205	„ (40 800 „) ³⁾	
1842	?		?	?	
1843	?		?	?	
1844	221	„ „	26 790	„ (40 200 „) ⁴⁾	
1845	195	„ „	25 003	„ (37 500 „) ⁵⁾	122
1846	190	„ „	24 998	„ (37 500 „)	
1847	?		?	?	
1848	?		?	?	
1849	?		?	?	
1850	215	„ „	28 871	„ (43 300 „) ⁶⁾	141

1) S. Dieterici, 3. Forts., S. 424 u. Brämer, S. 312.

2) S. Brämer, S. 320.

3) S. Gülich, Tab. z. T. II, S. 137.

4) S. Brämer, S. 326.

5) S. Müller, Statist. Jahrbuch 1847, S. 224.

6) S. Brämer, S. 328/9.

7) Daneben noch folgende Angaben für Stettin mit Swinemünde:

a) bei Gülich, Tab. z. T. II, S. 137:

Ende
1840 214 Schiffe mit 31 788 Last (47 700 R.T.)

b) bei Oehlich, Die deutsche Küste, S. 161:

1845 199 Schiffe mit 25 188 Last (37 700 R.T.)

c) Beiträge zur Kunde Pommerns, S. 52:

1846 207 Schiffe mit 26 562 Last (39 800 R.T.).

Die geringere Zunahme, die sich hiernach für Stettin ergibt, ist wahrscheinlich dadurch zu erklären, dass einmal der Bestand im Regierungsbezirk Stettin schon ein sehr grosser war, und es deshalb schwer fallen musste, ihn noch erheblich zu vermehren, sodann aber fehlten dem Handel Stettins auch die bedeutenden Getreide- und Holzexporte, welche gerade in den östlich gelegenen Häfen das Wachstum der Rhederei so sehr begünstigt hatten. Auch ist es möglich, dass die Rhedereien der kleinen pommerschen Häfen wie Barth, Wolgast, Uckermünde, Greifswald, deren eigener Hafenvverkehr nicht gross genug war, um ihren Schiffen Beschäftigung zu geben, ergänzend eingetreten sind und infolgedessen die Ausdehnung von Stettins eigener Rhederei behindert war.

Stettins Handel hatte im übrigen sehr zugenommen.

Die Ein- und Ausfuhr war in den Jahren von 1836–46 ihrem Werte nach verdoppelt; sie betrug 1):

1836	11,5	Mill.	Thaler
1837	12,2	„	„
1838	13,3	„	„
1839	14,7	„	„
1840	19,2	„	„
1841	23,6	„	„
1842	21,7	„	„
1843	20,7	„	„
1844	23,6	„	„
1845	26,3	„	„
1846	24,3	„	„

und entsprechend war auch der Schifffahrtsverkehr ein grösserer geworden; es liefen in Swinemünde ein:

1837	1 145	Schiffe ²⁾
1838	1 084	„
1839	1 562	„
1840	1 723	„
1841	1 619	„
1842	1 771	„
1843	2 150	„
1844	1 712	„
1845	1 805	„
1846	1 779	„
1847	2 346	„
1848	908	„

Dagegen ist der Hafenvverkehr der kleinen pommerschen Städte ziemlich unverändert geblieben, wie die folgenden Zahlen zeigen,

1) S. Beiträge zur Kunde Pommerns 1847, 1. Heft, S. 75.

2) S. Dieterici, 1. Forts., S. 380, 2. Forts., S. 593, 3. Forts., S. 578, 4. Fortsetzung, S. 578.

es liefen ein:

in Stralsund			in Greifswald		
1837	415	Schiffe ¹⁾	129	Schiffe ¹⁾	
1838	443	„	82	„	
1839	454	„	95	„	
1840	492	„	137	„	
1841	517	„	163	„	
1842	484	„	126	„	
1843	277	„	116	„	
1844	324	„	129	„	
1845	383	„	174	„	
1846	374	„	168	„	
1847	328	„	123	„	
1848	393	„	125	„	

Trotzdem aber hat die Rhederei in beiden Häfen zugenommen; so war der Bestand in Stralsund⁶⁾:

Ende					Verhältniszahl
[1836	65	Schiffe mit	6 413	Last (9 600 R.T.)]	100
1837	69	„ „	6 569	„ (9 900 „) ²⁾	
1838	71	„ „	6 881	„ (10 300 „)	
1839	75	„ „	7 120	„ (10 700 „)	
1840	87	„ „	8 307	„ (12 500 „)	130
1841	91	„ „	8 659	„ (13 000 „)	
1842	94	„ „	8 883	„ (13 300 „)	
1843	97	„ „	9 403	„ (14 100 „)	
1844	94	„ „	9 483	„ (14 200 „) ³⁾	
1845	88	„ „	8 894	„ (13 300 „) ⁴⁾	139
1846	92	„ „	9 801	„ (14 700 „)	
1847	?	„ „	?	?	
1848	?	„ „	?	?	
1849	?	„ „	?	?	
1850	106	„ „	12 506	„ (18 800 „) ⁵⁾	195

in Greifswald⁶⁾

Ende					Verhältniszahl
[1836	52	Schiffe mit	4 904	Last (7 400 R.T.)]	100
1837	50	„ „	4 794	„ (7 200 „) ²⁾	
1838	51	„ „	5 035	„ (7 600 „)	

1) S. Dieterici, I. Forts., S. 380, 2. Forts., S. 593, 3. Forts., S. 578, 4. Forts., S. 578.

2) S. Dieterici, 3. Forts., S. 424.

3) S. Brämer, S. 326.

4) S. Statist. Jahrbuch v. Müller 1847, S. 224.

5) S. Brämer, S. 328/9.

6) Daneben noch folgende Angaben für Stralsund:

a) Gülich, Tab. z. T. II, S. 137.

Anfang				
1838	69	Schiffe mit	6376	Last (9 600 R.T.)
1839	74	„ „	7233	„ (10 800 „)
1840	81	„ „	7935	„ (11 900 „)
1841	87	„ „	8416	„ (12 600 „)

b) Beiträge zur Kunde Pommerns 1847, H. 2, S. 52.

1846 94 Schiffe mit 9942 Last (14 900 R.T.)

Ende					Verhältniszahl
1839	49	Schiffe	mit 5 051 Last	(7 600 R.T.)	
1840	54	"	" 5 800 "	(8 700 ")	118
1841	64	"	" 6 326 "	(9 500 ")	
1842	61	"	" 6 222 "	(9 300 ")	
1843	59	"	" 5 850 "	(8 800 ")	
1844	59	"	" 5 944 "	(8 900 ") ¹⁾	
1845	54	"	" 5 440 "	(8 200 ") ²⁾	111
1846	54	"	" 5 537 "	(8 300 ")	
1847	?		?	?	
1848	?		?	?	
1849	?		?	?	
1850	57	"	" 6 599 "	(9 900 ") ³⁾	135

Barth und Uckermünde hatten überhaupt keinen nennenswerten Hafenverkehr, so dass diese Plätze als Häfen auch heute noch kaum dem Namen nach bekannt sind, aber auch hier hat sich in beiden Häfen die Rhederei günstig entwickelt. Barth besass⁴⁾:

Ende					Verhältniszahl
[1836	44	Schiffe	mit 4 369 Last	(6 600 R.T.)]	100
1837	44	"	" 4 369 "	(6 600 ") ⁵⁾	
1838	38	"	" 4 518 "	(6 800 ")	
1839	38	"	" 4 518 "	(6 800 ")	
1840	38	"	" 4 403 "	(6 600 ")	101
1841	51	"	" 5 982 "	(9 000 ")	
1842	53	"	" 6 324 "	(9 500 ")	
1843	54	"	" 6 451 "	(9 700 ")	
1844	48	"	" 5 829 "	(8 700 ") ¹⁾	
1845	58	"	" 6 468 "	(9 700 ") ²⁾	148
1846	64	"	" 7 064 "	(10 600 ")	
1847	?		?	?	
1848	?		?	?	
1849	?		?	?	
1850	84	"	" 9 569 "	(14 200 ") ³⁾	219

Greifswald:

a) Gülich, Tab. z. T. II, S. 137.

Anfang				
1838	52	Schiffe	mit 5074 Last	(7600 R.T.)
1839	51	"	" 5035 "	(7600 ")
1840	49	"	" 5051 "	(7600 ")
1841	55	"	" 5851 "	(8800 ")

b) Beiträge zur Kunde Pommerns 1847, H. 2, S. 52.

1846	53	Schiffe	mit 5368 Last	(8100 R.T.)
------	----	---------	---------------	-------------

1) S. Brämer, S. 326.

2) S. Stat. Jahrb. von Müller 1847, S. 224.

3) S. Brämer, S. 328/9.

4) Daneben noch folgende Angaben:

a) Gülich, Tab. z. T. II, S. 137.

Anfang				
1838	36	Schiffe	mit 3916 Last	(5 900 R.T.)
1839	39	"	" ?	
1840	50	"	" 6018 "	(9 000 ")
1841	53	"	" 6404 "	(9 600 ")

b) Beiträge zur Kunde Pommerns 1847, H. 2, S. 52.

1846	63	Schiffe	mit 6915 Last	(10 400 R.T.)
------	----	---------	---------------	---------------

5) S. Dieterici, 3. Forts., S. 424.

Uckermünde¹⁾:

Ende					Verhältniszahl
1836	?		?	?	
1837	26	Schiffe mit	3026	Last (4500 R.T.) ²⁾	100
1838	29	" "	3536	" (5300 ")	
1839	31	" "	3940	" (5900 ")	
1840	32	" "	4546	" (6800 ")	150
1841	37	" "	5030	" (7500 ")	
1842	?		?		
1843	?		?		
1844	33	" "	4949	" (7400 R.T.) ³⁾	
1845	30	" "	4450	" (6700 ") ⁴⁾	147
1846	35	" "	5278	" (7900 ")	
1847	?		?		
1848	?		?		
1849	?		?		
1850	30	" "	4535	" (6800 ") ⁵⁾	150

Es ist anzunehmen, dass die Verstärkung des Rhedereibestandes der kleineren Häfen auf eine lebhafte Beschäftigung der Schiffe in fremder Frachtfahrt, namentlich im Handel Stettins zurückzuführen ist (vgl. S. 98), doch fehlen hierüber Nachrichten.

Auch Wolgast hatte an sich als Hafen so wenig Bedeutung wie Barth und Uckermünde, und der Bestand an Seeschiffen war ebenfalls nicht gross, nämlich⁷⁾:

Ende					Verhältniszahl
[1836	25	Schiffe mit	2034	Last (3100 R.T.)]	100
1837	25	" "	2034	" (3100 ") ⁶⁾	
1838	25	" "	2404	" (3600 ")	
1839	25	" "	2464	" (3700 ")	
1840	26	" "	2661	" (4000 ")	131
1841	31	" "	3632	" (5400 ")	
1842	31	" "	3806	" (5700 ")	
1843	30	" "	3704	" (5600 ")	
1844	29	" "	3547	" (5300 ") ³⁾	
1845	43	" "	4440	" (6700 ") ⁴⁾	218
1846	46	" "	4518	" (6800 ")	
1847	?		?		
1848	?		?		
1849	?		?		
1850	36	" "	4621	" (6900 ") ⁵⁾	227

1) Andere Angaben in „Beiträge zur Kunde Pommerns“ 1847, H. 2, S. 52 :
für: 1846 27 Schiffe mit 3750 Last (5600 R.T.)

Für die Jahre 1805—36 liegen keine Zahlen vor.

2) S. Gülich, Tab. z. T. II, S. 137.

3) S. Brämer, S. 326.

4) S. Stat. Jahrbuch von Müller 1847, S. 224.

5) S. Brämer, S. 328/9.

6) S. Dieterici, 3. Forts., S. 424.

7) Andere Angaben nach

a) Gülich, Tab. z. T. II, S. 137.

Anfang				
1838	25	Schiffe mit	2496	Last (3700 R.T.)
1839	27	" "	2464	" (3700 ")

Immerhin ist die Wolgaster Rhederei aber bemerkenswert, weil sie beweist, dass auch von einem kleinen Hafen aus überseeische Schifffahrt mit gutem Erfolge betrieben werden konnte.

Im Jahre 1839 war nämlich in Wolgast unter der Leitung eines unternehmenden Kaufmannes der Wolgaster Schiffsbau- und Rhederei-Aktien-Verein gegründet worden¹⁾. Zunächst waren 5 Schiffe, jedes von 140—170 Last, die sämtlich in Wolgast gebaut und gegen die schädlichen Einflüsse der wärmeren südlichen Meere gekupfert waren. Sie machten hauptsächlich Reisen zwischen den Häfen des europäischen Kontinents und Südamerika; teils segelten sie von Buenos Aires und Bahia nach Antwerpen, Hamburg, Stettin oder Memel, teils auch von Westindien, besonders von Havanna aus nach London. Die Leitung der Geschäfte erfolgte von dem Gesichtspunkte aus, die Schiffe ohne Rücksicht auf die Jahreszeit unausgesetzt in Fahrt zu halten, und deshalb wurden wenige Fahrten zwischen den Ostseehäfen und den übrigen Häfen des Kontinents gemacht, was noch den Vorteil hatte, dass seltener Hafenkosten zu bezahlen waren. Bei mangelnder Fracht wurden wohlfeile Güter, namentlich Holz und Kohlen für Rechnung der Gesellschaft gekauft und in einem anderen Hafen möglichst vorteilhaft wieder verkauft.

Unter solch verständiger Leitung ist es denn auch nicht zu verwundern, dass die Gesellschaft

1841	8	Proz.
1842	7	„
1843	8	„
1844	8	„
1845	15	„
1846	10	„

Dividende verteilen konnte. Aber trotz dieser günstigen Resultate scheint neben der Seehandlung der Wolgaster Rhederei-Verein das einzige Unternehmen in Preussen geblieben zu sein, welches die Schifffahrt auf dieser weiteren Basis betrieb.

Die Rhederei in den Häfen des Regierungsbezirks Köslin²⁾ war am bedeutendsten in Kolberg, es waren hier:

Anfang	
1840	27 Schiffe mit 2450 Last (3700 R.T.)
1841	37 „ „ 3467 „ (5200 „)
1842	39 „ „ 3859 „ (5800 „)

b) Beiträge zur Kunde Pommerns 1847, H. 2, S. 52.

1846 36 Schiffe mit 4379 Last (6500 R.T.)

1) S. Beiträge zur Kunde Pommerns 1847, H. 2, S. 79/90.

2) Betreffs der Zahlen für die früheren Jahre vgl. S. 68, Anm. 1.

Ende						Verhältniszahl
1836	?		?			
1837	20	Schiffe mit	2177	Last (3300	„) ¹⁾	100
1838	24	„ „	2954	„ (3400	„)	
1839	25	„ „	3242	„ (4900	„)	
1840	27	„ „	3481	„ (5200	„)	183
1841	28	„ „	3976	„ (6000	„)	
1842	?		?			
1843	?		?			
1844	24	„ „	3916	„ (5900	„) ²⁾	
1845	23	„ „	3715	„ (5500	„) ³⁾	171
1846	24	„ „	3473	„ (5200	„) ⁴⁾	
1847	?		?			
1848	?		?			
1849	?		?			
1850	20	„ „	3506	„ (5300	„) ⁵⁾	161

in Stolpmünde waren beheimatet:

Ende						Verhältniszahl
1836	?		?			
1837	8	Schiffe mit	673	Last (1000	R.T.) ¹⁾	100
1838	8	„ „	849	„ (1300	„)	
1839	7	„ „	813	„ (1200	„)	
1840	8	„ „	1073	„ (1600	„)	160
1841	14	„ „	1892	„ (2800	„)	
1842	?		?			
1843	?		?			
1844	16	„ „	1875	„ (2800	„) ²⁾	
1845	20	„ „	1953	„ (2900	„) ³⁾	290
1846	22	„ „	2051	„ (3100	„)	
1847	?		?			
1848	?		?			
1849	?		?			
1850	24	„ „	2374	„ (3600	„) ⁵⁾	353

in Rügenwalde:

Ende						Verhältniszahl
1836	?		?			
1837	14	Schiffe mit	993	Last (1500	R.T.) ¹⁾	100
1838	13		900	„ (1400	„)	
1839	16		1302	„ (2000	„)	
1840	15		1264	(1900	„)	127
1841	15		1523	(2300	„)	
1842	?		?			
1843	?		?			
1844	18		1881	(2800	„) ²⁾	
1845	17		1552	(2300	„) ³⁾	156
1846	16		1763	(2600	„)	
1847	?		?			
1848	?		?			
1849	?		?			
1850	19	„ „	2286	„ (3400	„) ⁵⁾	230

1) S. Gülich, Tab. z. T. II, S. 137.

2) S. Brämer, S. 326.

3) S. Stat. Jahrbuch von Müller 1847, S. 224.

4) S. Beiträge zur Kunde Pommerns 1847, S. 52.

5) S. Brämer, S. 328/9.

und selbst in diesen kleinen Häfen ist somit eine günstige Gestaltung der Rhederei nicht zu verkennen.

5. Ueberblick und Kritik (1805—50).

Ein Rückblick auf die Entwicklung der preussischen Rhederei seit 1805 zeigt, dass sie die schweren Schäden des Krieges und der nachfolgenden schlechten Zeiten durch die Fürsorge der Regierung, die bessere Gestaltung der wirtschaftlichen Lage Preussens und durch die Energie der Rheder glücklich überwunden hatte. Es waren aber ungefähr 4 Jahrzehnte erforderlich gewesen, ehe sie den Stand von 1805, der freilich durch aussergewöhnliche Umstände hervorgerufen war, wieder erreichte und erst von 1845 auf 1846 war dieses gelungen; aber selbst dann war nicht überall die frühere Höhe wieder gewonnen. Westpreussen war auch 1850 noch zurückgeblieben und die Anteile der Provinzen an der Gesamtrhederei hatten sich infolgedessen auch verschoben. Dieselben waren für

Ende	Ostpreussen	Westpreussen	Pommern
1805	15,66 Proz.	24,12 Proz.	60,22 Proz.
1815	13,76 „	25,18 „	61,56 „
1825	13,13 „	23,68 „	63,19 „
1835	14,70 „	20,31 „	64,99 „
1845	14,79 „	16,12 „	64,39 „
1850	18,06 „	19,05 „	62,89 „

Die Rhederei Westpreussens war somit durch diejenige Ostpreussens und Pommerns zurückgedrängt, was wahrscheinlich daran liegt, dass Ostpreussen zwei bedeutende Häfen und Pommern noch mehr besass, von denen aus die Rhederei betrieben wurde, während Westpreussen nur den einen grossen Hafen Danzig und daneben das unbedeutende Elbing besass. Es war somit auch die Möglichkeit, den Bestand an Schiffen vermehren zu können, für jene Provinz grösser, als für Westpreussen. Danzig war dazu in sehr bedeutendem Masse von der Handelspolitik Russlands abhängig, und wenn dieses auch in noch höherem Grade für Ostpreussen zutraf, so war die Lage der Rhederei dieser Provinz durch die besonderen Handelsverhältnisse Memels doch eine andere. Die Memeler Rhederei war durch die Haupthandelsgüter Holz und Hanf, wenigstens zum Teil von der russischen Zollpolitik unabhängig; für sie kam viel weniger als für Königsberg und Danzig, der Import nach Russland in Betracht, wenn schon auch in diesen Städten die Rhederei in erster Linie auf dem Exporthandel beruhte. Darum konnte auch Memel seine Rhederei so stark vermehren, dass es die weniger günstige Entwicklung der Rhederei in Königsberg mehr als ausglich und dies war hauptsächlich

der Grund, weshalb Ostpreussens Anteil an der Rhederei wuchs, während derjenige Westpreussens zurückging.

Es ist auch nicht in allen Häfen gelungen, die Rhederei wiederum auf den Stand von 1805 zu bringen.

Königsberg, Elbing, Danzig und Stralsund sind hierin zurückgeblieben, während Memel, Stettin, Greifswald, Wolgast und Barth ihren Bestand über denjenigen des Jahres 1805 hinaus vermehrt haben, wie die folgende Zusammenstellung zeigt.

Memel besass:

Ende		Verhältniszahl
1805	25 Schiffe mit 4 155 Last (6 200 R.T.)	100
1825	36 „ „ 4 229 „ (6 300 „)	103
1850	74 „ „ 15 777 „ (23 700 „)	380

Königsberg:

Ende		Verhältniszahl
1805	92 Schiffe mit 13 477 Last (20 200 R.T.)	100
1825	24 „ „ 3 384 „ (5 100 „)	25
1850	49 „ „ 7 502 „ (11 300 „)	56

Elbing:

Ende		Verhältniszahl
1805	21 Schiffe mit 2 870 Last (4 300 R.T.)	100
1825	12 „ „ 1 430 „ (2 100 „)	50
1850	11 „ „ 1 417 „ (2 100 „)	49

Danzig:

Ende		Verhältniszahl
1805	114 Schiffe mit 24 268 Last (36 400 R.T.)	100
1825	67 „ „ 12 309 „ (18 500 „)	51
1850	108 „ „ 23 299 „ (34 900 „)	96

Stettin (Regierungsbezirk):

Ende		Verhältniszahl
1805	411 Schiffe mit 35 251 Last (52 900 R.T.)	100
1825	220 „ „ 20 559 „ (30 800 „)	58
1850	321 „ „ 39 150 „ (57 700 „)	111

Stralsund:

Ende		Verhältniszahl
1805	264 Schiffe mit 17 424 Last (26 100 R.T.)	100
1825	82 „ „ 6 235 „ (9 400 „)	36
1850	106 „ „ 12 506 „ (18 800 „)	72

Greifswald:

Ende		Verhältniszahl
1805	91 Schiffe mit 4 614 Last (6 900 R.T.)	100
1825	41 „ „ 2 957 „ (5 400 „)	64
1850	57 „ „ 6 599 „ (9 900 „)	143

Barth:

Ende			Verhältniszahl.
1805	15	Schiffe mit 577 Last (900 R.T.)	100
1825	41	„ „ 3 554 „ (5 300 „)	616
1850	84	„ „ 9 569 „ (14 200 „)	1657

Wolgast:

Ende			Verhältniszahl
1805	69	Schiffe mit 4 264 Last (6 400 R.T.)	100
1825	21	„ „ 1 626 „ (2 400 „)	38
1850	36	„ „ 4 621 „ (6 900 „)	108

Auffallend ist, wie verschieden die Rhederei im Verhältnis zu der Grösse des betreffenden Hafens entwickelt ist. Am schärfsten prägt sich dies bei Königsberg und Barth aus. Königsberg steht als Hafenplatz gleich hinter Stettin und Danzig, Barth als Hafen war kaum dem Namen nach bekannt; dagegen hatte Barth durch seine Rhederei einen Ruf, während sie in Königsberg trotz der günstigen Verhältnisse für den Betrieb derselben von nur geringer Bedeutung war.

Was die Rhederei am letzteren Orte betrifft, so ist es schwer, eine Erklärung für die geringe Ausbildung derselben seit 1815 zu geben. Der Krieg allein ist hierfür nicht ausreichend; wenn Neigung zur Rhederei vorhanden gewesen wäre, so hätte diese wahrscheinlich so gut wieder die frühere Höhe erreichen können, wie in Danzig, Stettin und anderen Städten; aber diese Neigung hat hier anscheinend gefehlt. Dies ist aus der folgenden Aeusserung, die sich bei Schubert in Ostpreussens Handel, S. 44 ff. findet, zu schliessen, wo er über die ostpreussischen Verhältnisse, vielleicht besonders mit Bezug auf Königsberg, sagt:

„Der Wohlhabende ist zu leicht geneigt, sich einer müssigen Ruhe zu ergeben, statt sein Vermögen in einer gewerblichen Beschäftigung für das Wohl der Mitbürger thätig sein zu lassen. Wir verlangen zu wenig praktisch-wissenschaftliche Bildung von dem Geschäftsmanne und lassen uns zu leicht abschrecken, wenn ein erster Versuch nicht gelingen will. Man legt die Gelder lieber in Staatspapieren als im Gewerbe an. Es fehlt auch an Gemeingeist, nicht nur verlassen gemeiniglich diejenigen, welche eine Sache unterstützen wollten dieselbe, sobald sie nicht nach allen Punkten nach ihrem Sinn eingerichtet wird, sondern werden häufig sogar Gegner derselben. Es fehlt weniger an Geld zum Gedeihen grosser Handelsgesellschaften als an Industrie und Gemeingeist. Warum suchen wir nicht mit dem transatlantischen Kontinent in unmittelbare Berührung zu treten? und wenn es an Kapitalisten fehlen sollte, die die für den Gewerbebetrieb erforderlichen Kapitalien aufzuwenden bereit

sind, oder imstande wären, warum vereinigen wir uns nicht zu Aktiengesellschaften?“

Die Neigung, Kapitalien im Gewerbe anzulegen, hat jedenfalls nicht in Memel gefehlt, und deshalb blühte hier die Rhederei kräftig empor.

Das Beispiel der Rhedereien von Greifswald, Stralsund, Wolgast, Barth und Uckermünde zeigt, dass die Rhederei durchaus nicht von dem Wohlergehen des Hafens, wo sie zu Hause ist, allein abhängt, sondern dass diese recht gut entwicklungsfähig ist, auch wenn der Eigenhandel nicht gross und der Rhedereiplatz als Hafen unbedeutend ist; es kommt hierbei nur auf den Unternehmungsgeist an. Gerade, weil die kleinen Häfen nicht so viel Gelegenheit zum Erwerb im Handel boten, wie z. B. ausser Königsberg auch Stettin und Danzig, war die Bevölkerung vorzugsweise auf den Erwerb zur See angewiesen. Es kann als Bestätigung hierfür auch noch der Schiffsbau angeführt werden, der im Westen der Provinz Pommern recht lebhaft betrieben wurde (vgl. S. 17/18), während er im Osten Preussens trotz der reichlich so guten Bedingungen wenig entwickelt war.

Was nun die Art und Weise betrifft, wie die preussischen Rheder die Schifffahrt betrieben haben, so ist hierüber nur wenig zu ersehen.

Das preussische Handelsarchiv des Jahres 1852, Bd. II, S. 1—51 giebt eine Aufstellung über die von preussischen Schiffen unternommenen Reisen. Danach liefen unter preussischer Flagge im Jahre 1845 aus:

nach	aus preussischen Häfen	aus fremden Häfen
Russland	19 Schiffe	50 Schiffe
Schweden und Norwegen	10 „	11 „
Dänemark	28 „	7 „
Niederlande	49 „	17 „
Belgien	58 „	35 „
Grossbritannien	958 „	423 „
Frankreich	88 „	27 „
Spanien	1 „	16 „
Portugal	3 „	23 „
Oesterreich und Oberitalien	— „	11 „
Unteritalien, Sizilien u. s. w.	— „	5 „
Türkei, Griechenland u. jon. Inseln	— „	16 „
Nordamerika	1 „	15 „
Westindien	— „	9 „
Brasilien	— „	9 „
Rio de la Plata	— „	1 „
Nordküste von Afrika	3 „	5 „
Ostindien	1 „	— „

Es geht hieraus hervor, dass die europäische und besonders die englische Fahrt die weitaus bedeutendste ist; überseeische Reisen über Europa hinaus sind nur in verhältnismässig geringer Anzahl unternommen. Bei der Bedeutung aber, welche, wie später bei der Betrachtung der Rhederei der Hansestädte zu zeigen sein wird, die überseeische Schifffahrt so wohl für die Rhederei wie für den Handel hatte, ist es wohl angebracht, dass die Ursachen dieser Beschränkung auf den europäischen Verkehr kurz erörtert werden.

Die geringe Beteiligung am überseeischen Verkehr erscheint zunächst erklärlich, weil die Produkte, welche aus den Ostseehäfen ausgeführt wurden, vorwiegend solche waren, für die wohl in Europa, weniger dagegen in überseeischen Ländern Verwendung war, da diese, wie z. B. Getreide, hier entweder selbst reichlich vorhanden, oder nicht hochwertig genug waren, um die Kosten einer weiten Reise tragen zu können. Soweit mithin die Ausfuhr aus Preussen in Betracht kam, waren die Rheder dadurch naturgemäss auf den Handel mit Nordeuropa angewiesen. Besonders vorteilhaft ist diese Frachtfahrt indessen nicht gewesen, weil bei dem Mangel an ausgebildeter Industrie in den preussischen Provinzen die Menge der Einfuhrgüter nicht gross und meistens nur die Einfuhr von Steinkohlen und Salz umfangreich war. Etwa die Hälfte aller in preussische Häfen einlaufenden Schiffe fuhren infolgedessen auch in Ballast; so waren im Jahre 1847 von 5563 einlaufenden Schiffen mit 515 261 Last (773 000 R.T.), nur 3384 Schiffe mit 279 402 Last (419 000 R.T.) = 54% beladen, während bei der Ausreise 86% aller Schiffe mit voller Ladung ausgingen, und der dadurch entstehende Ausfall an Frachteinnahmen musste den Verdienst der Rheder um so mehr schmälern, als die Reiseunkosten eines Schiffes im grossen und ganzen dieselben bleiben, ob dasselbe Ladung hat, oder Ballast fährt.

Nach dem, was schon früher ausgeführt ist, lässt sich auch nicht leugnen, dass die Rhederei in dieser Beschränkung auf die europäische Frachtfahrt eine gewisse Einseitigkeit erhielt. Wenn z. B. England die Einfuhr von Getreide erschwerte oder in Preussen die Getreidepreise niedrig standen, und Russland seine Grenzen durch hohe Zölle verschloss, so lag die ganze Rhederei darnieder, wie in den Jahren 1821/24 und 1833/35, die geradezu eine Kalamität für die Rhederei gewesen waren.

Es waren mithin Gründe genug vorhanden, die die Ostseerheder hätten veranlassen sollen, auch die überseeische Fahrt zu betreiben und ihr Geschäft damit auf eine breitere und gesicherte Basis zu stellen. Dass es dennoch nicht geschah, dafür lassen sich

noch einige weitere Gründe anführen. Einmal standen ihnen die englischen Navigationsakte im Wege, sie waren von dem wertvollsten Teil des Welthandels ausgeschlossen. Die Schiffe mussten sodann, da es in den Heimatshäfen an geeigneten Gütern fehlte, zumeist nach einem fremden Hafen versegeln, um hier eine passende Ladung einzunehmen, und ebenso war es schwierig, eine für die Ostseehäfen verwertbare Ladung in überseeischen Ländern zu finden, da die Erzeugnisse derselben, die meistens für den reichen englischen Markt geeignet waren, fast alle für die Ostseehäfen zu teuer kamen. Man hatte sich in Preussen schon zu Anfang der 30er Jahre bemüht, den direkten Verkehr einiger der wichtigsten Häfen, namentlich den von Stettin, mit aussereuropäischen Gegenden zu beleben, doch ohne Erfolg, da sich ergab, dass man die von daher eingeführten Waren meist wohlfeiler in Hamburg und Bremen oder Holland kaufen konnte ¹⁾.

Es ist ferner zuzugeben, dass die Ostseehäfen unter ungünstigeren Verhältnisse zu konkurrieren hatten, als die Nordseehäfen, wofür alle jene Gesichtspunkte in Betracht kommen, welche schon bei Betrachtung der verschiedenartigen Entwicklung der Nordsee- und Ostsee-Rhederei erörtert sind, und welche sich zusammenfassen lassen in

1. der industriellen Entwicklung Westdeutschlands.
2. dem Eisenzoll, welchen die Ostseeprovinzen zu tragen hatten,
3. dem Sundzoll,
4. den höheren Zöllen an der See-, wie an der Landgrenze,
5. den mit grösserer Gefahr verbundenen Reisen um Cap Skagen und infolgedessen erhöhter Versicherungsprämie.

Aber trotzdem wäre es doch wohl noch möglich gewesen, auch mit Erfolg überseeisch zu fahren, wenn hierzu nur der Unternehmungsgeist vorhanden gewesen wäre. Wenn z. B. in den Jahren von 1836—46 in Stettin 196 fremde, dagegen aber nur 47 preussische ²⁾ Schiffe aus Amerika einliefen, so hätte das Verhältnis bei grösserer Rührigkeit doch vielleicht ein besseres sein können; es war indessen schon zur Zeit der Unabhängigkeitserklärung der Vereinigten Staaten von Amerika versäumt worden, mit dem neuen Staate direkte Beziehungen anzuknüpfen. Auch der hindernde Einfluss der Navigationsakte bestand nicht mehr in vollem Umfange, seitdem den Zollvereinsstaaten durch Vertrag vom 2. März 1841 ³⁾ das Recht eines

1) S. Gülich, Bd. IV, S. 699/700.

2) S. Beiträge zur Kunde Pommerns, H. 1, S. 60.

3) Vgl. S. 34.

direkten Verkehrs mit den britischen Kolonien zugestanden war, und wenn dieses Zugeständnis auch sehr an Wert verlor, weil in den britischen Kolonien drückende Zölle fortbestanden, so war doch dadurch die Möglichkeit der überseeischen Fahrt in grösserem Masse gegeben als zuvor. Aber hierauf wurde seitens der preussischen Rheder nicht soviel Gewicht gelegt, als auf diejenige Bestimmung des Vertrages, welche preussischen Schiffen auch den Verkehr von den Häfen zwischen Maass und Elbe nach England gestattete, was ebenfalls auf einen Mangel an Voraussicht schliessen lässt. Der Erfolg der Wolgaster Rhederei (vgl. S. 102) zeigt doch auch, dass trotz aller bestehenden Hindernisse überseeische Frachtfahrt betrieben werden konnte, die zudem noch den Vorteil hatte, dass die Schiffe während des ganzen Jahres in Fahrt bleiben konnten, während sie im europäischen Verkehr zumeist ihren Heimatshafen vor Anbruch des Winters zu erreichen suchten, um diesen erst im Frühjahr, wenn das Fahrwasser frei war, wieder zu verlassen.

Dass es viel an dem richtigen Unternehmungsgeist in den Ostseeprovinzen gefehlt haben muss, bestätigt auch Reden in seiner Erwerbs- und Verkehrsstatistik 1854, Bd. III, S. 1946. Er weist hier zunächst auf die Schritte hin, welche zur Unterstützung der preussischen Rhederei getroffen waren, und auf die Bemühungen der Seehandlung, durch deren Schiffe preussische Waren nach Amerika, Ostindien und China gebracht wurden. Reden fährt dann fort: „Auf der anderen Seite darf auch nicht verschwiegen werden, dass die preussischen Rheder sich nicht beeilt haben, die jetzt unerlässlichen (und im Auslande, sowie im übrigen Deutschland längst angewendeten) Hülfen der Schifffahrt sich zu eigen zu machen. Vor 1840 gab es nur auf der Unteroder Dampfboote und eine Dampfbootverbindung zwischen den preussischen Ostseehäfen ist sogar erst 10 Jahre später begonnen worden. Im März 1840 lief in Danzig das erste Kupferbodenschiff von Stapel; der Bauart mangeln (mit wenigen rühmlichen Ausnahmen) noch manche Verbesserungen neuester Zeit und auch die Beschaffenheit der Schiffbaumaterialien soll nicht selten der Art sein, dass man nicht imstande ist, den Zollverhältnissen allein die Schuld zuzuschreiben, wie man gewöhnlich geneigt scheint.

Vor allem aber muss der (in anderen grossen Häfen zu findende) rege und doch solide Unternehmungsgeist nicht auf den längst zu engen Kreis der nordeuropäischen Meere beschränkt bleiben.“

Eine weitere Bestätigung dafür, dass nicht immer der richtige Unternehmungsgeist geherrscht hat, welcher zu dauernd erfolgreichen Betriebe der Rhederei erstes Erfordernis ist, findet sich auch noch

in einem Artikel über „Die preussischen Ostseeprovinzen und ihre Weltstellung“ in der „Gegenwart“, Jahrgang 1848, S. 123, in folgenden Sätzen: „Man behauptet, dass da sich jetzt so gut wie keine Hinfrachten aus unseren Ostseeländern nach den transatlantischen Ländern darbieten, sich gar kein regelmässiger Schifffahrtsverkehr dahin und zurück bilden könne, und dass dieser Handelszweig solchen Nationen anheim fallen müsse, welche mehr Gelegenheit für transatlantische Fahrten haben und sonst dazu gelegen sind. Dies ist aber wohl ein gefährlicher Irrtum, der traurige Zustände der Gegenwart gleichsam als unwandelbar annimmt. Die Ostsee fordert ohne Zweifel vielmehr zu direkter Verbindung mit Amerika auf, als das mittelländische Meer, und gewiss darf Stettin den Gedanken an eine solche Verbindung gerade jetzt nicht aufgeben, wo Triest darauf ausgeht, seine Verbindungen nach Ost- und Westindien, nach Brasilien und China auszudehnen. Wenn Stettin der Hafen sein will für die brandenburgischen und schlesischen Industriebezirke, dann muss es auch Vorsorge treffen, den Gewerbebezügen dieser Gebiete die fremden Märkte zu erschliessen; dann muss es auch die Kolonialwaren und alle transatlantischen Produkte direkt gegen deutsche Fabrikate einzutauschen suchen, ebenso wie Hamburg und Bremen solches für ihre Kreise vermitteln. Und wie bald kann sich für die preussischen Ostseehäfen auch der Markt für den Absatz der Kolonialwaren wieder erweitern, können die Grenzen Polens sich wieder aufthun, kann ihrem Unternehmungsgeist der weiteste Spielraum sich erschliessen. Wollen die Ostseehäfen auch dann noch die fremden Produkte nur aus europäischen Häfen holen? Wollen sie sich nicht lieber vorbereiten, den heranbrechenden grösseren Tagen sich gewachsen zu zeigen, als zaghaft auf eine Weltrolle im Handel und in der Schifffahrt Verzicht leisten?“

Infolge dieser in so engen Grenzen betriebenen Schifffahrt ging den preussischen Rhedern die Elastizität verloren, welche es ermöglichte, die Schiffe bei ungünstiger wirtschaftlicher Lage in dem einen oder anderen Lande, in besser zahlenden Fahrten zu verwenden und dadurch Verluste zu vermeiden. Die Ostseerheder waren auf dem Weltmeere nicht heimisch, sie hatten nicht den Grund gelegt zu festen Beziehungen mit überseeischen Ländern, und konnten darum auch, als nach Aufhebung der Navigationsakte der Welthandel in Fluss kam, keinen Vorteil aus ihnen ziehen. Die Beschränkung ist der stete Schaden der Ostseerheder geblieben und diese hat neben den selbstverständlich nicht zu verkennenden Vorteilen, den die Natur

den Nordseerhedern bot, die kräftige Entwicklung der Rhederei in der Ostsee in späterer Zeit mit verhindert.

II. Die Rhedereien Mecklenburgs, Lübecks und der Ostküste von Schleswig-Holstein.

1. Die Rhederei in Mecklenburg.

Die Litteratur, welche bezüglich der Rhederei in diesen Ländern zu Gebote steht, ist sehr gering; sie besteht nur aus ganz zerstreuten Mitteilungen, die sich teils in dem Werke von Gülich, sowie bei Reden fanden. Nur eine einzige Schrift war zugänglich, die etwas genauer auf wenigstens einen Teil der mecklenburger Rhederei eingeht, nämlich die 1862 erschienene „Denkschrift über die Rostocker Rhederei“; doch nach dem Zwecke, welche diese Schrift dienen sollte, Vorurteilen, die sich gegen die Rostocker Rhederei gebildet hatten, zu begegnen, ist sie mehr eine Verteidigungsschrift als eine Abhandlung, die über die Lage und den Betrieb der Rhederei unterrichtet. Ueber die Rhederei Lübecks und Schleswigs-Holsteins fehlt vollends jede weitergehende Litteratur. Infolgedessen kann die Behandlung denn auch sehr wenig eingehend sein und muss lückenhaft ausfallen. Auch betreffs der Statistik bestanden grosse Schwierigkeiten, zum Teil half hier die bereits bei der preussischen Rhederei vielfach citierte Abhandlung von Brämer bezüglich der Statistik Schleswigs-Holsteins aus, sowie die Mitteilungen, welche sich in dem Archiv für Geschichte, Statistik u. s. w. von Schleswig, Holstein und Lauenburg, Jahrgang 1844, fanden. Besondere Schwierigkeiten aber machte es für die mecklenburgische Rhederei verlässliche Zahlen zu erhalten, da die Quellen den Bestand bald nach preussischen Lasten bald nach mecklenburgischen Lasten angaben oder gar nicht bemerkten, welche Art Lasten gemeint war, so dass ganz verlässliche Angaben über den Bestand zum Teil nicht erzielt werden konnten.

Die Lage des mecklenburgischen Landes ist für den Betrieb der Rhederei nicht so günstig wie diejenige des östlichen Preussens, oder wie die des westlichen Pommern. Mecklenburg hat kein ausgedehntes Hinterland, und es fehlen auch die breiten Ströme, welche Preussen dem Handel erschliessen. Die Küste verläuft gerade und ohne grössere Einbuchtungen, es sind deshalb auch nur zwei Häfen, Rostock bezw. Warnemünde und Wismar zu finden, beide ohne grösseres Stromgebiet und auch nicht von Natur zu grossen Seehäfen geeignet,

weil die dazu erforderliche Tiefe des Fahrwassers fehlt. Vor allem aber fehlte auch der Transithandel, wie ihn auf der einen Seite Stettin, auf der anderen Seite Lübeck besass. Mecklenburg mit seinem feudalen Grossgrundbesitz und einer leibeigenen Landbevölkerung hatte weder diesen noch einen bedeutenden Eigenhandel entwickeln können.

Zudem wurde der Handel in Mecklenburg durch folgende Reihe hoher Zölle und Steuern belastet¹⁾:

1. in Rostock die grossherzogliche Accise und die städtische Zulage;
2. in Wismar der grossherzogliche Licent und die städtische Accise;
3. ausser den Damm- und Wasserzöllen die Landzölle an verschiedenen Hebestellen;
4. die Handelssteuer, welche die Kaufmannschaft der Landstädte zu entrichten hatte;
5. noch die ausserordentliche Kontribution, die von dem Handelsstande des Landes entrichtet wurde.

Die Rostocker Accise inkl. städtischer Abgabe betrug für die meisten zur See oder zu Lande einkommenden Waren etwa 3% vom Werte, für einzelne Waren sogar 10—15%. Auf zur See ausgehendes Getreide lasteten Ausfuhrzölle von zusammen ca. 1½ Rthlr. pro Last; auch die übrigen einheimischen Produkte waren mit wenigen Ausnahmen beim Export zur See besteuert, während die Ausfuhr zu Lande, per Eisenbahn u. s. w. in der Regel ganz zoll- und steuerfrei war.

In Wismar war auf zu Lande einkommende Waren die städtische Accise mit ca. 1,04% vom Werte und für über See eingeführte Güter der grossherzogliche Licent mit ca. 3% vom Werte zu entrichten. Bei der Ausfuhr zur See musste für fast alle einheimischen Produkte Zoll bezahlt werden, der auf einzelne Getreidesorten, wie Weizen, noch bedeutend höher als in Rostock war.

Ferner wurden an etwa 97 über das ganze Land zerstreuten Hebestellen Wasser-, Land- oder Brückenzölle erhoben, ohne Rücksicht darauf, ob die Ware schon einmal eine Zollstätte passiert und den Zoll getragen hatte. So fanden z. B. an der Eisenbahn zwischen Rostock und Hamburg nicht weniger als 3 und bis Berlin 4 solcher Zollerhebungen statt.

Ausserdem hatte der Kaufmann vom Werte der von ihm während des Jahres versteuerten Waren noch die ausserordentliche Landeskontribution bezahlen, die in der Regel jährlich 3—4 mal jedesmal mit $\frac{1}{7}$ vom Werte der Waren erhoben wurde.

1) S. preuss. Handelsarchiv 1859, S. 532.

Alle diese Abgaben lasteten auf dem Kaufmannsstand. Die Ritterschaft dagegen und alle Nichtkaufleute (mit Ausnahme der in Rostock und Wismar ansässigen) waren gänzlich steuerfrei und diese versorgten sich infolgedessen mit ihren Bedürfnissen, besonders mit Kolonialwaren, Wein u. s. w. direkt von ausserhalb Mecklenburg ohne Berührung mit dem mecklenburgischen Handel.

Mehrfache Versuche einer Umgestaltung des Zoll- und Steuersystems in Mecklenburg waren meistens daran gescheitert, dass es sich dabei um Aenderungen handelte, welche zu sehr in die staatsrechtlichen Verhältnisse des Landes eingriffen, weil sie alte Privilegien der Stände und einzelner Städte betrafen.

Erst durch eine im Jahre 1863 ins Leben getretene neue Zollordnung, welche die vielen Binnenzölle beseitigte¹⁾ und durch den Beitritt Mecklenburgs zum Zollverein im Jahre 1866, trat hierin eine Aenderung ein.

Der mecklenburgische Handel war ein Kleinhandel geblieben, dem ein grösserer Zug fehlte; darum konnten auch Rostock und Wismar zu keiner rechten Blüte gelangen und die höhere Belastung der Ein- und Ausfuhr zur See gegenüber der zu Lande schadete ihrem Handel umsomehr, als beide Städte an und für sich schon unter der Konkurrenz des naheliegenden Lübecks und Hamburgs zu leiden hatten. Die seewärtige Ein- und Ausfuhr war darum auch verhältnismässig gering, letztere betrug²⁾:

	über Rostock	über Wismar
1840	1 505 000 Thaler	?
1841	2 445 000 „	?
1842	1 330 000 „	379 000 Thaler
1843	1 055 000 „	221 000 „
1844	1 392 000 „	457 000 „
1845	1 820 000 „	660 000 „
1846	2 392 000 „	1 005 000 „
1849	1 692 000 „	731 000 „
1850	1 604 000 „	1 300 000 „

Am bedeutendsten war der Getreideexport nach England. Er betrug aus ganz Mecklenburg³⁾ im Jahre:

1829	91 000 Quarter
1830	123 000 „
1831	139 000 „
1832	42 000 „
1833	21 000 „
1834	41 000 „
1835	17 000 „
1836	62 000 „
1837	91 000 „
1838	117 000 „

1) S. preuss. Handelsarchiv 1866, S. 357.

2) S. Reden, Deutschland und das übrige Europa, S. 702/3.

3) S. Gülich, Tab. z. T. II, S. 87.

aus Rostock¹⁾ wurden ausgeführt:

1842	5 576	Last	Weizen
1847 ²⁾	10 867	„	„
1848	13 424	„	„
1849	10 452	„	„
1850	9 460	„	„

aus Wismar:

1845	3 201	Last	Weizen
	?		
	?		
1849 ²⁾	5 468	„	„
1850	3 744	„	„

Der Hafenverkehr war, der geringen Ausdehnung des Handels entsprechend, auch nicht bedeutend; in Rostock³⁾ liefen

1833	488	Schiffe	ein
1834	530	„	
1837	560	„	
1838	616	„	
1846	757	„	
1848	507	„	
1849	379	„	
1850	489	„	

in Wismar

439	Schiffe
396	„
345	„

Man sollte nun annehmen, dass bei solchen ungünstigen Handelsverhältnissen im Innern des Landes auch die Seeschifffahrt keine nennenswerte Ausdehnung hätte erhalten können, indessen war gerade das Gegenteil der Fall und trotz allem Mittelalterlichen, was das Mecklenburger Land noch mit sich schleppte, stand hier die Rhederei schon früh in höher Blüte.

Es wird nun nötig, in folgendem etwas umständlicher auf die Statistik einzugehen, aus dem oben erwähnten Grunde, dass keine verlässliche Zahlen vorhanden sind.

Die Denkschrift der Rostocker Rhederei reicht am weitesten zurück, nach ihr hatte im Jahre

1830	Rostock	169	Schiffe mit	12 842	Kommerzlast (28 900 R.T.)
	Wismar	?			

Die weiteren Angaben, denen die Quellen voranstehen, sind folgende. Nach Reden, Deutschland und das übrige Europa, S. 536, hatte im Jahre

1837	Rostock	224	Schiffe mit	16 668	Last à 4000 Pfd. (25 000 R.T.)
	Wismar	52	„ „	3 108	„ „ (4 700 „)
	Gesamt-Mecklenburg	276	Schiffe mit	19 776	Last à 4000 Pfd. (29 700 R.T.)

Nach Gülichs Tabellen zum Teil II, S. 137:

1839	Rostock	196	Schiffe mit	21 000	Last à 4000 Pfd. (31 500 R.T.)
	Wismar	32	„ „	3 375	„ „ (5 100 „)
	Fischland b. Rostock	108	„ „	10 800	„ „ (16 200 „)
	Gesamt-Mecklenburg	336	Schiffe mit	35 175	Last à 4000 Pfd. (52 800 R.T.)

Nach der Denkschrift der Rostocker Rhederei:

1843	Rostock	242	Schiffe mit	20 488	Kommerzlast à 6000 Pfd. (46 100 R.T.)
	Wismar	?			inkl. Küstenfahrer
	Ges.-Mecklenburg	327	Schiffe mit	26 000	Last (39 000 R.T.) ⁴⁾

1) S. Reden, Deutschland und das übrige Europa, S. 702.

2) S. Hübner, II. Jahrgang, S. 186.

3) S. Gülich, Tab. z. T. II, S. 139.

4) S. Oehlrich, Die deutsche Küste, S. 163.

Nach Müller, Statist. Jahrbuch 1847, S. 225 u. 1846, S. 184:

1. Jan. 1846	Rostock	261	Schiffe mit 20 000 Last à 6000 Pfd. (45 000 R.T.)
	Wismar	51	„ „ 4 800 „ „ (10 800 „)
	Gesamt-Mecklenburg	312	Schiffe mit 24 800 Last à 6000 Pfd. (55 800 R.T.)

Nach Reden, Deutschland und das übrige Europa, S. 536:

1847	Rostock	249	Schiffe mit 21 218 Last à 4000 Pfd. (31 800 R.T.)
	Wismar	51	„ „ 7 050 „ „ (10 600 „)
	Gesamt-Mecklenburg	300	Schiffe mit 28 268 Last à 4000 Pfd. (42 400 R.T.)

Nach der Denkschrift der Rostocker Rhederei:

1850	Rostock	263	Schiffe mit 25 154 Kommerzlast à 6000 Pfd. (56 600 R.T.)
			inkl. Küstenfahrer
	Wismar	?	?
	Gesamt-Mecklenburg	?	?

Dass diese Zahlen so nicht vergleichbar sind, ist wohl einzusehen, wenn man die grossen Schwankungen hier mit denjenigen in der preussischen Rhederei vergleicht. Es ist nicht anzunehmen, dass die Rostocker Rhederei, nachdem sie im Jahre 1830 bereits 28 900 R.T. besessen hatte, 1837 wieder auf 25 000 R.T. zurückging, und ebensowenig ist es möglich, dass der Bestand 1846 noch 45 000 R.T. war, während er 1847 nur noch 31 800 R.T. betrug, um dann bis 1850 abermals auf 56 600 R.T. zuzunehmen. Es liegt kein Anlass vor, zu glauben, dass von den hier citierten Quellen die eine nicht so gut sei wie die andere, und was die Rostocker Denkschrift betrifft, so waren ihre Verfasser jedenfalls am besten darüber orientiert, wie viele Schiffe in Rostock waren. Wohl aber ist es wahrscheinlich, dass in den Angaben Reden's ein Irrtum unterlaufen ist, wenn hier die Mecklenburger Last mit 4000 Pfd. angegeben steht, und es ist um so mehr berechtigt, dies anzunehmen, als er selbst auf S. 540 des oben genannten Werkes als Mass der Tragfähigkeit mecklenburgischer Schiffe die Rockenlast mit 6000 Pfd. und auf S. 703 auch für den Wismarer Rhedereibestand des Jahres 1853 4550 Rockenlast angiebt, die auf S. 536 irrtümlich noch als Last zu 4000 Pfd. erwähnt ist. Nimmt man nun an, dass die Angaben bei Reden in Lasten zu 6000 Pfd. gemeint sind und werden die Zahlen hiernach umgerechnet, so ergeben sich Zahlen, welche sich recht gut in die anderen einreihen lassen. Geschieht das Gleiche mit der von Oehlrich für 1843 für ganz Mecklenburg gegebenen Lastenzahl, indem auch diese zu 6000 Pfd. angenommen werden, so ergibt sich für die mecklenburgische Rhederei folgender Bestand:

	1830		Verhältniszahl
Rostock	169	Schiffe mit 12 842 Kommerzlast à 6000 Pfd. (28 900 R.T.)	
Wismar	?	„ „ 2 400 „ „ (5 400 „)	
Gesamt-Mecklenburg	?	Schiffe mit 15 242 Kommerzlast à 6000 Pfd. (34 300 R.T.)	100

1837				
Rostock	224	Schiffe mit 16 668 Last à 6000 Pfd.	(37 500 R.T.)	
Wismar	52	„ „ 3 108 „ „	(7 000 „)	
Gesamt-Mecklenburg	276	Schiffe mit 19 776 Last à 6000 Pfd.	(44 500 R.T.) ¹⁾	
1839				Verhältniszahl
Rostock	196	Schiffe mit 21 000 Last à 4000 Pfd.	(31 500 R.T.)	
Wismar	32	„ „ 3 375 „ „	(5 100 „)	
Fischland b. Rostock	108	„ „ 10 800 „ „	(16 200 „)	
Gesamt-Mecklenburg	336	Schiffe mit 35 175 Last à 4000 Pfd.	(52 800 R.T.)	154
1843				
Rostock	242	Schiffe mit 20 488 Last à 6000 Pfd.	(46 100 R.T.)	
Wismar	?	„ „ 5 512 „ „	(12 400 „)	
Gesamt-Mecklenburg	327	Schiffe mit 26 000 Last à 6000 Pfd.	(58 500 R.T.)	
1846				Verhältniszahl
Rostock	261	Schiffe mit 20 000 Last à 6000 Pfd.	(45 000 R.T.)	
Wismar	51	„ „ 4 800 „ „	(10 800 „)	
Gesamt-Mecklenburg	312	Schiffe mit 24 800 Last à 6000 Pfd.	(55 800 R.T.)	163
1847				
Rostock	249	Schiffe mit 21 218 Last à 6000 Pfd.	(47 700 R.T.)	
Wismar	51	„ „ 7 050 „ „	(15 900 „)	
Gesamt-Mecklenburg	300	Schiffe mit 28 268 Last à 6000 Pfd.	(63 600 R.T.)	
1850				Verhältniszahl
Rostock	263	Schiffe mit 25 154 Last à 6000 Pfd.	(56 600 R.T.)	
Wismar	47	„ „ 13 216 Tonnen „ 2000 „	(9 700 „)	
		ca. (4 305 Last „ 6000 „)		
Gesamt-Mecklenburg	310	Schiffe mit 29 459 Last à 6000 Pfd.	(66 300 R.T.)	193

Es sind hierhin die Zahlen für Wismar für die Jahre 1830 und 1843 ergänzt, in der Weise, dass im ersten Falle $\frac{3}{4}$ seines Bestandes im Jahre 1837 angenommen sind, gemäss der Entwicklung, welche Rostock in den Jahren 1830—37 genommen hat, und für 1843 die Differenz zwischen dem Bestande der Rostocker Rhederei und der Rhederei ganz Mecklenburgs als Bestand von Wismars Rhederei eingestellt ist. Für 1850 ist dagegen der Bestand Wismars aus dem Jahre 1853 genommen.

Wenn nun auch in der Rhederei Wismars infolge der ganz unzureichenden Statistik bedeutende Schwankungen zu Tage treten, so ergibt sich doch auf diese Weise eine Zahlenreihe für den Bestand der gesamten mecklenburgischen Rhederei, welche der Wirklichkeit ziemlich nahe kommen dürfte. Als Bestätigung hierfür sei noch angeführt an, dass Hübner (Jahrgang 1861, S. 114) den Bestand der mecklenburgischen Rhederei für 1851 auf 318 Schiffe mit 45 225 Last à 4000 Pfd. = 67 800 R.T. angiebt, der sich mit obiger für 1850 ermittelten Zahl ziemlich deckt; ebenso erwähnt Müller im Statistischen Jahrbuch 1846, S. 184, dass die mecklen-

1) Nach Lexis, Art. Schifffahrt im Hdw. d. Staatsw., Bd. V:

1834 276 Schiffe mit 39 600 Tons.

burgische Rhederei sich in den letzten 15 Jahren fast verdoppelt habe, und auch dies würde einigermassen mit vorstehenden Zahlen für 1830 und 1846/47 übereinstimmen.

Angesichts dieses grossen Bestandes lässt sich somit wohl sagen, dass die Rhederei in Mecklenburg eine hohe Entwicklung erreicht hatte, denn ihr Bestand betrug im Jahre 1850 ungefähr ein Drittel der gesamten preussischen Rhederei im gleichen Jahre.

Vielleicht ist gerade der Umstand, dass die Küstenbevölkerung im Handel wenig Erwerb fand und Mecklenburg im übrigen fast ausschliesslich Ackerbaustaat war, die Veranlassung gewesen, dass sich der überschüssige Teil der Bevölkerung der See zuwandte und hier seinen Verdienst suchte, wie dieses ja auch schon bei einzelnen pommerschen Häfen, wie z. B. Barth, zutraf, und das lebhaftere Interesse für die Schifffahrt, welches sich auch in dem eifrig betriebenen Schiffsbau ausprägte, ist alsdann ein wirksamer Hebel für die Rhederei geworden.

Charakteristisch für die Anteilnahme der mecklenburgischen Bevölkerung an der Seeschifffahrt ist die besondere Form, in welcher die Rhederei ausgebildet war. Im Gegensatz zu der Art der Rhederei, wo der Rheder allein für seine eigene Rechnung das Schiff bauen lässt und dementsprechend auch allein an dem Gewinn und Verlust dieses Schiffes beteiligt ist, war hier die „Rhederei in Parten“ sehr üblich¹⁾. Das zum Bau eines Schiffes notwendige Kapital wurde nicht von einem Einzelnen, sondern von einer Anzahl von Personen der verschiedensten Berufsklassen aufgebracht. Nicht nur der wirkliche Rheder, unter dessen Firma das Schiff segelte, sondern auch andere Kaufleute, wie die Lieferanten von Schiffsbaumaterialien und Ausrüstungsstücken, Handwerker, namentlich diejenigen, welche am Bau des Schiffes selbst mitarbeiteten, ja sogar Gutsbesitzer, Beamte und Offiziere pflegten Kapitalien in Schiffsanteilen, den sogenannten Parten, anzulegen; die meisten Anteile aber hatten die Schifferfamilien selbst; so rechnete man, dass der vierte Teil der in Rostock beheimateten Schiffe diesen Schiffern, die meistens in den Dörfern der Nachbarschaft Rostocks zu Hause waren, gehörte. Seit Jahrzehnten war das ganze durch die Schifffahrt erworbene Kapital nur zur Ausdehnung derselben verwendet worden und besonders beteiligten sich die ausgebreiteten Familien der Kapitäne mit bedeutenden Summen an solchen Unternehmungen. Der Kapitän hatte immer einen Anteil, und in vielen Fällen, zumal wenn die ganze Bemannung

1) S. preuss. Handelsarchiv 1858, Bd. II, S. 238.

eines Schiffes miteinander verwandt war, hatte jeder Matrose, ja oft selbst der Schiffsjunge, seinen Anteil an dem Schiffe. Verlor ein solcher Kapitän sein Fahrzeug unverschuldet, so brachte die Verwandtschaft, da die mecklenburgischen Schiffe nur äusserst selten versichert waren, die Mittel auf, um ihm wieder ein neues zu verschaffen.

In dieser Art der Rhederei, in dem freudigen Mitarbeiten aller an einem gemeinsamen Unternehmen, lag eine grosse Stärke, welche alle Nachteile, die der Rhederei aus dem Mangel des eigenen Handels entstanden, leicht überwand.

Bei der Geringfügigkeit des mecklenburgischen Seehandels im Verhältnis zur Zahl der Schiffe konnte in diesem aber nicht ein Drittel der in Mecklenburg beheimateten Schiffe beschäftigt werden, und die Rheder waren deshalb fast ausschliesslich darauf angewiesen, in anderen Häfen Frachten für ihre Schiffe zu suchen. Sie fanden diese bei Reisen aus der Ostsee hauptsächlich in den preussischen Häfen, wie Danzig, Königsberg, Memel, ferner in Russland und Schweden. Die Häfen, wo sie am sichersten Fracht erhielten, waren Riga und Antwerpen, wo jährlich Hunderte von mecklenburgischen Schiffen frachtsuchend ankamen. Von dort fuhren sie viel nach Archangel und nach französischen Häfen. Während des Winters aber richteten die Schiffe mittlerer Grösse ihre Fahrten meistens nach dem Mittelmeer, namentlich suchten sie Konstantinopel, Marseille, Triest und auch Odessa auf. Die grösseren kupferfesten Schiffe aber fuhren von Hamburg nach transatlantischen Ländern, wie Brasilien und Westindien, und es kam häufig vor, dass Schiffe 3—4 Jahre fortblieben, ohne nach Hause zurückzukehren. Nur diejenigen Schiffer, welche in der Nord- und Ostsee waren, suchten, wenn sie es einrichten konnten, in den heimatlichen Häfen zu überwintern.

Die Entwicklung, welche die mecklenburgische Rhederei genommen hat, ist, soweit dieses aus den wenigen Zahlen festzustellen ist, eine ähnliche wie in Preussen. Der Bestand ist nach folgendem Verhältnis gewachsen:

in Mecklenburg		in Preussen
1830	100	100
1839	154	118
1843	163	151
1850	193	178

Ein vorübergehender Rückgang, welchen die Rhederei im Jahre 1846 zeigte, ist vielleicht auf dieselben wenig günstigen Verhältnisse in der Schifffahrt zurückzuführen, welche bereits bei der

preussischen Rhederei berührt sind und die in der vorangegangenen ungünstigen wirtschaftlichen Lage begründet waren.

In Mecklenburg findet sich somit eine ähnliche Art des Rhedereibetriebes wie in Barth und Wolgast. Die mecklenburgische Rhederei bestätigt, dass die Rhederei nicht allein von dem Verkehr des Heimatshafens abhängt, sondern dass eben diese Art Rhederei, welche eine gewisse Volkstümlichkeit in sich trug und die die Fahrten nicht auf den engen Heimatskreis beschränkte, den grössten Erfolg errungen hat.

Sie ist ein weiterer Beweis dafür, dass alle jene Nachteile, mit denen die Ostseerheder zu kämpfen hatten, doch nicht derart gewesen sind, um eine kräftige Entwicklung der Rhederei unmöglich zu machen, sondern dass auch unter den ungünstigsten Handelsverhältnissen, wie sie bei Mecklenburg vorlagen, doch recht wohl eine Rhederei gedeihen kann, wenn nur der Mut und das nötige Interesse vorhanden ist.

2. Die Rhederei in Lübeck.

Es ist auffallend, dass ein Handelsplatz von der Bedeutung Lübecks, einer der grössten Häfen der Ostsee, eine so wenig ausgebildete Rhederei besitzt; es waren hier vorhanden im Jahre

						Verhältniszahl	
1836	61	Schiffe mit	5 663	Last	à 4000	Pfd. (8 500 R.T.) ¹⁾	100
1840	62	" "	3 940	Kommerzlast	" 6000	" (8 900 ")	105
1841	61	" "	3 985	" "	" "	" (9 000 ")	
1842	69	" "	4 569	" "	" "	" (10 300 ")	
1843	72	" "	4 734	" "	" "	" (10 700 ")	
1844	71	" "	4 778	" "	" "	" (10 800 ")	
1845	71	" "	4 778	" "	" "	" (10 800 ")	127
1846	71	" "	4 721	" "	" "	" (10 600 ")	
1847	65	" "	4 547	" "	" "	" (10 200 ")	
1848	67	" "	4 690	" "	" "	" (10 600 ")	
1849	66	" "	4 689	" "	" "	" (10 600 ")	
1850	70	" "	7 014	Last	" 4000	" (10 500 ")	124

Sie steht mit den preussischen Seehäfen von untergeordneter Bedeutung, wie Wolgast und Greifswald, auf einer Stufe. Die Gewähr, einen sicheren und ruhigeren Gewinn im Speditionshandel erzielen zu können, wozu Lübeck reichlich Gelegenheit bot, und der bedeutende Eigenhandel Lübecks mögen auch hier, wie in Königsberg, die Kapitalien von einer Anlage in Schiffen ferngehalten haben. Es war auch nicht nötig, den Handel noch durch Schifffahrtsunternehmungen nach der Stadt hinzuziehen, da die Lage eine so günstige war, dass ihr derselbe nicht entgehen konnte. Lübeck

1) S. Reden, Deutschland und das übrige Europa, S. 538.

war der Umschlagsplatz aller jener Güter, die, vom Norden kommend, nach Hamburg und weiter in das Innere Deutschlands gingen. Vorzugsweise waren es Rohprodukte, wie Holz, Eisen, Hanf, Oel, Pech, Theer, Talg, Pottasche, Butter und Leinsamen. Bedeutender noch als die Einfuhr war die Ausfuhr. Ueber Lübeck ging fast der ganze Handel Hamburgs nach dem Norden. Russland, Finland und Schweden, sowie eine nicht geringe Anzahl preussischer Häfen bezogen Kolonial-, Manufakturwaren und Wein über Lübeck, was noch dadurch erleichtert wurde, dass die Waren bei dem Transport per Achse von Hamburg nach Lübeck den Sundzoll nicht zu zahlen hatten. Der westliche Handel indessen, der für die überseeische Seeschifffahrt so grosse Bedeutung hatte, fiel Hamburg zu; an diesem war Lübeck nur wenig beteiligt.

Die Bedingungen für die Schifffahrt waren für Lübeck günstig, wie auch aus dem Schifffahrtsverkehr hervorgeht; es liefen hier ein:

1833 ¹⁾	809	Schiffe
1834	795	„
1836	845	„
1837	772	„
1839	835	„
1840	831	„
1845	823	„
1847 ²⁾	903	„
1848	816	„
1849	918	„
1850	1153	„

Die Zahlen zeigen nur geringe Veränderungen, ein Zeichen, dass diejenigen Momente, welche sonst die Rhederei in der Ostsee beeinflussten, bei dem ganz anderen Handelscharakter Lübecks keine grosse Bedeutung hatten.

Trotzdem war die Beteiligung der lübischen Flagge an diesem Verkehr nur gering, die einheimische Flagge verschwand beinahe unter der fremden; so waren unter den angekommenen Schiffen im Jahre

1833 ¹⁾	nur 101	Schiffe mit lübischer Flagge
1834	„ 105	„
1836	„ 113	„
1837	„ 108	„
1839	„ 123	„
1840	„ 93	„

Hier entfiel also nur $\frac{1}{10}$ — $\frac{1}{8}$ des Verkehrs auf die eigene Flagge, während in Rostock etwa $\frac{1}{3}$ aller eingegangenen Schiffe unter Mecklenburger und von den in preussischen Häfen angekommenen

1) S. Gülich, Tab. z. T. II, S. 139.

2) S. Hübner, 1. Jahrgang, S. 329.

Schiffen im Durchschnitt der Jahre 1837/47¹⁾ 58,32% der preussischen Flagge angehörten. Am häufigsten war die nordische Flagge in Lübeck vertreten, und hieraus lässt sich der Schluss ziehen, dass ihr gegenüber lübische Schiffe vielleicht im Nachteil waren. Insoweit, als die Baukosten der Schiffe in Lübeck höhere waren als in Norwegen, Schweden und Finnland, traf dieses auch zu. Die Schweden und Norweger bauten ihre Schiffe um ca. $\frac{3}{7}$ und die Finnländer gar um $\frac{4}{7}$ billiger als die Lübecker, weil Holz, Eisen und auch der Tagelohn billiger waren. Wenn die Schiffe dieser Nationen auch weniger fest waren, so ermöglichten sie doch ein Unterbieten der Frachten²⁾. Ausserdem aber waren auch die Mannschaftsgagen in Lübeck höher, weil Lübeck selbst nicht genügend Seeleute hatte und neben $\frac{2}{3}$ einheimischen noch $\frac{1}{3}$ fremde Matrosen in seinem Dienst beschäftigen musste³⁾. Die Rhederei war deshalb auch nur bei hohen Frachten einträglich⁴⁾, und die geringe Neigung der Lübecker Kaufleute, Kapitalien in der Schifffahrt anzulegen, ist somit einigermassen erklärlich. Doch muss es zum Teil auch an dem erforderlichen Unternehmungsgeist gefehlt haben; so wurden bereits im Jahre 1845 zwischen Lübeck, St. Petersburg und Reval 24 Fahrten per Dampfer gemacht, 12 zwischen Lübeck und Riga, 30 zwischen Lübeck, Stockholm, Kalmar und Ystadt, und 29 zwischen Lübeck, Malmö und Kopenhagen. Aber kein einziger dieser Dampfer ging unter Lübecker Flagge.

Unter diesen Umständen hat die Rhederei in Lübeck, die ehemals zu den bedeutendsten hansischen Rhedereien zählte, auch nur sehr langsame Fortschritte gemacht, eine überseeische Schifffahrt ist zudem gar nicht entwickelt worden. Die wenigen Schiffe, welche Lübeck besass, wurden grösstenteils im eigenen Handel beschäftigt, sie machten Reisen nach Russland und Schweden. Ein eigentliches Frachtfahren in fremder Fahrt geschah aber nur ausnahmsweise. Die bei Mecklenburg erwähnte eigentümliche Zerteilung des Besitzes eines Schiffes in Parten fand man auch in Lübeck, aber nicht in so ausgedehntem Masse; es fehlte dafür das Interesse der Bevölkerung.

3. Die Rhederei an der Ostküste von Schleswig-Holstein.

Von der gesamten deutschen Ostseeküste ist vielleicht kein Küstenstrich zum Betriebe der Schifffahrt in dem Masse auf-

1) S. Reden, Erwerbs- u. Verkehrsstat. 1854, Bd. III, S. 2024.

2) S. Reden, Zeitschrift 1847, S. 393.

3) Das., S. 406.

4) Das., S. 411.

fordernd, wie die Ostküste von Schleswig-Holstein; das Land mit seinen zahlreichen Einbuchtungen und tief in das Land einschneidenden Förden besitzt viele natürliche Häfen, die den Schiffen sicheren Schutz gewähren. Die Lage zwischen zwei Meeren, die Nähe grosser Handelsstädte, wie Hamburg, Kopenhagen, Lübeck und Kiel, hat die Bewohner von Schleswig-Holstein schon von Natur aus auf die Schifffahrt hingewiesen, aber auch die Neigung zur Seeschifffahrt, welche sie schon von Jugend auf in sich fühlen, hat viel dazu beigetragen, dass die Schifffahrt an dieser kurzen Strecke Landes nach allen Kräften gefördert wurde.

Wie schon auf S. 20 bemerkt, wurde der Schiffsbau an der ganzen Küste sehr lebhaft betrieben; die Schiffe zeichneten sich auch durch die Zweckmässigkeit und Solidität ihrer Bauart und Ausrüstung aus, wie denn auch die Bevölkerung gerade von Schleswig-Holstein in Bezug auf Tüchtigkeit und Zuverlässigkeit im Dienst sich eines ausgezeichneten Namens erfreut.

An der Küste finden sich eine grosse Anzahl Häfen, von denen indessen nur die durch ihre Rhederei bedeutenden hier zu nennen sind, nämlich Apenrade, Flensburg und Kiel.

Der Handel Schleswig-Holsteins war bei allen Vorzügen, die das Land zum Betriebe der Seeschifffahrt bot, nicht gross. Vorzugsweise wurden landwirtschaftliche Produkte, indessen weniger Getreide als Produkte der Viehwirtschaft, wie Butter und lebendes Vieh ausgeführt. Ein Transithandel war überhaupt nicht vorhanden; um einen solchen zu entwickeln, lag das Land zu weit ausserhalb des mitteleuropäischen Verkehrs. Auch Kiel, welches mit Lübeck rivalisierte und für den von Hamburg aus sich nach dem Norden hinziehenden Verkehr am vorteilhaftesten von allen schleswig-holsteinischen Häfen für einen Transithandel gelegen war, konnte Lübeck vorläufig ernstliche Konkurrenz nicht bereiten; nur für denjenigen Teil des Verkehrs, der sich nach den dänischen Inseln und Kopenhagen hinzog, war Kiel günstiger als Lübeck gelegen. Hauptsächlich vermittelten denn auch Kiel wie Flensburg und Apenrade den Verkehr zwischen dem Festlande und den dänischen Inseln, und die Schifffahrt trug deshalb mehr den Charakter der Küsten- als der Seeschifffahrt.

Bis zum Jahre 1864 bildete die schleswig-holsteinische Rhederei einen Bestandteil der gesamten dänischen Schifffahrt und sie hat deshalb auch vielfach ein gemeinsames Schicksal mit dieser geteilt.

Während des siebenjährigen Krieges gelangte die dänische Flotte, nach langer Unterbrechung durch ungünstige Kriege zu hoher Blüte. Um die Schiffe wirksam zu schützen, convoierte man sie damals

gegen eine Abgabe an die Staatskasse und begünstigte auch die Kaperei fremder Schiffe zum Vorteil des Landes. Die aufgebrachtene Schiffe durften dann samt der Ladung allein gegen die Vorzeigung eines Kaperbriefes verkauft werden und die dänischen Rheder kamen auf diese Weise zu sehr wohlfeilen Fahrzeugen. Auch der nord-amerikanische Krieg brachte den Rhedern grosse Vorteile. Noch günstiger aber wurde ihre Lage im ersten Zeitraum der französischen Revolution und der Napoleonischen Kriege, während welcher, gleich den preussischen, auch dänische Schiffe als neutrale Flagge sehr gesucht waren¹⁾. Allein sie änderte sich, als Dänemark für Frankreich Partei nahm und dadurch in Krieg mit England geriet.

Der Bestand der schleswig-holsteinischen Rhederei mit der Insel Aeröe, welche 1864 bei Dänemark geblieben ist, deren Rhedereibestand von etwa 2—3000 Last (4—6000 R.T.) für die Häfen Marschall und Aereskjöbing von den nachfolgenden Zahlen abzusetzen sein würde, um den Bestand der deutsch-schleswig-holsteinischen Rhederei zu erhalten, war im Jahre

1792	27 962	Last à 5200 Pfd.	(55 900 R.T.) ²⁾
1806	47 109	„	(94 200 „) ³⁾
1815	24 928	„	(49 900 „) ⁴⁾
1834	31 140	„	(62 300 „) ²⁾
1835	31 144	„	(62 300 „) ³⁾
1836	30 038	„	(60 100 „)
1837	31 747	„	(62 500 „)
1838	32 653	„	(65 300 „)
1839	35 989	„	(72 000 „)
1840	35 875	„	(71 800 „)
1841	38 674	„	(77 300 „)
1842	39 987	„	(80 000 „)
1843	38 959	„	(77 900 „) ²⁾
1844	39 156	„	(78 300 „)
1845	39 359	„	(78 700 „)
1846	40 307	„	(80 600 „)
1852	38 774	„	(77 500 „)

Hierin sind die Küstenschiffe mit enthalten, ohne diese aber, wenn als solche alle diejenigen betrachtet werden, welche kleiner als 20 Last = 40 R.T. waren, ist der Bestand im Jahre

1834	17 843	Last à 5200 Pfd.	(35 700 R.T.) ⁵⁾
1835	17 817	„	(35 600 „) ⁶⁾

1) S. Brämer, S. 337.

2) S. Brämer, S. 338.

3) S. Schleswig-Holstein. Archiv, S. 161.

4) Nach Lexis, Art. Schifffahrt im Hdw. d. Staatsw., Bd. V, S. 561:
1814 2 092 Schiffe mit 57 000 R.T.

5) Nach Lexis, Art. Schifffahrt im Hdw. d. Staatsw., Bd. V, S. 561:

1834	337	Schiffe mit	57 000 R.T.
1840	460	„ „	64 000 „
1846	499	„ „	72 000 „ ?

6) S. Brämer, S. 339.

1836	17 527	Last à 5200 Pfd.	(35 100 R.T.) ¹⁾
1837	18 259	„	(36 500 „)
1838	18 851	„	(37 700 „)
1839	21 502	„	(43 000 „)
1840	23 146	„	(46 300 „)
1841	25 904	„	(51 800 „)
1842	26 421	„	(52 800 „)
1843	25 577	„	(51 200 „)
1844	25 968	„	(51 900 „)
1845	25 975	„	(52 000 „) ¹⁾
1846	26 280	„	(52 600 „) ¹⁾
1852	28 545	„ über 15 Last	(57 100 „) ¹⁾

Der hiervon auf die Ostküste entfallende Teil konnte nur nach den Angaben über die an der Ostküste gelegenen Häfen, soweit dafür Zahlen vorliegen, ermittelt werden; doch ist die Ermittlung ungenau, weil diese Angaben auch die Küstenschiffe einschliessen und für die Ausscheidung derselben keine Unterlagen verfügbar sind. Dies berücksichtigt stellte sich der Bestand der einzelnen Häfen wie folgt:

Apenrade im Jahre

			Verhältniszahl
1806	38 Schiffe mit 2 106 Last	(4 200 R.T.) ²⁾	100
1815	26 „ „ 1 152 „	(2 300 „) ²⁾	55
1833	69 „ „ 3 266 „	(6 500 „) ³⁾	
1835	67 „ „ 3 403 „	(6 800 „) ²⁾	162
1842	71 „ „ 4 362 „	(8 700 „) ²⁾	207
1843	74 „ „ 3 838 „	(7 700 „) ³⁾	
1851	92 „ „ 4 333 „	(8 700 „) ⁴⁾	206

Flensburg

			Verhältniszahl
1806	302 Schiffe mit 15 456 Last	(30 900 R.T.) ²⁾	100
1815	239 „ „ 7 408 „	(14 800 „) ²⁾	48
1833	152 „ „ 5 131 „	(10 300 „) ³⁾	
1835	148 „ „ 4 994 „	(10 000 „) ²⁾	32
1842	142 „ „ 6 256 „	(12 500 „) ²⁾	40
1843	138 „ „ 5 813 „	(11 600 „) ³⁾	
1851	190 „ „ 6 388 „	(12 800 „) ⁴⁾	41

(mit Holnis)

Kappeln

Sonderburg

Rendsburg

1806	823 Last (1 600 R.T.)	2 497 Last (5 000 R.T.)	433 Last (900 R.T.) ²⁾
1815	617 „ (1 200 „)	1 221 „ (2 400 „)	891 „ (1 700 „) ³⁾
1833	955 „ (1 900 „)	1 298 „ (2 600 „)	1 071 „ (2 100 „) ³⁾
1835	959 „ (1 900 „)	1 034 „ (2 100 „)	1 127 „ (2 300 „) ²⁾
1842	I 338 „ (2 700 „)	1 629 „ (3 300 „)	1 509 „ (3 000 „) ²⁾
1843	I 247 „ (2 500 „)	1 805 „ (3 600 „)	1 562 „ (3 100 „) ³⁾
1854	868 „ (1 700 „)	1 301 „ (2 600 „)	2 474 „ (4 900 „) ³⁾

1) S. Brämer, S. 339.

2) S. Schleswig-Holstein. Archiv, S. 162.

3) S. Brämer, S. 343.

4) S. Reden, Deutschland und das übrige Europa 1854, S. 547.

Kiel

					Verhältniszahl
1806	35	Schiffe mit	887	Last (1 800 R.T.) ¹⁾	100
1815	49	„ „	938	„ (1 900 „) ¹⁾	106
1833	40	„ „	1 476	„ (2 900 „) ²⁾	
1835	32	„ „	1 305	„ (2 600 „) ¹⁾	147
1842	56	„ „	1 679	„ (3 300 „) ¹⁾	189
1843	53	„ „	1 665	„ (3 300 „) ²⁾	
1853	68	„ „	1 581	„ (3 100 „) ³⁾	178

Aus der Addition dieser Zahlen ergibt sich nun für die Ostküste Schleswig-Holsteins folgender Bestand

				Verhältniszahl
1806	22 200	Last (44 400 R.T.)		100
1815	12 228	„ (24 500 „)		55
1833	13 197	„ (26 400 „)		
1835	12 823	„ (25 600 „)		58
1842	16 773	„ (33 500 „)		76
1843	15 930	„ (31 900 „)		
1851	16 945	„ (33 900 „)		76

In Wahrheit ist derselbe indessen etwas grösser, da der Bestand der zahlreichen anderen Häfen an der Ostküste noch hinzukommt. Die aus der Auslassung derselben entstehende Differenz beträgt, wie aus einem Vergleich mit Brämer, S. 342 festgestellt werden kann, im Jahre 1843 etwa 3000 Last (6000 R.T.)⁴⁾, die für die kleinen Häfen noch in Anrechnung zu bringen wären.

Zu Ende der 40er Jahre hatte die an der Ostküste beheimatete schleswig-holsteinische Handelsflotte mithin etwa die Grösse der Rhederei Ostpreussens. Die Verluste, welche die Flotte zu Anfang des Jahrhunderts erlitten hatte, scheinen nach dem Rückgange im Bestande von 1806—15 grösser, als sie in Wirklichkeit gewesen sind, da während des Krieges viele fremde Schiffe, um unter der neutralen dänischen Flagge fahren zu können, durch Scheinkäufe an schleswig-holsteinische Unterthanen übergegangen waren und fremde Schiffsrheder in Schleswig-Holstein Heimatsrechte erwarben, die dann aber, nachdem auch Dänemark mit in den Krieg verwickelt wurde, ihre alte Heimat wieder aufsuchten. Ueber den Umfang dieser Scheinkäufe lassen sich keine Angaben machen; dass er aber sehr bedeutend gewesen sein muss, geht daraus hervor, dass z. B. in

1) S. Schleswig-Holstein. Archiv, S. 162.

2) S. Brämer, S. 334.

3) S. Reden, Deutschland und das übrige Europa 1854, S. 536.

4) Brämer giebt für die Westküste inkl. der Insel Aeröe 23 202 Last (46 400 R.T.) an; wird der Bestand dieser Insel mit 3020 Last (6000 R.T.) abgezogen und ferner Rendsburg mit 1562 Last (3100 R.T.) zur Ostküste anstatt zur Westküste gerechnet, so erhält man 18 774 Last (37 400 R.T.) für die Ostküste, also etwa 3000 Last (6000 R.T.) mehr als nach obigen Angaben.

Altona in den 6 Jahren von 1796—1801 11 357 Kommerzlast = 22 700 R.T. vom Auslande einregistriert wurden¹⁾. Es ist wohl anzunehmen, dass auf einen solchen künstlich gehobenen Stand im Jahre 1806 auch der Rückgang Flensburgs im Jahre 1815 zurückzuführen ist.

Im übrigen findet auch in der schleswig-holsteinischen Rhederei eine kräftige Entwicklung statt, freilich nicht in dem Masse, wie sie bei Preussen und Mecklenburg beobachtet wurde; auch sie war anscheinend ungünstig beeinflusst durch die wirtschaftliche Depression in den Jahren 1843/46. Ob indessen auch hier andere schlechte Zeiten, wie zu Anfang der zwanziger und dreissiger Jahre in Preussen eingewirkt haben, lässt sich nicht erkennen, da die Zahlenreihe nur sehr unvollständig ist; aus dem, freilich geringen, Rückgang des Bestandes im Jahre 1835 wird es aber wahrscheinlich.

Auffällig ist die grosse Anzahl schleswig-holsteinischer Fahrzeuge, in beiden Provinzen gab es:

1806	1 982	Schiffe ²⁾
1815	1 881	„
1835	2 070	„
1842	2 401	„
1853	2 686	„ ³⁾

während die ganze preussische Rhederei inklusive aller Küstenschiffe im Jahre 1850 nur 1527 Fahrzeuge⁴⁾ zählte.

Sie erklärt sich aus dem Charakter Schifffahrt in Schleswig-Holstein, die wie bemerkt, hauptsächlich als Küstenschifffahrt betrieben wurde und daher eine grössere Anzahl kleinerer Schiffe notwendig machte. Zur Vermehrung derselben hatte dann auch noch ein dänisches Gesetz vom 1. September 1819, nach welchem die Küstenschifffahrt wesentlich den kleinen Schiffen von weniger als 15 Kommerzlasten vorbehalten war, beigetragen, weshalb auch gerade die Zahl dieser Schiffe unter den obigen am stärksten vertreten, war nämlich

1806	mit 1 252	Schiffen unter 15	Kommerzlasten (30 R.T.) ²⁾
1815	„ 1 498	„ „ „	„ „
1835	„ 1 606	„ „ „	„ „
1842	„ 1 706	„ „ „	„ „
1853	„ 2 105	„ „ „	„ „

Von grösseren Fahrzeugen waren dagegen nur vorhanden:

	1806	1815	1835	1842
von 15—80 Last (30—160 R.T.)	555	324	497	595 ²⁾
über 80 „ (160 „)	175	59	73	100 ³⁾

1) S. Schleswig-Holstein. Archiv, S. 161.

2) S. Schleswig-Holstein. Archiv, S. 163.

3) S. Brämer, S. 343.

4) S. Brämer, S. 312.

Ausser in der Küstenschiffahrt, die nach der Zahl der Schiffe zu urteilen, sehr ausgedehnt betrieben wurde, waren die schleswig-holsteinischen Schiffe auch im Handel zwischen den umliegenden grösseren Handelsstädten thätig. Die kleinen Schiffe bis zu 20 Last besuchten die ganze deutsche Ostsee- und Nordseeküste, um in den dortigen Küstenstädten Viktualien aus Holstein und Schleswig, namentlich Butter, Würste, Schinken, Speck u. s. w. zu verkaufen. Im Winter verfrachteten sie auch vielfach Austern, die auf den Bänken an der holsteinischen Küste gebrochen wurden. Die Kapitäne dieser Schiffe waren stets Führer, Rheder und Handelsleute in einer Person, die sich in ihrem Geschäftsbetriebe durch Thätigkeit, Ordnung und Zuverlässigkeit auszeichneten. Die Mannschaft bestand neben dem Führer nur noch aus 1—2 Matrosen und einem Jungen. Die Schiffe waren kleine scharf segelnde Fahrzeuge mit einem oder zwei Masten, die selbst bei heftigem Winde ohne Gefahr die See befuhren.

Grössere Schiffe von 30—70 Last wurden grösstenteils für den weiter ausgedehnten Handel benutzt; sie fuhren von Flensburg und Kiel (an der Westküste von Altona, Glückstadt und Tönning) mit Getreide, Butter, Häuten und Vieh nach England, Frankreich, Holland und Belgien. Transatlantische Reisen machten nur grosse Schiffe von 80 und mehr Last weniger aber, da die schleswig-holsteinischen Häfen abgesehen von Altona nur wenig direkte überseeische Beziehungen hatten, für heimische, als für fremde und hauptsächlich für hamburgere Rechnung. Nur die Flensburger und Apenrader Rhedereien zeichneten sich auch schon um diese Zeit durch Unternehmungsgeist aus; von Flensburg aus gingen jährlich mehrere Schiffe direkt nach Westindien vorzugsweise nach der dänischen Kolonie St. Thomas. Daneben wurde auch der Robben- und Wallrossfang im nördlichen Eismeer, an der Küste von Grönland, auf Spitzbergen und Nowaja Semlja betrieben ²⁾.

Die Schiffahrt in diesem Teile der Ostsee unterscheidet sich mithin wesentlich von den Formen, in welchen wir ihren Betrieb bisher haben verfolgen können. Die überseeische Schiffahrt trat freilich gegenüber der Küstenschiffahrt zurück, der Bestand der Rhederei nahm infolgedessen auch nur langsam zu, aber sie besass in sich eine grosse Kraft und Lebensfähigkeit, weil hier wie in Mecklenburg die Bevölkerung mit der Schiffahrt eng verwachsen war.

1) S. Schleswig-Holstein. Archiv, S. 163.

2) S. Müller, Stat. Jahrbuch 1847, S. 228.

Dritter Abschnitt.

Die Nordsee-Rhederei.

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

Die Westküste Schleswig-Holsteins ist nicht besonders zur Schifffahrt geeignet; die Küste ist durch die ihr vorgelagerten friesischen Inseln und Watten gefährlich, und zudem der ganzen Gewalt der Weststürme ausgesetzt. Einbuchtungen wie auf der gegenüberliegenden Seite Schleswig-Holsteins sind hier nur sehr wenige, und darum ist auch die Anzahl grösserer Häfen eine geringe. An der ganzen Küstenstrecke bis zur Elbmündung kommt kein Hafen in Betracht; der einzige, der einige Bedeutung hat, ist Tönning, doch war die Rhederei hier nicht mehr, als in manchem der zahlreichen kleinen Häfen der Ostküste ausgebildet. Von allen zum Nordseegebiet gehörenden Häfen Schleswig-Holsteins hatte sie nur in Altona grösseren Umfang.

Der Bestand der Rhederei an der Westküste wird in derselben Weise wie bei der Rhederei der Ostküste ermittelt, durch Addition der Zahl der Schiffe in denjenigen Häfen, über welche Nachrichten vorliegen, d. i. über Altona, Blankenese, Elmshorn und Glückstadt.

In Altona war der Bestand¹⁾:

					Verhältniszahl
1767	?	Schiffe mit	4 239	Last (8 500 R.T.) ²⁾	
1806	296	„ „	12 456	„ (24 900 „) ³⁾	
1815	161	„ „	4 303	„ (8 600 „) ³⁾	

1) Daneben noch folgende Angaben nach Gülich, Tab. z. T. II, S. 137:

1838 33 Schiffe mit 3 970 Last à 4000 Pfd. (5 000 R.T.)
nach Schleswig-Holstein. Archiv, S. 162.

1842 138 Schiffe mit 3 184 Last à 5200 Pfd. (6 300 R.T.)
1843 139 „ „ 3 043 „ „ (6 100 „)

2) S. Brämer, S. 343.

3) S. Schleswig-Holstein. Archiv, S. 162.

1824	?	Schiffe	mit 5 562 Last	(11 100 R.T.) ¹⁾	
1835	132	"	" 3 861 "	(7 700 ") ²⁾	
1838	29	Seeschiffe	" 2 366 "	(4 700 ") ³⁾	100
1839	30	"	" 2 598 "	(5 200 ")	
1840	30	"	" 2 446 "	(4 890 ") ⁴⁾	
1841	35	"	" 2 802 "	(5 600 ")	
1842	33	"	" 7 029 Tonnen à 2 000 Pfd.	(5 300 ") ⁵⁾	
1843	30	"	" 6 626 "	(5 000 ")	
1844	29	"	" 6 672 "	(5 000 ")	
1845	29	"	" 7 238 "	(5 400 ")	115
1846	32	"	" 7 697 "	(5 800 ")	
1847	36	"	" 8 316 "	(6 200 ")	
1848	35	"	" 8 231 "	(6 200 ")	
1849	30	"	" 7 788 "	(5 800 ")	
1850	23	"	" 5 395 "	(4 000 ")	85
1851	21	"	" 4 446 "	(3 300 ")	
1852	22	"	" 5 874 "	(4 400 ")	
1853	38	"	" 2 443 Last	(4 900 ") ⁶⁾	
1854	101	"	" 5 163 "	(10 200 ") ¹⁾	

Blankenese

Elmshorn

Glückstadt

1806	166 Last (300 R.T.)	581 Last (1 100 R.T.)	2 156 Last (4 300 R.T.) ²⁾
1815	203 " (400 ")	567 " (1 100 ")	1 593 " (3 100 ") ²⁾
1833	3 711 " (7 400 ")	949 " (1 900 ")	1 358 " (2 700 ") ¹⁾
1835	4 168 " (8 300 ")	879 " (1 700 ")	1 330 " (2 700 ") ²⁾
1842	7 010 " (14 000 ")	1 000 " (2 000 ")	1 002 " (2 000 ") ²⁾
1843	6 523 " (13 000 ")	1 121 " (2 200 ")	939 " (1 900 ") ²⁾
1854	6 267 " (12 500 ")	1 255 " (2 500 ")	1 021 " (2 000 ") ¹⁾

Die Summe des Bestandes dieser 4 Häfen ergibt nun für die Rhederei Schleswig-Holsteins im Nordseegebiet:

		Verhältniszahl	
1806	15 360 Last (30 700 R.T.)	100	
1815	6 667 " (13 300 ")	43	
1833	10 677 " (21 400 ")	51	
1835	10 239 " (20 500 ")	67	
1842	12 197 " (24 400 ")	79	
1843	11 626 " (23 300 ")	81	
1854	13 706 " (27 400 ")	89	

Die Differenz welche durch Weglassung der kleineren Häfen entsteht, ist, wie wieder nach Brämer, S. 342 ermittelt werden kann, indessen grösser als an der Ostküste, nämlich im Jahre 1843 etwa 6000 Last. (12 000 R.T.); es müssten also, um den Bestand für das Schleswig-Holsteinische Gebiet an der Nordsee zu erhalten, noch etwa 50% der angeführten Zahlen zu diesen hinzugerechnet werden; doch ist nicht zu übersehen, dass hierin die Küstenschiffe mit einbegriffen sind, durch deren Abzug nach dem Verhältnis der auf

1) S. Brämer, S. 343.

2) S. Schleswig-Holstein. Archiv, S. 162.

3) S. Reden, Hannover 1839, S. 45.

4) S. Meidinger, S. 225.

5) S. Hübner, 1855, S. 274.

6) S. Reden, Deutschland und das übrige Europa, S. 536.

S. 124/5 gegebenen Zahlen für die Küstenschiffe und Seeschiffe für ganz Schleswig-Holstein, aber eben diese Differenz wieder ausgeglichen werden dürfte.

Was mit Bezug auf den Betrieb der Rhederei an der Ostküste gesagt ist, gilt auch für die Westküste. Vorzugsweise wurde Küstenschiffahrt getrieben, die kleinen Schiffe versorgten die Küstenplätze mit hamburgischen Kolonialwaren, oder sie stellten sich als Leichterfahrzeuge in den Dienst grösserer Schiffe. Von Blankenese aus, dessen Bestand an Schiffen ganz beträchtlich ist, wurde hauptsächlich Fischfang betrieben, und Elmshorn und Glückstadt hatten dadurch Ruf erlangt, dass von hier aus jährlich einige Wallfischfänger ausgingen.

Eigentliche Seeschiffahrt hatte nur Altona; es war die Haupt handelsstadt der Herzogtümer. Um die Stadt in den Stand zu setzen, mit Hamburg eine ständige und ungehinderte Warenverbindung zu unterhalten, wurde der Verkehr nach der Land- wie nach der See- seite durch mässige Zölle begünstigt. Altona besass alle Vorteile die Hamburg hatte, die Waren konnten frei und ungehindert eingeführt werden, Zoll wurde erst bei der Wiederausfuhr über die Stadt- grenze entrichtet. Altonaer Fabrik-, Manufaktur- und Handwerker- Waren genossen bei der Einfuhr in die Herzogtümer ermässigte Ein- gangszölle. Für andere Waren, namentlich Korn und Fettwaren, war die Lagerung in Altona zur zollfreien Wiedereinfuhr in die Herzogtümer gestattet, und alle schleswig-holsteinischen und dänischen Landsprodukte gingen, wenn sie zur Konsumtion oder zum Gebrauch bestimmt waren, zollfrei in Altona ein¹⁾.

Der Handel Altonas war deshalb auch trotz der Konkurrenz Hamburgs immer von verhältnismässig grosser Bedeutung. Er zeigt denselben Charakter wie Hamburg, einerseits infolge der engen Be- ziehungen zu England, andererseits aber auch wegen der überseeischen Verbindungen, wie aus den folgenden Zahlen hervorgeht; in Altona kamen im Jahre 1845²⁾ an:

1	Schiff	aus	Ostindien,
1	„	„	Afrika,
28	Schiffe	„	Südamerika,
45	„	„	Westindien,
582	„	„	England.

Ausserdem verkehrte hier auch eine grosse Zahl der kleinen holsteinischen Küstenfahrer; von dem holsteinischen und hannover-

1) S. Reden, Hannover, S. 46.

2) S. Oehlich, Die deutsche Küste, S. 102.

schen Ufer kamen in dem gleichen Jahre 2006 Fahrzeuge an. Die dänische Flagge, welche in dem genannten Jahre mit 2569 Fahrzeugen vertreten war und die hannöversche mit 1735 Schiffen übertraf an Zahl diejenige aller andern Staaten bei weitem.

Wie aus der obigen Aufstellung der Rhederei Altonas zu entnehmen ist, hatten ausser einer beträchtlichen Zahl kleiner Fahrzeuge auch grössere Seeschiffe hier ihre Heimat, aber im Verhältnis zu dem Umfang seines Handels ist der Bestand der Rhederei Altonas doch nur gering zu nennen und anscheinend ist er auch nie bedeutend gewesen. Die hohe Zahl für 1806 war nach S. 126 auf Flaggenwechsel zurückzuführen und die vorübergehende Abnahme zu Ende der 40er Jahre dürfte ähnlich zu erklären sein.

Der Fortschritt in der Rhederei der Westküste Schleswig-Holsteins ist grösser als an der Ostküste und hauptsächlich herbeigeführt durch die Ausbildung der Seefischerei und der Küstenrhederei in Blankenese, dessen nahe Lage zu Hamburg bei dem aufstrebenden Handel dieser Stadt, die Blankeneser Schifffahrt besonders begünstigt zu haben scheint.

II. Die Rhedereien Hamburgs und Bremens.

1. Die Zeit von 1805—36.

Die Litteratur bezüglich der Rhederei beider Städte ist wenig umfangreich, sie beschränkt sich auf die Werke, deren bereits am Anfange in den allgemeinen Angaben über die Literatur gedacht ist. Es scheint nach der Vorrede, die Soetbeer zu seinem ersten Bande von Hamburgs Handel und Verkehr geschrieben hat, dass bis etwa zu Anfang der 40er Jahre über die Handelszustände der Hansestädte mit Absicht nichts bekannt gegeben ist, weil man die Handelsinteressen dadurch besser zu wahren glaubte. Ein ähnliches Werk, wie dasjenige Soetbeers über Hamburg, existiert bezüglich des Bremischen Handels leider nicht. Der Anlage nach ähnlich gehalten, aber nicht so ausführlich, sind die Mitteilungen von I. H. W. Smidt in der Uebersicht der Bremischen Seeschifffahrt in den Jahren 1838, 1839 und 1840. Da auch Soetbeer nur die Jahre 1837—44 behandelt, so ist man im übrigen, soweit die europäische Schifffahrt in Betracht kommt, auf das schon genannte Werk von Gülich und auf die Angaben, welche, sich bei Reden in seinem Buche über das Königreich Hannover finden, angewiesen.

Die Seeschifffahrt der beiden Hansestädte, die infolge der Navigationsakte auf Europa angewiesen gewesen war, trat mit der Unabhängigkeitserklärung der Vereinigten Staaten von Amerika im Jahre 1776 in ein neues Stadium. Dieser Zeitpunkt wurde indessen einstweilen nicht dadurch so bedeutsam, dass jetzt hansische Schiffe auch den amerikanischen Kontinent besuchen durften, sondern vielmehr zunächst durch den an den Abfall der Kolonien sich anschliessenden Seekrieg Englands gegen Frankreich, Spanien und Holland, der ihnen vermehrte Gelegenheit zu lohnender Beschäftigung brachte. Erst im Jahre 1783 knüpften die Hansestädte auch direkte Handelsverbindungen mit den Vereinigten Staaten an. Die Freude über diese Ausbreitung des Erwerbsgebiets über Europa hinaus war in Hamburg und Bremen gross, sie hatten gleichsam „Kolonien“ erhalten, und ein weites Feld eröffnete sich dem Unternehmungsgeist ihrer Kaufleute und Rheder. Manche Hamburger, Bremer und andere Deutsche liessen sich in Baltimore, Charleston und anderen Seestädten der amerikanischen Union nieder¹⁾. Sie hatten freilich mit grossen Schwierigkeiten zu kämpfen, als sie dem deutschen Handel diese Bahn brachen, und nur durch Energie und Ausdauer konnte ein regelmässiger Handelsverkehr begründet werden. Die Rivalität der Engländer und Franzosen, die Verwickelungen und Gefahren, welche die inneren Unruhen in den neuen Staaten verursachten, der Mangel an kräftigem diplomatischem Schutz und das ungewohnte Klima mussten überwunden werden. Aber die Erfolge waren günstig. In New York, New Orleans, und ausserhalb der Vereinigten Staaten in Tampico, Veracruz, Mexico, Habana, St. Thomas, Port au Prince, Porto Cabello, La Guaira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso, Lima, Mazatlan und auch an manchen minder bedeutenden Plätzen entstanden deutsche Unternehmungen, die zu Ansehen gelangten und dem Handel die Bahnen vorbereiteten²⁾.

Zu gleicher Zeit nahm der europäische Handel einen Aufschwung infolge der schon früher erwähnten politischen Verhältnisse auf dem europäischen Kontinent, und die hansischen Schiffe waren, gleich den preussischen, als neutrale Flaggen sehr begehrt. In Bremen war die Zahl der einkommenden Seeschiffe (mit Einschluss der Küstenfahrer) in den Jahren 1786—1796 von 478 auf 1521³⁾ und in Hamburg während der Jahre 1791—1801 von 1504 auf 2177 Schiffe gestiegen.

1) S. Gülich, Bd. IV, S. 345.

2) S. Soetbeer, Bd. I, S. 23.

3) S. Reden, Hannover, S. 149.

Die Importe von Kaffee und Zucker hatten in Hamburg eine bedeutende Höhe erreicht, sie betragen

	Zucker		Kaffee	
1791	52,958	Mill. Pfd.	21 ¹ / ₂	Mill. Pfd.
1792	48,336	„ „	21	„ „
1793	35,289	„ „	26	„ „
1794	66,477	„ „	38	„ „
1795	86,810	„ „	42	„ „
1796	78,255	„ „	39 ¹ / ₆	„ „
1797	75,083	„ „	39 ⁷ / ₈	„ „
1798	79,849	„ „	54 ⁴ / ₅	„ „
1799	104,963	„ „	45 ⁵ / ₈	„ „
1800	70,955	„ „	39 ⁷ / ₈	„ „
1801	104,116	„ „	28	„ „

Die Assekuranzgeschäfte Hamburgs zeigten eine ausserordentliche Thätigkeit ¹⁾:

1802	versicherten	14	Assekuranz-Kompagnien				
			und 16 Privat-Assekuradeure	für	150	Mill. Mk. bco.	
1803	„	17	Assekuranz-Kompagnien				
			und 15 Privat-Assekuradeure	„	153	„ „ „	
1804	„	24	Assekuranz-Kompagnien				
			und 14 Privat-Assekuradeure	„	231	„ „ „	
1805	„	30	Assekuranz-Kompagnien				
			und 13 Privat-Assekuradeure	„	308	„ „ „	

Belebt wurde der Hamburger Handel um diese Zeit noch durch den Flor der Fabriken in Hamburg, man zählte hier im Jahre 1805 nicht weniger als 450 Zuckersiedereien, und entsprechend diesen günstigen Handelsverhältnissen nahm auch die Handelsflotte beträchtlich zu.

Bremen besass

Ende	137	Schiffe mit	14 439	Last (21 700 R.T.) ²⁾	Verhältniszahl
1796	147	„ „	15 593	„ (23 400 „)	100
1798	154	„ „	16 558	„ (24 800 „)	
1799	172	„ „	19 168	„ (28 800 „)	
1800	168	„ „	18 506	„ (27 800 „)	128
1801	173	„ „	19 122	„ (28 700 „)	
1802	161	„ „	17 517	„ (26 300 „)	
1803	163	„ „	17 537	„ (26 300 „)	
1804	167	„ „	18 324	„ (27 500 „)	
1805	173	„ „	18 994	„ (28 500 „)	
1806	172	„ „	18 887	„ (28 300 „)	131

Hamburg hatte im Jahre 1788 159 Schiffe ¹⁾ im Werte von 1,6 Mill. Mk. bco.; für 1802 wird die Zahl auf 200 Seeschiffe ange-

1) S. Soetbeer, Bd. I, S. 18.

2) S. Jahrbuch für die amtliche Statistik des Bremischen Staates 1869, S. 87.

3) S. Reden, Hannover, S. 19.

geben (S. Brockhaus Konversat.-Lex. 1815) und die gleiche Zahl nennt auch Rüder für das Jahr 1834 im Genealogisch-Geschichtl. Statist. Jahrbuch des Jahres 1834, S. 17; ob letztere Angaben indessen zuverlässig sind, entzieht sich der Beurteilung, da weitere Zahlen bis zum Jahre 1836 (vgl. S. 150) fehlen. Es lassen sich deshalb auch keine Vergleiche anstellen, wie sich während dieser Zeit die Rhederei in Hamburg gestaltet hat. Aus dem Aufschwung indessen, den während der Kriegswirren im Westen Europas nicht nur der Handel Bremens, sondern, wie vorhin bemerkt, besonders auch derjenige Hamburgs genommen hatte, ist wohl anzunehmen, dass auch die hamburger Rhederei sich in ähnlicher Weise wie in Bremen, entwickelt hat.

Unmittelbar auf diese Blütezeit des Handels und der Schifffahrt, folgte die Zeit der Kontinentalsperre und die Besitznahme Bremens und Hamburgs durch französische Truppen, mit allen ihren den Handel hemmenden Folgen, die bereits bei Betrachtung der Lage der preussischen Rhederei zu Anfang dieses Jahrhunderts, angegeben sind. Auch in Bremen und Hamburg war während der Jahre 1806–14 eine völlige Unterbrechung aller regelmässigen Handelsgeschäfte eingetreten. Beide Städte waren dem französischen Reiche einverleibt, sodass die Kontinentalsperre mit aller Härte durchgeführt werden konnte. Aber trotzdem kam auch hier der Handel nicht gänzlich zum Stillstand. Die Notwendigkeit, einem Teil des Handels immerhin seinen Lauf zu lassen, war offenbar so gross, dass dieser nicht ohne Schaden für die Eroberer selbst hätte aufgehoben werden können. Infolgedessen fanden auch während der Sperre noch regelmässige Getreideverschiffungen von Hamburg aus statt, nämlich:

1806	13 632	Last	Getreide ¹⁾
1807	5 848	..	..
1808	7 861	..	..
1809	5 224	..	..
1810	9 874	..	..
1811	5 574	..	..
1812	8 829	..	..
1813	3 439	..	..
1814	6 336	..	..

Ebensowenig hörte die Einfuhr aus Grossbritannien auf; sie betrug nach Mecklenburg, Hannover, Oldenburg und den Hansestädten dem Werte nach:

1806 ²⁾	5,608	Mill. Pfd. Sterl.
1807	0,351 "
1808	1,533 "

1) S. Reden, Hannover, S. 55.

2) S. Gülich, Tab. z. T. I, S. 20.

1809	5,953	Mill.	Pfd.	Sterl.
1810	2,153	"	"	"
1811	0,061	"	"	"
1812	0,199	"	"	"
1814	9,776	"	"	"

Doch ist wohl anzunehmen, das derjenige Teil hiervon, welcher nach Bremen und Hamburg gelangte, nicht auf dem gewöhnlichen Wege, sondern auf Umwegen über Helgoland und Tönning, wo bedeutende Stapelplätze für englische Waren entstanden, in diese Städte kam. Während obiger Jahre hat jedenfalls kein regelmässiger Schiffsverkehr auf der Elbe stattgefunden¹⁾, weil die Franzosen das linke Elbufer besetzt hielten und von Seiten Englands die Flussmündung blockiert wurde. Wie die Hansestädte während dieser Zeit, und besonders während der letzten Jahre der französischen Herrschaft, an Reichtum einbüssten, geht daraus hervor, dass das Vermögen, welches in Bremen im Jahre 1808 noch 30 Mill. Thlr. Gold betragen hatte, 1810 auf 29 Mill. Thlr., bis Dezember 1813 aber auf 17 Mill. Thlr. zurückging. Die Zahl der Personen, welche 3000 Thlr. und mehr Einkommen vom Vermögen zu versteuern hatten, sank in denselben Jahren von 1543 auf 1469 und 1813 auf 1084²⁾.

Der Bestand bremischer Schiffe (für die Jahre 1807—13 ist derselbe nicht ersichtlich) belief sich am 31. Dezember 1814 nur noch auf 112 Schiffe mit 11796 Last (17700 R.T.), er war seit 1806 in Verhältnis von 100:62 gesunken. Der Verlust an Schiffen war mithin etwa so gross, wie in Preussen.

Nach Abzug der französischen Besatzungen im Jahre 1814 stellte sich der regelmässige Handelsverkehr wieder ein; man hatte zwar Befürchtungen gehabt, dass es nach dieser langen Stockung des Handels und infolge des gesunkenen Wohlstandes wohl für immer mit dem besten Teil des Handels vorbei sein möchte, doch waren diese Befürchtungen nicht begründet. Die Lage der Nordseehäfen war für die Vermittelung des Verkehrs eine so günstige, dass dieser sich ihnen wieder zuwenden musste. In Hamburg liefen bereits im Jahre 1815 wieder 2003¹⁾ Schiffe ein, also fast ebenso viele, wie in der günstigen Periode zu Anfang des Jahrhunderts, und unter ihnen waren sogar 66 aus überseeischen Ländern.

Man stellte nun die alten Handelsverbindungen wieder her; die Hamburger Bank, welche während der französischen Besetzung geplündert worden war, wurde neu begründet; sie erwarb sich in kurzer Zeit ihren früheren Ruf wieder. Eine wesentliche Verbesserung zum

1) S. Tabellarische Uebersichten über Hamburgs Handel u. Schifffahrt 1895, S. 54.

2) S. Jahrbuch der amlt. Stat. d. brem. Staates 1869, S. 142.

Nutzen des Handels aber trafen Hamburg sowohl wie Bremen durch die Neuorganisation ihres Zollsystems, eine für den Zug der damaligen Zeit charakteristische Massnahme, da auch in Preussen, wie erwähnt, die Reorganisation mit der Vereinfachung des Zollwesens einsetzte (vgl. S. 52 ff.).

In Hamburg wurden bis zum Jahre 1814 4 Zölle¹⁾ erhoben.

1. der Herrenzoll, welcher von allen see-, fluss- und landwärts ein- und ausgehenden Gütern, sowie von allen Schiffen im Durchschnitt mit $\frac{3}{8}\%$ vom Werte der Waren erhoben wurde.

2. Der Bürgerzoll, welcher gleichfalls etwa $\frac{3}{8}\%$ betrug; aber nur für seewärts einkommende und abgehende Güter und Schiffe berechnet wurde.

3. Der Admiralitätszoll, welcher zur Unterhaltung der Lootsen und der Seesignale diente; er betrug $\frac{1}{2} - \frac{1}{3}\%$ und lastete auf Gütern, welche von England, Frankreich, Russland, Portugal, Spanien und dem Mittelmeere kamen, oder dahin gingen.

4. Der Schauenburgische Zoll, welcher alle aus der Stadt abgehenden Waren belastete, wenn diese Fremden, bezw. nicht Hamburger Bürgern gehörten, oder von ihnen versandt wurden.

Diese Zölle wurden nun nach einer Verordnung vom 20. Juni 1814 zu einem einzigen Zoll vereinigt, der von allen seewärts ein und ausgehenden Waren, auch wenn sie ausserhalb Hamburgs auf der Elbe gelöscht wurden, $1\frac{1}{2}\%$ vom Werte der Waren nach dem laufenden Börsenpreise betrug. Im Jahre 1829 aber wurde dieser Zoll weiter auf $\frac{1}{2}\%$ herabgesetzt. Der Einfuhrzoll, den Hamburg zu Ende der 30er Jahre erhob, betrug nur noch $\frac{3}{8}\%$ vom Werte, wobei Weizen, Wolle, Leinen, Twist und manche andere Artikel ganz zollfrei waren. An Ausfuhrzoll wurde $\frac{1}{8}\%$ erhoben, Durchfuhrgüter waren ganz frei²⁾. Eine Ablösung des von Hannover erhobenen Stader Zolls aber konnte Hamburg nicht erreichen und blieb dieser weiter bestehen (vgl. S. 36).

In Bremen wurde durch ein Gesetz vom 16. August 1824³⁾ ebenfalls eine einfache Zollerhebung eingeführt, welche die seit mehreren Jahrhunderten von den einkommenden und abgehenden Schiffen unter dem Namen von Accise-, Convoye-, Tonnen-, Schlagt-, Fass- und Bodengeld erhobenen Abgaben beseitigte und an ihre Stelle einen einzigen Zoll von $\frac{1}{2}\%$ des Wertes für alle zu Wasser und zu Lande ausgeführten Güter setzte. Im Jahre 1840 betrug der-

1) S. Reden, Hannover, S. 29/32.

2) S. John Bowring, Bericht über den deutschen Zollverband 1840.

3) S. Reden, Hannover, S. 172.

selbe nur noch $\frac{1}{3}\%$, während der Einfuhrzoll $\frac{2}{3}\%$ und der Durchfuhrzoll 4 Grote vom Zentner brutto betrug¹⁾.

In beiden Häfen war in den ersten Jahren nach Beendigung des Krieges der Hafenerverkehr recht lebhaft; in Hamburg liefen ein²⁾:

1816	2 230	Schiffe	mit	170 995	R.T.
1817	2 243	„	„	170 795	„
1818	2 276	„	„	173 857	„

In Bremen:

1817	1 342	Schiffe
------	-------	---------

und in gleicher Weise wie in Preussen kam in die Rhederei neues Leben.

Der Bestand war in Bremen

Ende					
1815	127	Schiffe	mit	13 371	Last (20 100 R.T.) ³⁾
1816	135	„	„	14 307	„ (21 500 „)
1817	133	„	„	14 406	„ (21 600 „)

Seit 1814 hatte der Bestand um 2610 Last (3900 R.T.) wieder zugenommen. Die Vermehrung der Handelsflotte beruhte hier indessen nicht wie in Preussen auf einer stärkeren Getreideausfuhr, diese war zwar auch grösser geworden, (sie betrug über Hamburg:

1815	8 122	Last ⁴⁾
1816	14 813	„
1817	14 409	„
1818	29 417	„)

aber der Getreideexport war doch nicht so gross, um dem ganzen Handel einen Stempel aufzudrücken. Der Handel der Hansestädte war vielseitiger; die seewärtige Einfuhr war ebenso bedeutend wie die Ausfuhr und stand nicht, wie bei Preussen, hinter jener zurück wie daraus hervorgeht, dass von den nach Bremen und Hamburg, bestimmten Schiffen nur eine geringe Anzahl in Ballast einlief. In Hamburg waren es z. B. im Jahre

1816	von den eingegangenen Schiffen	nur	70	Schiffe	=	ca. 3	Proz.
1817	„	„	182	„	=	„ 8	„
1818	„	„	150	„	=	„ 7	„

während wie auf S. 108 bemerkt, die in preussischen Häfen einlaufenden Schiffe etwa zur Hälfte in Ballast fuhren. Ueber die Hansestädte erfolgte der grösste Teil des Exports aus den deutschen industriellen Bezirken, über sie fand die Hauptausfuhr deutscher Leinwand aus Schlesien und Westfalen statt, und deutsche Wolle

1) S. John Bowring 1840, S. 62.

2) S. Tabellarische Uebersichten von Hamburgs Handel u. Schifffahrt 1895, S. 54.

3) S. Jahrbuch der amtl. Stat. d. brem. Staates 1869, S. 87.

4) S. Reden, Hannover, S. 55.

bezog England weit mehr über die Nordseehäfen als über die Häfen der Ostsee, wie die folgenden Zahlen zeigen.

Import aus Preussen ¹⁾		aus dem übrigen Deutschland
1814	163 000 Pfd.	3 432 000 Pfd.
1815	105 000 „	3 137 000 „
1816	17 000 „	2 817 000 „
1817	107 000 „	4 817 000 „
1818	241 000 „	8 432 000 „

Vorzugsweise aber fand auch der Import nach Deutschland über Bremen und Hamburg statt, und selbst Danzig fühlte (vgl. S. 114) die Konkurrenz Hamburgs. Ueber Bremen und Hamburg versorgte sich das ganze Deutschland mit Kolonialwaren, über ersteres mit Tabak, Baumwolle und Reis, über letzteres hauptsächlich mit Zucker, Kaffee und Gewürzen. Sie hatten weitgehende überseeische Verbindungen, wie die Anzahl der aus fernen Ländern ankommenden Schiffe beweist; dieselbe war in Hamburg ²⁾

aus:	1815	1816	1817	1818
Nordamerika	34	41	33	43
Mexiko und Westindien	28	38	54	68
Südamerika	6	11	10	31
Afrika	2	—	9	7
Ostindien und China	—	2	5	5

Aber trotz dieser gänzlich anderen Grundlage in den Hansestädten für den Betrieb der Seeschifffahrt trat auch bei ihnen nach dem ersten Aufschwung mit 1818 ein Rückschritt in der Rhederei ein, wie er bereits bei Preussen beobachtet ist. Die Zahl der bremischen Schiffe, welche im Jahre 1817 noch 133 Schiffe mit 14406 Last (21600 R.T.) (vgl. vorige Seite) gewesen war, ging 1818 zurück auf 113 Schiffe mit 12156 Last (18230 R.T.), sie war

Ende	Schiffe	Last (R.T.)
1819	104	11 022 (16 500)
1820	108	11 522 (17 300)
1821	113	11 679 (17 500)
1822	110	11 354 (17 000)

und fiel dann wieder

1823	auf 107	Schiffe mit 10 813 Last (16 200 R.T.)
1824	„ 101	„ „ 10 206 „ (15 300 „)
1825	„ 99	„ „ 9 764 „ (14 600 „)

Seit 1817 war die bremische Rhederei im Verhältnis von 100 zu 68 zurückgegangen, seit 1806 indessen, ähnlich wie in Preussen, von 100 zu 52; gegenüber der früheren glänzenden Periode war der Bestand auf die Hälfte reduziert.

1) S. Gülich, Tab. z. T. I, S. 9.

2) S. Soetbeer, Bd. I, S. 72.

Die Ursachen des Rückganges waren im Grunde dieselben, wie in Preussen, nur treten sie im einzelnen nicht so deutlich zu Tage. Zunächst lag es an den niedrigen Getreidepreisen (vgl. S. 57), die infolge einer Reihe ergiebiger Ernten in Deutschland sehr zurückgegangen waren; der Erlös aus den Ernten war gering, und zum Teil konnten dieselben überhaupt keine Verwertung finden. Der Preis des ländlichen Eigentums sank infolgedessen im Westen wie im Osten Deutschlands ganz ausserordentlich¹⁾. Die Landwirtschaft befand sich in einer Krisis und die dadurch notwendig werdende Einschränkung in der Lebenshaltung der Landbevölkerung wirkte auch auf den Handel nachteilig zurück. Die Märkte waren zudem aus den Jahren hoher Getreidepreise noch mit Waren gefüllt, deren Bezug zum Teil noch bei den schon sinkenden Getreidepreisen fort-dauerte; die eintretende Ueberfüllung und der stockende Absatz brachte jetzt auch hier die Krisis zum Ausbruch. Die Einfuhr ging zurück. Der Import von Zucker hatte nicht mehr die Höhe, welche früher schon erreicht war, er betrug in Hamburg²⁾.

1795	68	Mill.	Pfd.
1796	82	"	"
1797	96	"	"
1798	98	"	"
1814	34	"	"
1815	48	"	"
1816	63	"	"
1818	66	"	"
1819	60	"	"

stieg dann

1820	auf 90	Mill.	Pfd.
1821	" 91	"	"

fiel aber wieder auf

1822	71	Mill.	Pfd.
1823	76	"	"
1824	76	"	"
1825	80	"	"

Die Einfuhr von Kaffee, welche im Jahre 1798:46 Mill. Pfd. betrug, war

1816 ³⁾	29	Mill.	Pfd.
1817	27	"	"
1818	28	"	"
1819	24,5	"	"
1820	23	"	"
1821	21,5	"	"
1822	28,2	"	"
1823	26,5	"	"
1824	35,5	"	"
1825	34	"	"

1) S. Gülich, Bd. II, S. 403.

2) S. Gülich, Tab. z. T. I, S. 20.

3) S. Reden, Hannover, S. 62.

Der Wert der in Bremen überhaupt eingeführten Waren war:

1821 ¹⁾	noch 10,7 Mill. Thlr.
1824	aber nur noch 7,3 „ „

Wirkten schon die niedrigen Getreidepreise in der angegebenen Weise ungünstig auf die Einfuhr, so wurde dieser nachteilige Einfluss noch verstärkt durch die Bedrängnis, in welche die erst zur Zeit der Kontinentalsperre begründete, noch junge deutsche Industrie infolge der englischen Konkurrenz in Deutschland geriet. Bis jene durch die preussische Zollgesetzgebung des Jahres 1818, der sich später, wie bekannt, auch die mitteldeutschen Staaten anschlossen, einigermassen zu Kräften kam, verging immerhin eine Reihe von Jahren, während welcher der Handel nicht lebhaft, die Einfuhr beschränkt und die Industrie selbst auch noch nicht recht exportfähig war. Diejenigen industriellen Exportgüter aber, welche aus Deutschland am meisten ausgeführt wurden, wie Leinen, erlitten in ihrem Absatz starken Abbruch durch die Konkurrenz englischer Baumwollwaren. Die deutsche Leinenausfuhr über Bremen z. B., deren Wert im Jahre 1788 4 Mill. Thlr. betrug, stellte in den Jahren 1818—20 durchschnittlich nur noch einen Wert von 2,686 Mill. Thlr. dar. Um diese Zeit setzte nun auch noch eine allgemeine Schutzpolitik in den meisten europäischen Staaten ein, mit denen die Hansestädte Beziehungen unterhielten, so in Spanien, Portugal, Frankreich und den spanischen Kolonien, und eine Differentialbelastung der fremden Flagge (vgl. S. 34 ff.), die ebenfalls nur nachteilig auf die deutsche Rhederei wirken konnte.

Es kam aber ferner noch hinzu, dass durch die im Jahre 1814 erfolgte Aufhebung der Rheinzölle auch die Konkurrenz Antwerpens, Rotterdams und Amsterdams mit Bremen und Hamburg im Südwesten Deutschlands bedeutend erleichtert wurde (vgl. S. 37). Der Handel der Niederlande lebte seit 1815 dadurch wieder auf; sie besorgten jetzt die Ausfuhr und Einfuhr von Kolonial- und Manufakturwaren, deren Bezug früher vielfach über England und die Hansestädte erfolgt war. Nicht minder trugen aber die auf dem Transitverkehr von und nach den Hansestädten durch Kurhessen (durch welches die Hauptverbindungsstrassen nach dem südwestlichen Deutschland führten) und das übrige Deutschland lastenden Zölle dazu bei, dass dieser sich von den deutschen Landstrassen abkehrte und teils dem Rheine, teils auch den französischen Landstrassen zuwendete, wo nur eine ganz geringe Transitabgabe erhoben wurde²⁾. Im südöstlichen Deutsch-

1) S. Gülich, Tab. z. T. II, S. 19.

2) S. Osiander, Betrachtungen über den preussischen Zolltarif 1837, S. 115.

land hatte Hamburg sodann mit Triest zu konkurrieren, dessen Handel sich durch die Schutzzollpolitik Oesterreichs ebenfalls neu zu beleben begann¹⁾, und dadurch, dass Triest selbst überseeische Beziehungen anknüpfte, entging Hamburg ein grosser Teil seines Marktes für Kolonialwaren in der österreichisch-ungarischen Monarchie.

Am deutlichsten spiegeln sich die schlechten Zeiten während der Jahre 1819—25. in dem Rückgang der Werte der bei den Hamburgischen Assekurranzgeschäften versicherten Waren wieder; es wurden versichert:

1814	für	41,719	Mill. Mark	bcu.
1815	„	87,379	„	
1816	„	124,398	„	
1817	„	150,708	„	
1818	„	175,899	„	
1819	„	129,211	„	
1820	„	150,791	„	
1821	„	129,016	„	
1822	„	98,280	„	(!)
1823	„	99,894	„	(!)
1824	„	100,579	„	
1825	„	124,224	„	

Eine Besserung trat erst ganz allmählig wieder ein, nachdem einzelne deutsche Industriezweige, wie die Weberei und Spinnerei anfangen, grössere Mengen von Rohstoffen von auswärts zu beziehen.

Als es nun infolge der berührten ungünstigen Verhältnisse mit der Rhederei bergab ging, trafen Bremen und Hamburg, in dem Streben ihre Lage zu bessern, sowohl in Bezug auf die innere, wie äussere Wirtschaftspolitik gleiche Massregeln wie Preussen. In beiden Städten (in Bremen 1825. und in Hamburg 1826) wurden Navigationsschulen begründet und der Besuch dieser Schulen für die auf hamburger und bremer Schiffen fahrenden Steuerleute verbindlich gemacht. Man suchte ferner das Fahrwasser der Ströme nach Möglichkeit zu verbessern; Hamburg versah den Nothafen Cuxhaven mit einer tieferen Einfahrt, und Bremen legte anfangs der zwanziger Jahre an der Wesermündung einen neuen Hafen, das heutige Bremerhaven, an.

Wichtiger als diese Massnahmen aber war für die Rhederei, dass es den Hansestädten gelang, durch Abschliessung eines sehr vorteilhaften Handelsvertrages mit den Vereinigten Staaten die besonders wertvollen überseeischen Beziehungen zu diesem Staate sicher zu stellen.

Auf diesen Handelsvertrag, über den bei Baasch, Beiträge, treffliche Ausführungen zu finden sind, ist etwas näher einzugehen,

1) S. Soetbeer, Bd. I, S. 70.

weil sich seit dem Abschluss desselben, wenn auch nicht allein als Folge davon, ein wesentlicher Umschwung in dem Schiffahrtsverkehr, soweit die Beteiligung der amerikanischen und der hanseatischen Flagge dabei in Betracht kommt, vollzogen hat.

Bei dem grossen Umfang, welchen der Handelsverkehr zwischen den Hansestädten und den Vereinigten Staaten schon zu Ende des vorigen Jahrhunderts durch die Einfuhr von Tabak, Reis und Baumwolle angenommen, und angesichts der Ausdehnung, welchen der hanseatische Handel dadurch gewonnen hatte, musste den Hansestädten ganz besonders daran liegen, den Handel mit den Vereinigten Staaten sich auch möglichst auf die Dauer zu erhalten. Soweit dieses durch Energie, Unternehmungsgeist und Umsicht der hamburger und bremer Kaufleute zu erreichen war, durfte man versichert sein, dass alles geschehen werde, und brauchte nach dieser Richtung hin nicht Sorge zu tragen. Wohl aber erschien es sehr wünschenswert, dass, um den Verkehr noch mehr zu sichern, die hanseatischen Schiffe einen grösseren Anteil an demselben gewinnen möchten, als bis dahin der Fall gewesen war, und dieses suchten die Hansestädte durch Verträge mit den Vereinigten Staaten zu erreichen.

Die hanseatischen Schiffe befanden sich im Verkehr mit Amerika von vornherein in einer ungünstigen Lage. Die amerikanische Flotte selbst, mit einem Bestande von von 583 000 R.T.¹⁾ im Jahre 1820, war den wenigen hanseatischen Schiffen weit überlegen; die Amerikaner konnten deshalb auch mehr Schiffe in Fahrt stellen, als die Rheder Bremens und Hamburgs und hatten dieses auch gethan, zumal ihren Schiffen ja zunächst die reichen Ladungen Amerikas zufallen mussten. In Hamburg kamen aus den Vereinigten Staaten an²⁾ unter

	hanseatischer Flagge	nordamerik. Flagge
1791	35 Schiffe	?
1792	37 „	?
1793	33 „	52 Schiffe
1794	91 „	208 „
1795	77 „	236 „
1796	110 „	239 „

Die amerikanische Flagge war mithin in diesem Verkehr bedeutend stärker vertreten, als die hansische. Dieses Verhältnis blieb auch noch später bestehen; von den aus den Hansestädten und den übrigen deutschen Häfen (welche letztere aber nur einen sehr ge-

1) S. Lexis, Art. Schiffahrt im Handw. d. Staatsw., Bd. V, S. 565.

2) S. Baasch, Beiträge, S. 67/8.

ringen Anteil an diesem Verkehr hatten), in Amerika angekommenen Schiffen waren¹⁾

	unter amerikanischer Flagge	unter fremder Flagge
1820/1	14 524 Tons	4 180 Tons
1821/2	6 208 „	4 913 „
1822/3	12 101 „	6 504 „
1823/4	13 856 „	7 726 „
1824/5	8 601 „	4 301 „
1825/6	14 537 „	4 859 „
1826/7	18 792 „	4 135 „

und ebenso überwog die amerikanische Flagge die hansische im ostwärts gehenden Verkehr.

Von den Vereinigten Staaten war im Jahre 1814 das Reciprocitätsprinzip ausgesprochen, derart, dass Vorteile, welche fremde Staaten amerikanischen Schiffen und Waren einräumten, auch diesen seitens der Vereinigten Staaten eingeräumt werden sollten.

Verhandlungen, welche die Hansestädte bereits im Jahre 1815 mit den Vereinigten Staaten angeknüpft hatten, in der Hoffnung, die Stellung ihrer Rhederei günstiger gestalten zu können, und in denen sie zugestanden, dass amerikanische Schiffe und deren Ladungen keine höheren Zölle, Abgaben und Lastgeld zahlen sollten, als die eigenen Schiffe und deren Ladungen, weil man erwartete, dass das von den Vereinigten Staaten ausgesprochene Prinzip der Reciprocität dann auch auf die hansischen Schiffe Anwendung finden werde, erzielten kein Resultat. Die Vereinigten Staaten hatten, formell zwar in Uebereinstimmung mit diesem Prinzip der Reciprocität, im Jahre 1817 durch die Akte vom 14. Januar und 1. März bestimmt, dass alle fremden Schiffe, deren Staaten keinen Handelsvertrag mit den Vereinigten Staaten abgeschlossen hatten (und das waren alle Nationen ausser England), nur 50 Cents per Ton Zoll und ebensoviel Leuchtgeld zahlen sollten; diese Konzession war aber wertlos, weil amerikanische und englische Schiffe an Zoll nur 6 Cents und Leuchtgeld überhaupt nicht zahlten, also vorteilhafter konkurrieren konnten. Erst im nächsten Jahre, am 1. August 1818, wurde der Unterschied im Lastgelde, der bisher zwischen amerikanischen und hanseatischen Schiffen bestanden hatte, aufgehoben.

Ein weiteres Zugeständnis in derselben Proklamation vom 1. August 1818, welches die Vereinigten Staaten anscheinend in Uebereinstimmung mit dem Reciprocitätsprinzip machten, dass nämlich auf die hanseatische Einfuhr und auf Erzeugnisse aus den Hansestädten, einerlei ob auf amerikanischen oder hanseatischen Schiffen

1) S. Baasch, Beiträge, S. 105.

eingeführt, gleiche Zollsätze Anwendung finden sollten, war aber dadurch ziemlich wertlos, weil hiernach wohl auf hanseatische Erzeugnisse und Manufakturen in hanseatischen Schiffen, nicht aber auch auf die übrigen deutschen Waren, welche über Bremen und Hamburg in hanseatischen Schiffen nach Amerika exportiert wurden, die gleiche Zollsätze zur Anwendung gelangen sollten, während doch ein amerikanisches Schiff, ohne höheren Abgaben unterworfen zu werden, mit den Produkten der Heimat auch aus anderen Ländern stammende Waren, in die Hansestädte einführen durfte.

Die Hansestädte liessen sich lieber diese ungleiche Behandlung gefallen, als dass sie ihre jungen Beziehungen zu den Vereinigten Staaten einer Trübung durch Ergreifung von Repressalien ausgesetzt hätten. Erst durch das Bemühen des hansestädtischen Vertreters in den Vereinigten Staaten in Gemeinschaft mit dem dortigen preussischen Ministerresidenten gelang es, eine Aenderung der Proklamation dahin zu erzielen, dass durch die Akte vom 3. März 1819 die gleichen Zollsätze auf Waren, für welche die Hansestädte die gewöhnlichen Ausfuhrplätze waren, ausgedehnt wurden. Im Jahre 1827 räumten nun die Vereinigten Staaten Dänemark vollkommene Reciprocität ein, und auf diese Nachricht hin knüpften die Hansestädte wieder neue Unterhandlungen an. Inzwischen war, wie nachgewiesen, den Schiffen der Vereinigten Staaten der grösste Teil der Frachtfahrt nach und von den Hansestädten zugefallen. Es wurden nicht nur ihre eigenen Erzeugnisse, sondern auch die Produkte anderer Länder, und letztere in einem annähernd ebenso grossen Umfange, wie die amerikanischen Erzeugnisse selbst, mit denselben befördert, und die Verhältnisse lagen nunmehr so, dass die Interessen der Vereinigten Staaten am hanseatischen Handel rücksichtlich der Schifffahrt grösser waren, als umgekehrt die Schifffahrtsinteressen der Hansestädte in den Vereinigten Staaten, obgleich im Verhältnis zu der Bedeutung, die die Vereinigten Staaten für die Hansestädte hatten, dieses grössere Interesse der Vereinigten Staaten nur ein relatives war.

Bei den erneuten Verhandlungen war der Stand der Hansestädte ein schwieriger, da sie den Vereinigten Staaten kaum noch weitere Konzessionen machen konnten, als sie bisher schon gethan hatten, sie hatten nichts mehr zu vergeben; eine Zurücknahme der den Vereinigten Staaten gewährten Begünstigungen schien aber auch nicht ratsam, da den amerikanischen Schiffen der ganze Kontinent offen stand und es ihnen vielleicht nicht schwer gefallen sein würde, für den Verlust von Bremen und Hamburg nötigenfalls Ersatz in anderen Häfen zu finden. Nur beiläufig wagte deshalb der damalige

hanseatische Gesandte, eine solche eventuelle Zurücknahme der Zugeständnisse anzudeuten.

Dass es nun trotz dieser für die Hansestädte ungünstigen Stellung dem hanseatischen Gesandten gelang, eine weitere Konzession von den Vereinigten Staaten zu erlangen, ist wohl nur dem Umstande zuzuschreiben, dass diese ihrerseits den Wunsch hegten, ihren Handelsverkehr mit den Hansestädten sicher zu stellen; sie gingen also einen Schritt weiter in der bisher gewährten Reprocität und räumten in dem ersten Artikel, dem wichtigsten des neuen Vertrages, ein, dass die gegenseitige Behandlung der amerikanischen und hanseatischen Schiffe und der auf ihnen ein- oder ausgeführten Ladungen in Zoll und Tonnengeld gleichgestellt wurde. Der wesentliche Fortschritt gegen früher bestand darin, dass, während alle früheren Vergünstigungen sich nur auf Schiffe und Waren des produzierenden Staates, also nur auf hanseatische Waren und Schiffe aus den Hansestädten bezogen, nunmehr die Einfuhr auch von anderen Ländern aus stattfinden durfte. Die direkte Fahrt war also mit der indirekten gleichgestellt. Der Artikel 1 wurde aber wiederum durch den Artikel 2 dahin eingeschränkt, dass von deutschen Waren, die in hanseatischen Schiffen ausgeführt wurden, kein höherer Zoll erhoben werden sollte, als wenn sie auf Schiffen einer dritten Nation zur Ausfuhr gelangten; es konnte mit amerikanischen Schiffen also immerhin billiger importiert werden, als mit hanseatischen, solange sich die Vereinigten Staaten dritten Nationen gegenüber nur nicht gebunden hatten. Die Vereinigten Staaten hielten sich also auch jetzt noch die Hände frei. Doch war für die Hansestädte soviel erreicht, dass ihre Schiffe sich jetzt auch von anderen Staaten aus an der Frachtfahrt nach Amerika beteiligen konnten, ohne höher belastet zu werden. Der Vertrag wurde am 20. Dezember 1827 auf 12 Jahre geschlossen, nach Ablauf dieser Frist erfolgte keine Kündigung, und so lief er stillschweigend weiter.

Der Abschluss dieses Vertrages mit den Vereinigten Staaten muss nun in der That als ein für die Entwicklung der hanseatischen Rhederei sehr günstiges Moment erscheinen, wenn man vergleicht, in welchem Umfange sie in der Folge an dem amerikanischen Schiffverkehrsverkehr teilgenommen hat. Zwischen 1826 und 1830 war in der Fahrt Bremen — Vereinigte Staaten das Verhältnis noch derartig gewesen, dass $\frac{5}{7}$ der Schiffe amerikanisch und $\frac{2}{7}$ bremisch waren; 1831—35 waren es bereits zu $\frac{4}{7}$ bremische und $\frac{3}{7}$ amerikanische Schiffe, 1836—40 aber entfielen nur noch $\frac{1}{5}$ des Verkehrs

auf die amerikanische und $\frac{4}{5}$ auf die bremische Flagge. Aehnlich war auch das Verhältnis in der Fahrt nach und von Hamburg.

Die allmählich stattfindende Verschiebung im Verhältnis der Beteiligung der Flaggen am hansestädtisch-amerikanischen Verkehr zeigt sich auch in folgenden Zahlen; aus amerikanischen Häfen liefen nach den Hansestädten aus¹⁾:

	unter amerikanischer Flagge	unter nicht amerikanischer, meist hanseatischer Flagge
1820/1	17 308 Tons	4 091 Tons
1825/6	13 510 „	4 937 „
1829/30	14 728 „	10 262 „
1830/1	17 147 „	17 487 „
1831/2	18 452 „	25 778 „
1832/3	9 296 „	27 163 „
1833/4	16 719 „	27 127 „
1835/6	7 208 „	37 236 „
1836/7	6 957 „	48 565 „
1837/8	8 366 „	34 542 „
1838/9	4 892 „	29 998 „
1839/40	17 849 „	42 324 „

Der eigentliche Grund aber, weshalb die hanseatische Flotte die amerikanische so überflügelte, nachdem die Schifffahrt der Staaten einander gleichgestellt war, dürfte darin zu suchen sein, dass die amerikanischen Schiffe, weil sie im Bau durch hohe Arbeitslöhne²⁾ und auch im Betriebe durch höhere Mannschaftsgelder teurer waren, nicht mit den billigeren deutschen Schiffen konkurrieren konnten. Es kam aber zu Gunsten der hanseatischen Flotte noch manches Andere und insbesondere auch der Umstand in Betracht, dass die über die deutschen Häfen sich vollziehende Auswanderung nach den Vereinigten Staaten zunächst auch den deutschen Schiffen zu Gute kam³⁾.

Im übrigen nahm die überseeische Schifffahrt mehr und mehr an Bedeutung zu. Vor allem richteten die Rheder Bremens und Hamburgs ihr Augenmerk darauf, den Zwischenhandel, welchen England durch die Navigationsakte an sich gezogen hatte, in einen möglichst direkten zu verwandeln. Die Anfänge dieser Bestrebungen reichen bis etwa auf den Anfang der 20er Jahre dieses Jahrhunderts

1) S. Baasch, Beiträge, S. 124.

2) Vgl. S. 25.

3) „Im Wechselverkehr zweier Länder hat die Schifffahrt desjenigen Landes, welches die meiste Ausfracht liefert, einen natürlichen Vorsprung vor der des anderen Landes; die eigenen Schiffe sind eher zur Hand, sie können jede günstige Gelegenheit nutzen und leicht mit geringer Rückfracht vorlieb nehmen, während es immer misslich bleibt, in der Hoffnung auf gute Rückfracht mit halber Ladung oder selbst in Ballast auszufahren. Jenes war bisher nun die Regel bei den amerikanischen Schiffen und dieses jetzt durch die Auswanderung bei den bremischen Schiffen im gegenseitigen Verkehr eingetreten.“ S. Smidt, S. 2.

zurück. Allerdings war es um so schwerer, England aus seiner Vermittlerrolle hinauszudrängen als, weil bisher die meisten Waren des Auslands nach England bestimmt waren, auch der ganze Geld- und Wechselverkehr nach England ging. Englische Firmen waren überall im Auslande vertreten und verschifften die Waren wohl nach England, seltener aber direkt nach deutschen Häfen; für deutsche Schiffe war es darum auch schwer, in einer englischen Kolonie Waren für Deutschland zu erhalten, es fehlte dem deutschen Rheder und Kaufmann der dazu nötige Kredit im Auslande; viel leichter wäre es gewesen, Ladung für einen englischen Hafen zu erhalten, wenn hier von nicht die deutschen Schiffe durch die Navigationsakte überhaupt ausgeschlossen gewesen wären. Erst durch den Handelsvertrag vom 29. September 1825 wurde bekanntlich hanseatischen Schiffen gestattet, auch mit englischen Kolonien zu verkehren (vgl. S. 33), aber an dem Handelsverkehr zwischen dem Osten und England irgend einen nennenswerten Anteil zu gewinnen, war so schwer, dass lange Zeit hindurch, trotz der sich bessernden Lage der Industrie in Deutschland, die allmählich auch Ausfuhr Güter für andere Zonen bereit hatte, die direkten Ankünfte aus dem Osten nur geringen Umfang hatten, wie die folgenden Zahlen zeigen; in Hamburg kamen an:

	aus Afrika	aus Ostindien und China
1820	11 Schiffe	7 Schiffe
1821	6 „	7 „
1822	7 „	8 „
1823	8 „	8 „
1824	5 „	4 „
1825	7 „	4 „
1826	1 „	9 „
1827	5 „	8 „
1828	6 „	6 „
1829	6 „	2 „
1830	5 „	9 „

Um so erfolgreicher aber waren die Hansestädte dort, wo durch keine englische Navigationsakte eingeengt, der Handel sich frei hatte entwickeln können. Vor anderen waren dies die spanischen und portugiesischen Gebiete Amerikas, die sich in den ersten Jahrzehnten dieses Jahrhunderts von dem Mutterlande losgesagt hatten und nun selbstständige Staaten waren, wie Mexiko, Brasilien und Argentinien, ferner (allerdings noch Kolonien europäischer Staaten) die westindischen Inseln.

Der Handel mit diesen Ländern war hauptsächlich von Hamburg aus angeknüpft auf Grund seiner Einfuhr von Zucker und Kaffee, welche es sonst aus ihnen teils über Spanien und Portugal,

teils über England bezogen hatte. Auch hier musste die englische Konkurrenz, welche diese Länder mit Manufakturen versorgte, überwunden werden, aber sie wurde den Hansestädten dadurch etwas erleichtert, dass jene Länder das Hauptabsatzgebiet für deutsche Leinen waren, und durch einen Handelsvertrag, welchen es den Hansestädten mit Brasilien am 17. November 1827 abzuschliessen glückte, erlangten sie zunächst im Verkehr mit diesem Lande für ihre Schifffahrt und ihren Handel völlige Gleichstellung mit der meistbegünstigten Nation¹⁾.

Der Schifffahrtsverkehr auch nach Mexiko und Westindien gelangte, wie derjenige nach den Vereinigten Staaten, allmählich in feste Bahnen. Einmal begonnene Fahrten wurden mit Regelmässigkeit fortgesetzt, und durch die Errichtung von Filialen in den amerikanischen Häfen, sowie durch Bestellung von Konsuln, erhielt der Schifffahrtsverkehr eine festere Grundlage, wie die folgenden Zahlen über die Ankünfte²⁾ in Hamburg ausweisen:

	aus Mexiko, Westindien	Südamerika
1820	52 Schiffe	58 Schiffe
1821	57 „	97 „
1822	50 „	75 „
1823	81 „	58 „
1824	68 „	140 „
1825	67 „	127 „
1826	66 „	78 „
1827	94 „	101 „
1828	118 „	91 „
1829	78 „	99 „
1830	109 „	115 „

Begünstigt wurde die Schifffahrt mit diesen Ländern dadurch, dass seit Mitte der 20er Jahre eine Besserung in den Getreidepreisen und der Getreideausfuhr stattfand, wodurch die deutsche Landwirtschaft neue Mittel erhielt und konsumfähiger wurde. Die Schifffahrt gewann hierdurch auf doppelte Weise, sowohl durch die stärkere Getreideausfuhr, als durch den Import von Kolonialwaren.

Die Getreidepreise³⁾ standen in Hamburg

1826	78	Speiesthaler	pro	Last	Weizen
1827	85	„	„	„	„
1828	140	„	„	„	„
1829	145	„	„	„	„
1830	127 $\frac{1}{2}$	„	„	„	„
1831	145	„	„	„	„
1832	110	„	„	„	„

und vergleicht man hiermit den Umfang der Einfuhr z. B. von

1) S. Soetbeer, Bd. I, S. 194.

2) Ders., S. 22/23.

3) S. Gülich, Tab. z. T. II, S. 161.

Zucker und Kaffee in Hamburg, so lässt sich zu gleicher Zeit auch in ihnen eine Zunahme wahrnehmen. Dieselben betragen¹⁾

	Zucker	Kaffee
1826	52 Mill. Pfd.	38 Mill. Pfd.
1827	86 „ „	52 „ „
1828	99 „ „	48 „ „
1829	78 „ „	41 „ „
1830	101 „ „	47 „ „
1831	110 „ „	44 „ „
1832	112 „ „	57 „ „

Auch in Baumwolle und Tabak nahm die Einfuhr zu. Bremen importierte²⁾

	Baumwolle	Tabak
1822	1,9 Mill. Pfd.	13,7 Mill. Pfd.
1823	0,9 „ „	18,4 „ „
1824	0,3 „ „	14,1 „ „
1825	0,7 „ „	12,3 „ „
1826	2,0 „ „	12,8 „ „
1827	2,4 „ „	23,4 „ „
1828	1,5 „ „	23,5 „ „
1829	1,6 „ „	14,2 „ „
1830	0,8 „ „	23,0 „ „
1831	1,1 „ „	20,0 „ „
1832	1,5 „ „	31,2 „ „

Aehnlich nahm auch der Handel in anderen Produkten, wie Thee und Indigo, Aufschwung. Besonders klar aber kommt der aufstrebende Handel in dem wachsenden Schifffahrtsverkehr zum Ausdruck. Die Zahl der im Jahresdurchschnitt in Hamburg angekommenen Seeschiffe³⁾, welche 1821—25 2091 mit 176 895 R.T. betrug, stieg 1826—30 auf 2477 Schiffe mit 210 334 R.T.

Unter der Einwirkung dieser günstigen Handelslage nahm nun auch die Rhederei einen raschen Aufschwung, wie nachstehende Zahlen über den Bestand an Seeschiffen in Bremen zeigen: Derselbe war

Ende	99 Schiffe mit	9 764 Last	(14 600 R.T.) ⁴⁾	Verhältniszahl
1825	99	„	„	100
1826	106	„	10 228 „ (15 300 „)	
1827	108	„	10 849 „ (16 300 „)	
1828	118	„	12 558 „ (18 800 „)	
1829	118	„	12 699 „ (19 000 „)	
1830	125	„	13 471 „ (20 200 „)	138
1831	118	„	13 598 „ (20 400 „)	
1832	131	„	15 143 „ (22 700 „)	
1833	129	„	14 918 „ (22 400 „)	
1834	138	„	16 659 „ (25 000 „)	
1835	133	„	16 354 „ (24 500 „)	
1836	133	„	16 621 „ (24 900 „)	170

1) S. Reden, Hannover, S. 60.

2) Ders., S. 117 u. 121.

3) S. Tabell. Uebers. über Hamb. Handel u. Schifffahrt 1895, S. 40.

4) S. Jahrbuch der aml. Statistik des Brem. Staates 1869, S. 87.

Der Bestand der Hamburgischen Rhederei war

1836 146 Schiffe mit 11 326 Kommerzlast à 6000 Pfd. = 25 500 R.T.¹⁾

Beide Seestädte standen mithin um diese Zeit in ihrer Rhederei einander ziemlich gleich.

Vergleicht man diese Zahlen mit denjenigen, welche sich bei Preussen in denselben Jahren fanden, so ergiebt sich in Bremen seit 1830 eine bei weitem raschere Zunahme als in Preussen. In beiden Staaten steigt der Bestand von 1825 bis 1830 etwa in dem gleichen Grade. Von 1833 an tritt indessen in Preussen eine Abnahme ein, während gerade umgekehrt bei Bremen jetzt eine rasche Aufwärtsbewegung erfolgt, ein Zeichen dafür, dass durch die breitere Basis, auf der die Nordseerhederei infolge der überseeischen Schifffahrt stand, auch vorübergehende Krisen, wie diejenige der Jahre 1832—35 leicht überwunden wurden.

Ein sehr wesentliches Moment aber, welches für den Aufschwung der Rhederei seit Beginn der 30er Jahre in Betracht kommt und sowohl die Rhederei Bremens wie diejenige Hamburgs gefördert hat, war die bereits oben erwähnte Auswanderung, welche in Deutschland in den ersten 30er Jahren ihren Anfang nahm.

2. Die Zeit von 1837—50.

Uebervölkerung und Kriegsverheerungen hatten schon in früheren Zeiten in mehreren Gegenden Deutschlands, besonders in der Pfalz und Württemberg, eine nicht unbedeutende Emigration nach Nordamerika veranlasst. In den 20er Jahren dieses Jahrhunderts war dann aufs neue eine Auswanderungslust in einigen deutschen Ländern eingetreten, doch hatte diese mehr in der Hinsicht Bedeutung, dass sie die unteren Stände in Deutschland näher mit Amerika bekannt machte, als dass sie sogleich eine grosse Emigration nach sich zog. Eine solche erfolgte zuerst im Jahre 1830, als Miswachs, Mangel an Erwerb und an mehreren Orten auch politische Bewegungen unter den Landleuten in verschiedenen Gegenden Unzufriedenheit mit ihrer Lage erzeugten. In den Seestädten erkannte man nun bald, dass, wenn eine solche Auswanderung in grösserem Umfange einträte, daraus für den Schiffsverkehr ein bedeutender Vorteil erwachsen müsse, zumal es den nach Nordamerika fahrenden Schiffen für die Ausreise meist an Ladung fehlte, und Bremen insbesondere suchte die Auswanderung möglichst an sich zu ziehen. Schiffsmakler reisten in das Binnenland, um hier Ueberfahrtskontrakte

1) S. Tabell. Uebers. über Hamb. Handel u. Schifffahrt.

abzuschliessen, und bereits in der ersten Hälfte der 30er Jahre war der Andrang von Auswanderern so gross, dass es nicht selten an Schiffen fehlte, um sie zu befördern¹⁾, so dass eine weit grössere Zahl von Schiffen in Fahrt gestellt werden musste, als vorher der Fall war. Im Jahr 1832 war die Zahl der über Bremen Ausgewanderten bereits 10 344; sie hat in späteren Jahren sehr gewechselt, war aber immer verhältnismässig hoch, nämlich²⁾:

1833	8 891	Personen
1834	13 086	„
1835	6 185	„
1836	14 137	„
1837	15 087	„
1838	9 312	„
1839	12 412	„
1840	12 806	„

Die Beförderung von Auswanderern über Hamburg hat nicht die Bedeutung erlangt, wie diejenige über Bremen. Ueber Hamburg wurden befördert:

1836	2870	Passagiere
1837	2177	„
1838	312	„
1839	1342	„
1840	1407	„

Dies hatte verschiedene Ursachen. Bremens Verkehr mit den Vereinigten Staaten, wohin der grösste Teil der Auswanderer ging, war von vornherein durch die Einfuhr von Tabak und Baumwolle grösser, als derjenige Hamburgs, welcher durch die Hamburgischen Haupthandelsartikel Kaffee und Zucker mehr nach Westindien und Südamerika gerichtet war, wie die folgenden Zahlen zeigen.

Von Hamburg gingen nach

	den Vereinigten Staaten	Brasilien
1845	31 Schiffe	49 Schiffe ³⁾
1846	35 „	43 „
1847	44 „	43 „

von Bremen nach

	den Vereinigten Staaten	Brasilien
1838	92 Schiffe	4 Schiffe ⁴⁾
1839	103 „	6 „
1840	87 „	6 „

und es fand sich daher auch in Bremen häufiger Gelegenheit zur Ueberfahrt nach den Vereinigten Staaten, als von Hamburg aus. Ein weiterer Grund der stärkeren Auswanderung über Bremen war aber

1) Gülich, Bd. IV, S. 380.

2) S. Soetbeer, Bd. I u. II, S. 120.

3) S. Tabell. Uebers. über Hamburgs Handel u. Schifffahrt 1845/48, S. 6/7.

4) S. Smidt, S. 5/6.

der, dass die Bewohner der der Weser näher gelegenen deutschen Landesteile, wie Hessen, Franken, Schwaben, Rheinbayern, den Hauptstrom der regelmässigen deutschen Auswanderung bildeten, die sich dem nächstgelegenen Hafen, von wo aus sich Reisegelegenheit nach Amerika fand, zuwandte, und das war Bremen.

In Hamburg aber ergab sich aus der weniger häufigen Verbindung mit Nordamerika noch der Nachteil, dass derjenige Teil der Auswanderer, welcher hierher kam, sich spaltete in Auswanderer, die direkt von Hamburg reisten und solche, die den Weg über England einschlugen und, hier angekommen, sich erst an Bord eines nach Amerika fahrenden Schiffes begaben; ihre Anzahl betrug im Jahre

1840	313	Personen ¹⁾
1852	7092	„ ²⁾

Den Rhedern Hamburgs erwuchs hieraus ein doppelter Schaden, der des unmittelbaren Verlustes an Zahl der Auswanderer, und der, dass sich durch die indirekte Beförderung über England bald Missstände ergaben, welche veranlassten, dass von einer Auswanderung über Hamburg überhaupt, also auch von der direkten, abgeraten wurde. Dass solche Missstände bei der indirekten Auswanderung eintraten, konnte nun zwar von Hamburg aus kaum verhindert werden, da die Beförderung mit englischen Schiffen sich der Kontrolle der Behörden gänzlich entzog. Andererseits aber hatte die Hamburgische Regierung der Auswanderung gegenüber anfangs überhaupt eine ablehnende Stellung eingenommen und versäumt, rechtzeitig genügende gesetzliche Vorschriften zum Schutze der Auswanderer zu erlassen³⁾. Bremischerseits war schon im Jahre 1832 ein Auswandererschutzgesetz erlassen, welches das Auswanderungswesen in allen Einzelheiten regelte. In diesem wurde von dem Auswanderer Expedienten der Nachweis der Seetüchtigkeit des Schiffes, genügende Verproviantierung und die Versicherung der Ueberfahrtsgelder verlangt; zur Annahme und Beförderung von Schiffspassagieren war ferner nur derjenige befugt, der im Bremischen Staate wohnhaft war und eine von den Behörden für das Auswanderungswesen genehmigte Kautions gestellt hatte. Auch waren noch Bestimmungen über die Grösse des jedem Passagier zur Verfügung zu stellenden Raumes getroffen, sowie darüber, dass keine gefährliche oder der Gesundheit nachteilige oder übelriechende Ladung mitgeführt werden durfte. In den ersten Hamburger Verordnungen über das Aus-

1) S. Soetbeer, Bd. II, S. 120.

2) S. S. H. Meidinger, Die deutschen Ströme 1854, S. 85.

3) S. Soetbeer, Bd. II, S. 123.

wanderungswesen fehlten die meisten dieser Bestimmungen. Der Fürsorge Bremens für das Wohl der Auswanderer ist es wohl zum grossen Teil mit zuzuschreiben, dass der Anteil Bremens an der Auswandererbeförderung auch fernerhin ein grösserer als derjenige Hamburgs war, wie aus den folgenden Zahlen hervorgeht; es reisten über

	Bremen ¹⁾	Hamburg ²⁾
1841	9 594 Personen	1 407 Personen
1842	13 619 „	615 „
1843	9 927 „	1 756 „
1844	19 857 „	1 774 „
1845	31 822 „	?
1846	32 372 „	4 857 „
1847	33 682 „	7 628 „
1848	29 947 „	6 585 „
1849	28 629 „	5 620 „
1850	25 776 „	7 430 „
1851	37 493 „	10 208 „
1852	58 551 „	22 230 „

Die grosse Bedeutung der Auswanderung für die Rhederei lag darin, dass durch sie nicht nur die Anzahl der Schiffsexpeditionen nach Amerika zunahm, sondern dass damit auch mehr Gelegenheit für Rückladung von Gütern aus Amerika gegeben wurde; ja, es trat jetzt, umgekehrt wie früher, der Fall ein, dass mehr Schiffe aus den Hansestädten in die Häfen der Vereinigten Staaten einliefen, als dort Ladung fanden, so dass diese Schiffe zum Teil über Westindien in die Heimat zurückkehrten (vgl. S. 160/1) und auf diese Weise sowohl der Warenverkehr mit den Vereinigten Staaten, wie mit anderen Ländern, einen Aufschwung erfuhr. Die Auswanderung ist auch für die Folge eine der wichtigsten Grundlagen gewesen, auf die sich die hanseatische Rhederei in ihrer weiteren Entwicklung stützen konnte, soweit der Verkehr mit den Vereinigten Staaten in Frage kommt.

In dem Masse nun, wie der Verkehr nach den Vereinigten Staaten zunahm, wuchs auch die Möglichkeit für die Rheder, einen grösseren Anteil an diesem zu gewinnen, und dieses gelang auch durch Zurückdrängung der Konkurrenz der amerikanischen Flagge (vgl. S. 146). Zugleich hiermit musste aber ferner der Wunsch in der Rhederei erwachen, ihre Verbindung mit den Vereinigten Staaten möglichst regelmässig zu gestalten, da nur in einem solchen regelmässigen Verkehr eine Gewähr für das Gedeihen der Rhederei lag. Hauptsächlich ist aber die zwischen Hamburg und Bremen bestehende Rivalität im nordamerikanischen Geschäft weiterhin die Ursache gewesen, dass ein solcher regelmässiger Schifffahrtsverkehr nach Nord-

1) S. Jahrbuch d. aml. Statistik d. Brem. Staates, Bd. III, H. 2, S. 84.

2) S. Tabell. Uebers. über Hamburgs Handel u. Schifffahrt 1853, S. 130.

amerika entstanden ist. Diese Rivalität trieb immer wieder zu neuen Unternehmungen auf der einen oder anderen Seite an und veranlasste, dass die Rhederei der einen Stadt hierin nicht hinter der anderen zurückblieb. Bezüglich der folgenden Ausführungen vgl. Baasch, Beiträge S. 199/209.

Bremen hat bereits im Jahre 1826 eine regelmässige Paket-schiffahrt nach den Vereinigten Staaten eröffnet und Hamburg war 1828 mit der Einrichtung einer ebenfalls regelmässig betriebenen Linie nach den Vereinigten Staaten gefolgt; sie ging aber bereits Anfangs der 30er Jahre wieder ein, weil ihr die Stütze, welche Bremen damals durch die Auswanderung erhielt, fehlte. Bremen war somit eine zeitlang der einzige Platz, der eine regelmässige Verbindung mit Amerika hatte. Erst im Jahre 1836, zur Zeit, als auch Hamburg einigen Anteil an der Auswandererbeförderung gewann, wurde durch den Schiffsmakler Robert Miles Sloman ein neuer Versuch mit einer regelmässigen Segelschiffslinie gemacht. Diese wurde zunächst mit 4 Schiffen betrieben, welche im Jahre 1837 9 Reisen von Hamburg nach New York und zurück machten. Obgleich nun die ersten Jahre diesem Unternehmen nicht günstig waren, da auch die Auswanderung wieder abnahm, so wurde es doch aufrecht erhalten, und im Jahre 1839 konnten bereits mit 5 Schiffen 11 Fahrten, 1841 12 Fahrten, 1845 aber 17 Reisen mit 7 Schiffen gemacht werden. Aber auch in Bremen blieb man nicht müßig. Hier wurde im Jahre 1842 neben der alten New Yorker Paketlinie noch eine zweite Linie, ebenfalls nach New York, eröffnet, die, wie die alte, mit 5 Schiffen 10 Fahrten im Jahre machte; ferner entstand hier noch eine dritte Linie nach Philadelphia mit 3 Schiffen, und endlich wurde in demselben Jahre von Bremen aus noch eine weitere Paketlinie nach New Orleans mit 2 Schiffen eröffnet. In Hamburg wurde 1845 eine zweite regelmässige Linie nach Amerika, und zwar auch nach New Orleans, begründet, wohin zunächst jährlich 3 Fahrten gemacht wurden, deren Zahl aber später vermehrt werden konnte. Eine dauernde Verstärkung seines Uebergewichts auf der nordamerikanischen Fahrt erhielt Bremen indessen im Jahre 1848 durch die Errichtung einer Dampferlinie nach New York, die unter amerikanischer Flagge betrieben wurde; es war zwar kein bremisches, sondern ein amerikanisches Unternehmen, welches von der amerikanischen Regierung subventioniert wurde, um eine schnellere Beförderung der Post zwischen dem europäischen Kontinent und Amerika zu erhalten, aber hierdurch wurde eine weitere Konkurrenz Hamburgs doch sehr erschwert. Die Hamburger Rheder wurden hierdurch indess nur zu weiteren Unternehmungen

angespornt. Der Verkehr mit den Vereinigten Staaten hatte jetzt auch schon, zumal seit derselbe im Jahre 1845 einen neuen Impuls durch die zunehmende Auswanderung empfangen hatte, einen Umfang angenommen, der die Existenz einer zweiten Linie von Hamburg nach New York noch möglich erscheinen liess.

Die Einfuhr aus den Vereinigten Staaten nach den Hansestädten, die im Durchschnitt der Jahre 1834/39¹⁾ 10,1 Mill. Mk. bco. betragen hatte, war im Durchschnitt der Jahre 1839/44 auf 11,6 Mill. Mk. bco. gestiegen. Die deutsche Ausfuhr, die infolge eines Prohibitivzolltarifs der Vereinigten Staaten im Jahre 1842 von 12,7 Mill. Mk. bco. im Durchschnitt der Jahre 1834/39 auf 5,9 Mill. Mk. bco. zurückgegangen war, hatte sich nach dem freihändlerischen Tarif des Jahres 1846 auch wieder gehoben, so dass der Wert der Ausfuhr Hamburgs von²⁾ 2,3 Mill. Mk. bco. im Jahre 1846 auf 3,8 Mill. Mk. bco. im Jahre 1847 stieg und diese günstige Konjunktur nun gab den Mut, noch vor Eröffnung der amerikanischen Dampferlinie ein neues Unternehmen ins Leben zu rufen, die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actiengesellschaft, welches zunächst, wie die anderen deutschen regelmässigen Schifffahrtsunternehmen, damals mit Segelschiffen betrieben wurde.

Wie es Slomans Verdienst gewesen war, die erste Hamburg-Amerikanische Segel-Packetfahrt ins Leben gerufen zu haben, und wie es ihm zu verdanken, dass in Hamburg 1848 die erste deutsche Dampfschiffslinie nach England errichtet wurde, so gelang es ihm auch, die erste unter deutscher Flagge betriebene transatlantische Dampfschiffslinie zu begründen; sie wurde im Jahre 1850 errichtet, und die „Helena Sloman“, (257 C. L. = 578 R.T.) das erste überseeisch fahrende Dampfschiff unter deutscher Flagge, eröffnete am 28. Mai 1854 die neue Linie. Durch Untergang des Dampfers auf seiner dritten Reise hörte diese Verbindung aber noch in demselben Jahre wieder auf, und es dauerte bis zum Jahre 1857, ehe mit Begründung des Norddeutschen Lloyd in Bremen ein neues deutsches transatlantisches Dampfschiffsunternehmen ins Leben trat.

Der Eifer, mit welchem die Rheder ihre Unternehmen im amerikanischen Verkehr betrieben, lässt die Bedeutung erkennen, welche dieser für sie hatte; in ihrem Vorgehen liegt aber auch eine ausserordentliche Energie und grosser Unternehmungsgeist, und diesen Eigenschaften ist es wohl nicht in letzter Linie zuzuschreiben, dass der Verkehr zwischen Deutschland und Amerika sich so rege

1) S. Soetbeer, Bd. III, S. 250.

2) S. Tabell. Uebers. über Hamburgs Handel u. Schifffahrt 1845/48, S. 13.

gestaltete und damit eine der wesentlichsten Grundlagen für die Vermehrung der deutschen Flotte wurde.

Doch nicht allein auf den Verkehr mit den Vereinigten Staaten ist das ausserordentliche Wachstum der hanseatischen Flotte (vergl. S. 165) zurückzuführen, sondern um dieses zu erklären, sind auch noch die Beziehungen zu den anderen überseeischen Ländern einer Betrachtung zu unterziehen.

Die Basis für die Entwicklung der Schifffahrt nach diesen Ländern bildete der Warenverkehr, welcher zwischen ihnen und Bremen und Hamburg stattfand. Nicht mit allen Ländern, mit denen Beziehungen unterhalten wurden, war indessen ein Fortschritt im Warenverkehr, wie er für die Ausbildung der Rhederei wünschenswert war, eingetreten, insbesondere nicht mit denjenigen Ländern, deren Zollpolitik eine lebhaftere Gestaltung des Handels verhinderte. So hatte der Wert der Ausfuhr von Hamburg nach Brasilien im Durchschnitt der Jahre 1836/38¹⁾ bereits 3,3 Mill. Mk. bco., 1845/49 aber nur 3 Mill. Mk. bco. betragen, und die Einfuhr aus Brasilien war in den gleichen Jahren von 12 Mill. Mk. bco. auf 10 Mill. Mk. bco. gefallen. Diese Abnahme des Handelsverkehrs war dadurch hervorgerufen worden, dass im Jahre 1839 mit Ablauf des im Jahre 1827 zwischen den Hansestädten und Brasilien geschlossenen Handelsvertrages, letzteres Land zu einer bedeutenden Zollerhöhung überging. Der Zoll z. B. auf Spirituosen, die einen Hauptausfuhrartikel Hamburgs nach Brasilien bildeten, war von 15 % und 5 % auf 50 % Eingangszoll und 3¹/₂ % Zollhausspesen erhöht. War aus diesem Grunde schon keine Möglichkeit geboten, hier mehr Schiffe als bisher zu beschäftigen, so wurde die Konkurrenz der Hamburgischen Rheder noch dadurch erschwert, dass wohl eine starke Einfuhr, dagegen nur geringe Ausfuhr, wie aus den obigen Zahlen hervorgeht, stattfand. Es erklärt sich das daraus, dass englische Handlungshäuser, welche den grössten Teil der Ausfuhr nach Brasilien lieferten, ihre Bezahlung in Rückladungen von Kolonialwaren nach Europa erhielten, die aber wegen der Bevorzugung der Erzeugnisse aus den eignen Kolonien nach England selbst nicht vorteilhaft eingeführt werden konnten, weshalb diese Waren meistens nach Hamburg konsigniert wurden, wo sie besser zu verwerten waren. Da es nun vorwiegend englische Häuser waren, welche diese Waren nach Hamburg verschifften, so bevorzugten diese naturgemäss auch die englische oder die billigere

1) Diese und alle späteren Angaben sind nach Soetbeer, Bd. I, II, III, in Verbindung mit den Tabell. Uebersichten des Jahres 1852, S. 95, 97.

dänische und schwedische Flagge; Hamburgische Schiffe dagegen erhielten nur diejenigen Ladungen, welche als Bezahlung von Hamburg ausgegangener Güter nach Hamburg zurückgingen, und so kam es, dass unter 119 Schiffen, welche im Jahre 1852 aus Brasilien in Hamburg ankamen, nur

	26	Schiffe	Hamburger	Flagge,
dagegen	29	„	grossbritannischer	„
	19	„	dänischer	„
und	22	„	schwedischer	„

waren; so wertvoll der Verkehr mit Brasilien für Hamburgs Handel war, so wenig vorteilhaft war er unter diesen Umständen für die Hamburgischen Rheder.

Auch in den Beziehungen zu Mexiko war ein Fortschritt nicht zu bemerken, obgleich Mexiko sonst viel deutsche Leinen einzuführen pflegte. Die Einfuhr in Hamburg aus Mexiko betrug im Durchschnitt der Jahre

1841/43	123 000	Mark	bco.
1845/49	139 000	„	„

Die Ausfuhr dahin

1839/41	3,3	Mill. Mark	bco.
1845/49	2,8	„	„

Es überwog zwar, umgekehrt wie in Brasilien, die Ausfuhr nach Mexiko die Einfuhr daher, aber im wesentlichen wurde die Sachlage für die Rhederei dadurch keine günstigere, und der Verkehr nach Mexiko ist deshalb auch nicht recht zur Bedeutung gelangt; im Jahre 1852 waren nur 5 Hamburgische Schiffe dahin abgegangen, während 7 Schiffe aus Mexiko in Hamburg ankamen.

Weit wichtiger für den Handel war die Insel Cuba. Die Einfuhr von dort hatte von 1845/49 jährlich einen durchschnittlichen Wert von 5,4 Mill. Mk. bco., die Ausfuhr von 3,5 Mill. Mk. bco.; trotzdem bot der direkte Verkehr nach Cuba infolge der Bevorzugung der spanischen Flagge, den Schiffen nur wenig Verdienst

Es zahlten in Cuba:

	spanische Schiffe	fremde Schiffe
Hafenzölle per Tonne	5 Real	12 Real
Werftgelder per Tag à 100 Ton	6 „	10 „
Eingangszoll von Waren	17 ¹ / ₄ ⁰ / ₀	24 ¹ / ₄ ⁰ / ₀
bzw.	24 ¹ / ₄ ⁰ / ₀	30 ¹ / ₄ ⁰ / ₀

beim Export zahlten:

Zucker per Kiste	87 ¹ / ₂ Cent	1 Dollar
Kaffee per Sack	53 „	61 Cent

Ferner wurde folgender Differenzialzoll auf Mehl erhoben:

Von Spanien in spanischen Schiffen	per Fass	16 Cent		
„ „ „ fremden „	„ „	48 „	mit	1 0/0
„ fremden Häfen in spanischen Schiffen	„ „	68 „	„	1 0/0
„ „ „ „ fremden „	„ „	76 „	„	1 0/0

Die meisten Warensendungen, welche von Hamburg und Bremen nach Cuba abgingen, mussten bei solchen Differenzen natürlich spanischen Schiffen zufallen, und diese verhinderten, dass die deutschen Schiffe einen grösseren Anteil an diesem Verkehr gewannen. Von den im Jahre 1852 von Hamburg nach Cuba abgegangenen Schiffen waren nur drei hamburgische, dagegen 14 spanische Schiffe; in umgekehrter Richtung kamen 69 Schiffe an, von denen auch nur 9 hamburgischer, 42 dagegen spanischer Nationalität waren.

Günstiger, als im Verkehr mit dieser Insel, lagen die Verhältnisse in St. Thomas, Portorico, Hayti und Venezuela. In Portorico freilich bestanden ähnliche Differenzialzölle, wie auf Cuba, doch wurde den hamburgischen Rhedern hierdurch im Verkehr mit Portorico kein Abbruch gethan, da die deutschen Schiffe, anstatt nach Portorico, nach dem nahe gelegenen Freihafen St. Thomas fuhren und dort die Ladung löschten, die nun auf spanischen Fahrzeugen weiter nach Portorico verladen wurde.

Mit Venezuela hatten die Hansestädte am 7. Mai 1837 einen Handelsvertrag geschlossen, der auf vollständiger Reciprocität beruhte, und diesem war es zuzuschreiben, dass, während im Jahre 1839 nur 3 Schiffe aus Venezuela in Hamburg eintrafen, diese Zahl im Jahre 1852 bereits 19 betrug.

Auch der Verkehr mit Buenos Aires und Montevideo war ein nicht unbedeutendes Feld für die hanseatische Rhederei geworden; Differenzialzölle wurden nicht erhoben, und deutsche Waren und Schiffe konkurrierten hier erfolgreich mit denen anderer Nationen. Die Ausfuhr dorthin, welche 1837/38 nur etwas über 1/2 Mill. Mk. bco. betrug, hatte erheblich zugenommen, sie betrug im Durchschnitt der Jahre 1845/49 1,1 Mill. Mk. bco. Die La Plata Häfen aber waren noch insofern für die hamburgische Rhederei von Bedeutung, als sie dorthin vielfach den Transport von Salz aus Portugal vermittelte; so kamen im Jahre 1844 nicht weniger als 72 hamburgische Schiffe am La Plata an, die solche Zwischenfahrten gemacht hatten, ein Beweis dafür, dass auch da, wo die Schifffahrt nicht durch den Eigenhandel unterstützt wurde, der Unternehmungsgeist der Rheder thätig war.

Ein hervorragend wertvolles Handelsgebiet aber hatte sich der hamburgischen Rhederei an der Westküste von Amerika erschlossen

und ihren Schiffen gleichsam Ersatz für das geboten, was ihnen auf der nordamerikanischen Fahrt durch bremische und auf der Fahrt nach Brasilien durch englische Schiffe verloren ging.

Der direkte Verkehr mit der Westküste, die durch ihren Reichtum an Mineralien für den Handel wichtig war, wurde schon versucht, als sie noch als Provinz unter spanischer Herrschaft stand. Von 1825 an wiederholten und mehrten sich diese Unternehmungen von Hamburg aus. Sie wurden von hier aus besonders erfolgreich betrieben, da Hamburg mit seinem vielseitigen Handel der geeignetste Platz war, um den verschiedenartigen Bedürfnissen der an der Westküste liegenden Staaten zu genügen, die nicht nur durch die grosse Anzahl dieser Staaten, sondern auch durch die Verschiedenheit der dortigen klimatischen Verhältnisse, sowie die lange Dauer der Reise dahin bedingt waren, so dass nur sehr reiche und ausgewählte Ladungen nach der Westküste abgingen, und diesen Vorteil, im Verkehr mit der Westküste, auswärts wie heimwärts wertvolle Ladung zu erhalten, haben die Hamburger Rheder, die meistens auch Kaufleute waren, sich eifrig zu Nutze gemacht. Sie liessen ihre Schiffe an der ausgedehnten Westküste Amerikas entlang fahren, um an den einzelnen Plätzen nach den Umständen Teile ihrer mannigfaltigen Ladung abzusetzen und dagegen Salpeter, Häute, Farbholz, Kakao, Chinarinde u. s. w. einzunehmen; an den grösseren Plätzen wurden Filialen begründet, die an kleineren Orten wiederum ihre Niederlassungen hatten, und auf diese Weise wurde ein häufiger und regelmässiger Absatz der deutschen Waren erzielt.

Von welcher Bedeutung dieser Verkehr nach der Westküste war, ergibt sich z. B. daraus, dass die Ausfuhr dahin im Durchschnitt der Jahre 1837/38 etwa 1,5 Mill. Mk. bco., dagegen im Durchschnitt der Jahre 1845/49 3,3 Mill. Mk. bco. betrug, ja sie war sogar grösser, als die Ausfuhr Hamburgs nach den Vereinigten Staaten. Ebenso zeigte auch die Einfuhr von dort nach Hamburg eine bedeutende Zunahme. Sie hatte 1837/38 jährlich einen Wert von etwa 250 000 Mk. bco., 1845/49 aber von 1,801 000 Mk. bco. und dementsprechend nahm auch die Zahl der hier verkehrenden hamburgischen Schiffe zu. Im Jahre 1837 gingen nur 7 hamburgische Schiffe nach der Westküste ab und 3 kehrten von dort direkt nach Hamburg zurück, 1852 gingen aber 35 hamburgische Schiffe hinaus und 25 segelten wieder direkt nach Hamburg. Die Fahrten nach der Westküste waren somit neben der nordamerikanischen Fahrt ein bedeutendes Erwerbsfeld für hamburgische Schiffe geworden.

Die bremer Schiffe¹⁾ machten ähnliche überseeische Reisen, wie die hamburgers; für sie bot zwar mehr als in Hamburg der Handel mit den Vereinigten Staaten die Hauptbeschäftigung, doch wurden auch nach Westindien häufig Reisen unternommen, und besonders in Cuba, Hayti und Portorico war die bremer Flagge häufig gesehen; ihre Beteiligung am Verkehr mit Cuba war trotz der Differenzialzölle Spaniens bedeutend. Es gingen z. B. im Jahre 1840 42 bremer Schiffe von Cuba ab, während im gleichen Jahre 44 Schiffe unter bremer Flagge dort ankamen. Die bremer Schiffe konkurrierten hier vorteilhafter als die Hamburger, weil das Hauptprodukt Cubas, Tabak, vorzugsweise in Bremen seinen Markt hatte, und die spanische Flagge mit Vorliebe den reichen Hamburger Markt, dagegen weniger Bremen aufsuchte; auch fuhren die bremer Schiffe nicht direkt nach Westindien, sondern meistens auf dem Umwege über die Vereinigten Staaten, da, wie bereits bemerkt, infolge der Auswanderung durchgehends mehr Schiffe mit Passagieren besetzt, nach den Vereinigten Staaten hinausfuhren, als dort Ladung fanden, infolgedessen diese über Cuba zurückkehrten.

Auch mit Hayti bestand direkte Verbindung; im Jahre 1840 liefen dort 14 direkt von Bremen kommende Schiffe ein, und ebenso unterhielten bremer Segler Verkehr mit Venezuela.

Aehnlich kombinierte Fahrten, wie von Bremen über die Vereinigten Staaten nach Cuba und nach Bremen zurück, wurden ferner nach dem La Plata unternommen; die Schiffe fuhren in diesem Falle meist nur teilweise beladen von Bremen aus, liefen dann die Capverdischen Inseln an, um mit Salz aufzufüllen, und segelten von dort direkt nach Buenos Aires; von hier kehrten sie entweder mit Häuten und Hörnern u. s. w. direkt nach Europa zurück, oder sie fuhren mit einer Ladung Fleisch nach Brasilien und Cuba, um dort Zucker und Kaffee für den heimischen Hafen zu laden.

Ausser in diesen Reisen fanden zahlreiche bremer Schiffe, gleich den hamburgischen, in der Fahrt zwischen Portugal und dem La Plata Beschäftigung. Nicht so vorteilhaft, wie die transatlantische, war, infolge der grösseren Konkurrenz, die europäische Frachtfahrt; immerhin aber war die Zahl der z. B. im Verkehr mit England, an dem sich bremische Schiffe vielfach von Hamburg aus beteiligten, ferner der in der Fahrt nach Belgien, Holland und Frankreich beschäftigten bremer Schiffe nicht gering und besonders häufig machten sie auch Reisen nach dem Mittelmeer.

1) Nach der Uebersicht der bremischen Seeschiffahrt von J. H. W. Smidt.
Peters, Die deutsch. Rhederei.

Die Mittelmeerfahrt zerfiel der Hauptsache nach in zwei Abteilungen, in die sogenannte Fruchtfahrt und die Triester Fahrt. In ersterer waren Malaga, Messina und Mentone die Hauptplätze, und dafür waren nur schnellsegelnde Schiffe verwendbar, weil die leicht verderblichen Südfrüchte eine möglichst rasche Beförderung notwendig machten. Die bremer Zweimastschuner waren wegen ihrer Schnelligkeit so gesucht, dass sie nicht nur für bremer Rechnung, sondern auch für hamburgener und für Rechnung der nordischen Staaten diese Fahrten machten.

Mit der Triester Fahrt, welche Rückladungen von Korinthen, Rosinen und Drogen lieferte, stand diejenige nach Cephalonien, Syrien, Samos und Smyrna meist in unmittelbarer Verbindung, und von Triest aus haben bremische Segler auch an der Frachtfahrt nach Südamerika und Westindien teilgenommen.

Waren viele der weitverzweigten Linien, auf denen sich hamburgener und bremer Schiffe bewegten, dem in guten Zeiten bewiesenen Unternehmungsgeist ihrer Rheder zu verdanken, so haben auch schlechte Jahre den Rhedern neue Bahnen gezeigt. Als z. B. anfangs der 40er Jahre ungünstige Konjunkturen herrschten, findet man hamburgener und bremer Schiffe in der Gönlandfahrt und in der Südsee mit dem Walfischfang beschäftigt¹⁾. Von Hamburg aus wurden in den Jahren 1842—44 jährlich 3 Walfischfänger ausgerüstet, und 11 bremer Schiffe lagen im Jahre 1844 in der Südsee dem Walfischfang ob.

Der Walfischfang erforderte grosses Kapital. Eine Expedition dauerte gewöhnlich 2—3, auch wohl 3—4 Jahre. Die Schiffe fuhren mit den östlichen Passatwinden bis in die Nähe der brasilianischen Küste und von hier aus so weit nach Süden, bis sie in den Bereich der in den niederen Breiten konstant vorherrschenden Westwinde gelangten; sie steuerten dann um Afrika herum auf Neuseeland zu, wo, je nach der Jahreszeit, an verschiedenen Hauptstellen Wochen und Monate lang gekreuzt wurde. Den Winter verbrachten die Schiffe in den Baien von Neuseeland. Wenn nun der Fang zu Ende, der Thran ausgekocht und das Schiff gehörig in Stand gesetzt und neu gemalt war, so ging die Reise um das Kap Horn herum in 3—4 Monaten nach Bremen zurück.

In welchem Umfange Bremen und Hamburg die überseeische Schifffahrt im Verhältnis zu ihrem übrigen Schifffahrtsverkehr betrieben, zeigen die folgenden Zahlen.

1) S. Gülich, Bd. V, S. 360.

In Bremen kamen im Jahre 1852¹⁾ an:

aus deutschen Häfen:	10	bremische	Schiffe	mit	1 731	Last	(	2 600	R.T.)	=	5,46	Proz.	
„ Grossbritannien:	53	„	„	„	7 369	„	(	11 100	„	)	=	16,89	„
„ d. übrig. Europa:	49	„	„	„	7 550	„	(	11 300	„	)	=	18,08	„
„ Nordamerika:	134	„	„	„	37 703	„	(	56 600	„	)	=	69,77	„
„ d. übr. Amerika:	88	„	„	„	12 059	„	(	18 100	„	)	=	55,49	„
„ Asien:	16	„	„	„	4 294	„	(	6 300	„	)	=	62,52	„
„ Afrika Australien:	2	„	„	„	576	„	(	900	„	)	=	64,29	„

Summa 352 bremische Schiffe mit 71 282 Last (106 900 R.T.) = 35,53 Proz. des Lastengehalts aller aus diesen Ländern in Bremen eingelaufenen Schiffe.

In Hamburg kamen im gleichen Jahre²⁾ an:

aus China u. Australien:	12	hamb. Schiffe	=	60	Proz. d. Zahl	aller v. dort in Hbg. angek. Schiffe
„ dem übr. Asien:	11	„	=	36,66	„	„
„ Afrika:	13	„	=	76,47	„	„
„ Nordamerika:	48	„	=	66,66	„	„
„ dem übr. Amerika:	119	„	=	34,90	„	„
„ Grossbritannien:	271	„	=	14,11	„	„
„ dem übr. Europa:	151	„	=	7,47	„	„

Summa 625 hamb. Schiffe = 14,08 Proz. der Zahl und 21,78 Proz. des Lastengehalts aller in Hamburg angekommenen Schiffe.

Aus den Zahlen über die angekommenen Schiffe geht hervor, dass sowohl Bremen, wie Hamburg, die bei weitem grössere Zahl ihrer Schiffe im überseeischen Verkehr beschäftigten, und dass die europäischen Interessen der Rheder diesem gegenüber nicht sehr bedeutend gewesen sind³⁾. Letzteres zeigt sich noch deutlicher in den hohen Prozentsätzen des Anteils, den die bremer und hamburg'ger Flagge am überseeischen Verkehr haben, und sie beweisen zugleich, dass die grosse Bedeutung des überseeischen Handels Hamburgs und Bremens hauptsächlich dem Unternehmungsgeist und weitem Blick ihrer Rheder zuzuschreiben ist. Hätte sich ihr Gesichtskreis auf Europa beschränkt, so würde wahrscheinlich der Anteil ihrer Flagge an dem europäischen Verkehr Hamburgs und Bremens grösser gewesen sein, ebenso wahrscheinlich aber auch würde die überseeische Schifffahrt Hamburgs und Bremens eine solche Ausdehnung nicht erhalten haben, wie sie nach den obigen Zahlen erreicht hat.

Zum Schluss nun noch ein kurzer Blick auf die Gestaltung des Warenverkehrs, auf den sich die Rhederei hauptsächlich stützen musste, und der durch die Rhederei andererseits herangezogen worden

2) S. aml. Jahrbuch der Stat. des brem. Staates 1869, S. 77.

3) S. Tabell. Uebersichten des hamb. Handels 1852, S. 94.

1) Man darf sich nicht dadurch irre machen lassen, dass z. B. 271 hamburgische Schiffe aus Grossbritannien und nur 48 aus Nordamerika eintrafen, denn da ein und dasselbe Fahrzeug in der Zeit, die es für eine Reise nach Nordamerika gebraucht, etwa 6—7 Fahrten nach England machen kann, so war für den Verkehr mit England nur 6.—7. Teil der Schiffe erforderlich, die der Verkehr mit Nordamerika in Anspruch nahm.

ist. Vorauszuschicken wäre noch einiges über den Einfluss des Zollvereins auf den Warenverkehr, da dieses indessen bereits an anderer Stelle (vgl. S. 83/86) geschehen ist, so möge hier der Hinweis darauf genügen.

Was zunächst die Gestaltung des Schifffahrtsverkehrs in Hamburg und Bremen anbetrifft, welcher den besten Massstab dafür abgiebt, ob der Warenverkehr zu- oder abgenommen hat, so finden sich hierüber folgende Zahlen; aus Hamburg gingen ab im Durchschnitt der Jahre

1833/35 ¹⁾	2 197	Schiffe mit	?	R.T.
1846/50 ²⁾	3 759	„ „	460 073	„

aus Bremen liefen aus im Durchschnitt der Jahre

1835/38 ³⁾	1 446	Schiffe mit	?	R.T.
1847/51 ⁴⁾	2 598	„ „	243 200	„

Die Zunahme in der Zahl der abgegangenen Schiffe ist also eine beträchtliche, und hieraus geht hervor, wie rasch beide Städte an Bedeutung gewinnen. Die Zahlen über die von Hamburger Assekuradeuren abgeschlossenen Versicherungen bestätigen dies. Der Wert derselben betrug in den Jahren⁵⁾

1824—31	durchschnittlich	143	Mill. Mark	bcu.
1832—39	„	212	„	„
1840—47	„	292	„	„

Betrachtet man ferner nun die Einfuhr der Haupthandelsartikel der beiden Städte, z. B. von Kaffee über Hamburg und von Tabak und Baumwolle über Bremen, so sieht man auch hierin eine solche Steigerung Platz greifen.

An Kaffee wurde in Hamburg importiert:

1835 ⁶⁾	384 000	Centner	1845 ⁶⁾	638 000	Centner
1836	431 000	„	1846	633 000	„
1837	502 000	„	1847	746 000	„
1838	489 000	„	1848	755 000	„

in Bremen wurde importiert:

Tabak

1835 ⁷⁾	296 000	Centner	1845 ⁸⁾	469 000	Centner
1836	258 000	„	1846	406 000	„
1837	306 000	„	1847	403 000	„
1838	238 000	„	1848	293 000	„

1) S. Reden, Hannover, S. 10.

2) S. Tabell. Uebersichten über Hamburgs Handel u. Schifffahrt 1895, S. 40.

3) S. Reden, Hannover, S. 149.

4) S. Jahrbuch der aml. Stat. des brem. Staates 1869, S. 76.

5) S. Tabell. Uebersichten des hamb. Handels 1845/48, S. 8.

6) Das., S. 7.

7) S. Reden, Hannover, S. 118.

8) S. Jahrbuch der aml. Stat. des brem. Staates 1869, Bd. III, S. 174.

Baumwolle

1835 ¹⁾	7 536	Centner		
1836	21 095	„		
1837	5 320	Packen und Ballen		
1838	6 007	„	„	„
1845 ²⁾	66 977	„	„	„
1846	43 728	„	„	„
1847	44 148	„	„	„
1848	57 316	„	„	„

Diese wenigen Zahlen mögen genügen. Die steigende Einfuhr und Ausfuhr, die Auswanderung, die Ausdehnung der überseeischen Schifffahrt, drängten mit Notwendigkeit auf eine Vergrößerung der Flotte hin, und Bremen sowohl, wie Hamburg, haben dieselbe in dieser Zeit denn auch ausserordentlich vermehrt, wie die folgenden Zahlen zeigen.

Bestand in Hamburg:

Ende				Verhältniszahl
[1836	146	Schiffe mit	11 326 Last à 6000 Pfd. (25 600 R.T.) ³⁾	100
1837	153	„	„ 11 991 „ „ (27 000 „)	
1838	163	„	„ 19 499 „ à 4000 Pfd. (29 200 „)	
1839	174	„	„ 21 362 „ „ (32 000 „) ⁴⁾	
1840	193	„	„ 23 811 „ „ (35 700 „)	140
1841	204	„	„ 25 123 „ „ (37 700 „)	
1842	214	„	„ 25 910 „ „ (38 900 „)	
1843	207	„	„ 25 830 „ „ (38 700 „)	
1844	206	„	„ 26 505 „ „ (39 800 „)	
1845	223	„	„ 28 534 „ „ (42 800 „)	168
			davon 2 Dampfer mit 598 „	
1846	228	„	„ 29 273 Last à 4000 Pfd. (43 900 „)	
1847	249	„	„ 33 304 „ „ (50 000 „)	
1848	257	„	„ 35 845 „ „ (53 800 „)	
1849	286	„	„ 41 027 „ „ (61 500 „)	
1850	326	„	„ 47 505 „ „ (71 300 „)	280
			davon 9 Dampfer mit 2 842 „	

Bestand in Bremen:

Ende				Verhältniszahl
[1836	133	Schiffe mit	16 621 Last (24 900 R.T.) ⁵⁾	100
1837	141	„	„ 17 354 „ (26 000 „)	
1838	153	„	„ 19 886 „ (29 800 „)	
1839	196	„	„ 26 474 „ (39 700 „)	
1840	213	„	„ 29 098 „ (43 600 „)	175
1841	226	„	„ 32 088 „ (48 100 „)	
1842	227	„	„ 32 577 „ (48 900 „)	
1843	218	„	„ 32 607 „ (48 900 „)	
1844	222	„	„ 33 693 „ (50 500 „)	
1845	228	„	„ 37 118 „ (55 700 „)	223
1846	226	„	„ 38 743 „ (58 100 „)	
1847	246	„	„ 45 878 „ (68 800 „)	
1848	232	„	„ 44 589 „ (66 900 „)	

1) S. Reden, Hannover, S. 122.

2) S. Jahrbuch der amtl. Stat. des brem. Staates 1869, Bd. III, S. 174.

3) S. Tabell. Uebersichten 1845/48, S. 47.

4) S. Tabell. Uebersichten des hamb. Handels 1852, S. 118.

5) S. Jahrbuch der amtl. Stat. des brem. Staates 1869, S. 86.

Ende		Verhältniszahl
1849	236 Schiffe mit 46 425 Last (69 600 R.T.) ¹⁾	
	(189) ²⁾ „ „ (36 712) „ (55 100 „)	
1850	222 „ „ 45 180 „ (67 800 „) ³⁾	272

Innerhalb dieser 14 Jahre wurde der Bestand der Schiffe beider Häfen also beinahe verdreifacht, während Preussen, dieselben Jahre zu Grunde gelegt, seinen Bestand nur im Verhältnis von 100 zu 188 erhöht hatte.

Vergleicht man die Rhedereien Hamburgs und Bremens miteinander, indem als Massstab für die Bedeutung der Rhederei die Grösse des Hafenverkehrs zu Grunde gelegt wird, der nach S. 163 in Hamburg etwa doppelt so stark war wie in Bremen, während die Rhederei beider Häfen gegen Ende der 40er Jahre ungefähr gleich gross war, so muss man sagen, dass die Rhederei in Bremen stärker als in Hamburg ausgebildet war. Seitens der Bremer Kaufleute war immer besonderes Gewicht auf die Rhederei gelegt worden, als bestes Mittel, um durch sie den Handelsverkehr Bremens nach allen Richtungen hin auszudehnen. Infolge dieses Bestrebens war auch die Beteiligung der bremischen Schiffe am heimatlichen Handel eine grössere, als die der hamburgischen Flagge am Hafenverkehr Hamburgs; in Bremen waren im Jahre 1852 35,53%⁴⁾ aller eingehenden und abgehenden Schiffe bremischer Nationalität, in Hamburg betrug der Anteil der hamburgischen Flagge im gleichen Jahr indessen nur 21,78%⁵⁾. Bremens Handel würde ohne die Bemühungen seiner Rheder auch niemals so ausgebreitete direkte Beziehungen mit den Kolonialländern erreicht haben. Die Schifffahrt der verschiedenen überseeischen Staaten und Kolonien, die dem hanseatischen Handel geöffnet waren, war mit Ausnahme der nordamerikanischen, noch wenig entwickelt oder anderweitig zu vorteilhaft beschäftigt, als dass der bremische Markt auf ihren Dienst sonderlich hätte rechnen können. In Ermangelung bremischer, hätten also fremde Schiffe als Frachtfahrer eintreten müssen, was nun allenfalls auch wohl geschehen wäre, wenn Bremens Handelslage eine so günstige, wie diejenige Hamburgs oder der niederländischen Häfen gewesen wäre. Da das

1) S. Stat. Nachr. über das Grossherzogtum Oldenburg 1857, S. 18.

2) Diese Zahl ist die im Jahrbuch der amtlichen Statistik des bremischen Staates angegebene; sie erscheint darum kleiner als die des vorhergehenden und des nachfolgenden Jahres, weil während des dänischen Krieges viele bremische Schiffe ihre Flagge wechselten (vgl. Stat. Nachr. über das Grossherzogtum Oldenburg 1857, S. 18), vgl. S. 28.

3) S. Jahrbuch der aml. Stat. des brem. Staates 1869, S. 86.

4) S. Jahrbuch der aml. Stat. des brem. Staates 1869, S. 77.

5) S. Tabell. Uebersichten des hamb. Handels 1853, S. 119.

aber nicht der Fall war, so waren die bremer Kaufleute darauf angewiesen, durch die eigene Schifffahrt den Handel herbeizuziehen, und darum waren auch die grössten bremischen Kaufleute gleichzeitig Rheder. Die Vorliebe für die Rhederei ging in Bremen so weit, dass darüber sogar eine Vernachlässigung des Binnenhandels seitens der bremer Kaufleute zu entstehen drohte¹⁾.

Die bremische Flagge bediente zum Teil auch den hamburgere Markt; so kamen in den Jahren²⁾

1838	25	bremische	Schiffe
1839	22	„	„
1840	43	„	„

in Hamburg an, während umgekehrt in Bremen im Jahre 1840 8 hamburgische Schiffe ankamen.

War es für die bremischen Rheder auch nicht leicht, immer den Weg für die Beschäftigung einer so grossen Anzahl von Schiffen zu finden, so hatten sie auf der andern Seite aber auch den Vorteil, dass, eben weil die Lage ihrer Stadt nicht so günstig war, auch die Konkurrenz der ausländischen und namentlich diejenige der englischen Flagge nicht schwer zu überwinden war.

Hamburgs Handel war dagegen zum grossen Teil auf dem englischen aufgebaut. England versah Hamburg, teils aus England selbst, teils aber auch direkt aus überseeischen Staaten, mit Manufaktur- und Kolonialwaren; weniger dagegen wurde Bremen von England aus versorgt. Der Anteil der englischen Flagge am hamburgischen Hafenvverkehr war infolgedessen grösser als derjenige irgend einer anderen Flagge, er betrug im Jahre 1852 49,89 %³⁾. Die hamburgere Rheder mussten mithin immer mit der englischen Flagge rechnen, und da diese in manchen überseeischen Ländern, z. B. zeitweise in den Vereinigten Staaten und auch in Brasilien⁴⁾, günstiger gestellt war, als die hansische Flagge, so musste auch den Hamburgere Rhedern, trotzdem der Handel ihrer Stadt ein so bedeutender war, eine Vermehrung ihrer Flotte sehr schwer fallen. Es kommt aber auch hier wohl in Betracht, was in allen grösseren Handelsstädten, deren Rhederei bis jetzt verfolgt ist, zu bemerken war, dass nämlich durch die Gelegenheit, leicht Kapitalien im Handel anlegen zu können, dieselben der Rhederei entzogen werden, und diese Gelegenheit war in Hamburg in grösserem Masse, als in Bremen vorhanden.

1) S. F. A. Delius, S. 17/18.

2) S. Smidt, S. 3.

3) S. Tabell. Uebersichten des hamb. Handels 1853, S. 119.

4) Vgl. S. 144 und S. 157.

Der Rhedereibetrieb Bremens und Hamburgs war nach dem, was darüber mitgeteilt werden konnte, wesentlich anders, als in Preussen; die ganze Entwicklung ist darum hier auch eine andere, als dort. Seit 1825 war das Aufstreben in der Rhederei dieser beiden Städte ein beinahe ununterbrochenes. Vorübergehend ungünstige Zeiten haben kaum auf sie eingewirkt. Sie stand auf der breiten Grundlage der überseeischen Schifffahrt, und ihr zu Hilfe kam der Handel der eigenen Stadt, sowie die Auswanderung. Sie unterscheidet sich hierdurch von der Ostseeschifffahrt wesentlich. Obwohl der Handel einzelner Ostseehäfen auch bedeutend war, so war er doch mehr einseitig und darum den Wechselfällen stärker unterworfen. Eine Auswanderung über die Ostseehäfen, die einen überseeischen Betrieb der Ostseerhederei hätte unterstützen können, ist um diese Zeit noch nicht hervorgetreten. Der Ostseehandel war ein europäischer, und auch die Schifffahrt blieb auf Europa beschränkt. Die Nordseehäfen dagegen standen mit allen Ländern der Erde in Beziehung, ihr Handel hatte einen internationalen Charakter. Ihre Rheder kannten die Bedürfnisse des Handels und konnten sich ihnen anpassen; an allen Fortschritten, die im Verkehr gemacht wurden, nahmen sie fast unmittelbar Teil. So sieht man auch hier die ersten bemerkenswerten Anfänge einer deutschen Dampfschifffahrt entstehen. Ihren Kaufleuten fehlte es nicht an Unternehmungsgeist, und als nun die englischen Navigationsakte aufgehoben wurden, da waren auch die Rheder Bremens und Hamburgs in der Lage, unmittelbar auf ihren bisherigen Leistungen weiterbauend, zur Förderung des heimischen Handels und der Schifffahrt in den jetzt erst eigentlich befreiten Welthandel einzutreten.

III. Die Rhedereien Hannovers und Oldenburgs.

Auch über die Schifffahrt dieser Länder liegen nur wenige Nachrichten vor. Bezüglich Hannovers ist man in der Hauptsache auf das von Reden im Jahre 1839 herausgegebene Werk über das Königreich Hannover und bezüglich der oldenburgischen Rhederei auf die statistischen Nachrichten über das Grossherzogtum Oldenburg vom Jahre 1857 angewiesen. Die hier gefundenen Mitteilungen konnten aus kurzen Notizen ergänzt werden, welche sich teils wiederum bei Brämer, teils in dem kleinen Buch von Oehlrich, „Die deutsche Küste“, fanden.

Obwohl Hannover und Oldenburg sich wegen ihrer mannigfaltig gestalteten Küste, welche durch die Elbe, Weser und Ems

mit dem Hinterlande die notwendige Verbindung hat, zum Betriebe der Schifffahrt in hohem Masse eignen, ist eine selbständige Seeschifffahrt, auf Eigenhandel begründet, in grösserem Umfange doch nicht betrieben worden. Dies lag daran, dass Bremen und Hamburg den ganzen Handel des oldenburgischen und hannöverschen Landes an sich zogen. Im westlichen Teile Hannovers waren nur Emden und Leer von einiger Bedeutung. Die holländischen Häfen im Westen und Bremen im Osten waren entfernt genug, um die Existenz dieser Häfen nicht wesentlich zu schädigen, aber ihr Handelsverkehr war nicht gross. In den Bezügen von Kolonialwaren waren sie doch meist auf den Zwischenhandel Englands, Hollands, Bremens oder Hamburgs angewiesen. Eine Schiffsladung Kaffee hätte in Emden oder Leer kaum Verwendung finden können, die Häfen selbst waren nur klein, das Hinterland dünn bevölkert und ohne Industrie. Die Produkte des gewerblich entwickelten Rheinlandes gingen, wenn sie zur Ausfuhr über See gelangten, westlich von ihnen den Rhein hinab nach den holländischen Häfen, oder nach Antwerpen, und über diese versorgte sich auch das Rheinland mit Einfuhrgütern. Ein Durchfuhrverkehr konnte sich auch nicht entwickeln, da der Zollverein von dem Steuerverein, den Hannover mit Oldenburg bis zum Jahre 1854 bildete, durch erhöhte Zölle abgeschlossen war. So musste z. B. im Jahre 1846 an Zoll gezahlt werden¹⁾:

	im Steuerverein pro 100 Pfd.		im Zollverein pro 100 Pfd.	
für Seidenwaren	12 Thlr.	12 ggr.	110 Thlr.	
„ Baumwollwaren	12 „	12 „	50 „	
„ kurze Waren	16 „	16 „	50 „	
„ Eisenwaren	6 „	6 „	10 „	
„ Kaffee	3 „	3 „	6 „	12 ggr.
„ rohen Zucker	1 „	12 „	8 „	
„ Tabak	1 „	1 „	5 „	12 „
„ Wein	3 „	3 „	8 „	

Schon im Jahre 1839 hatte Reden den Anschluss Hannovers und Oldenburgs an den Zollverein, mindestens aber erhebliche Verkehrserleichterungen auf der südwestlichen Grenze des Königreichs, als höchst wünschenswert für die Hebung des Verkehrs im hannöverschen Lande hingestellt²⁾.

Der Seeverkehr in den hannöverschen Häfen war in den 30er

1) S. Oehlich, S. 39.

2) S. Reden, Hannover, S. 254.

Jahren nur gering, und er hat sich, soweit sich dieses verfolgen lässt, später noch eher verschlechtert als verbessert¹⁾.

In Emden liefen ein:

1835 ²⁾	744	Schiffe mit	15 245	Last (22 900 R.T.)
1836	751	„ „	19 150	„ (28 700 „)
1837	776	„ „	18 399	„ (27 600 „)
1838	653	„ „	16 189	„ (24 600 „)
1845 ³⁾	880	„ „	12 080	„ (18 100 „)
1846	909	„ „	14 745	„ (22 100 „)
1847	1040	„ „	15 567	„ (23 400 „)

In Leer liefen ein:

1835 ⁴⁾	890	Schiffe mit	14 435	Last (21 700 R.T.)
1836	1064	„ „	17 202	„ (25 800 „)
1837	1160	„ „	18 675	„ (28 000 „)
1838	1113	„ „	18 759	„ (28 100 „)
1851	856	„ „	11 040	„ (16 600 „)
1852	922	„ „	12 381	„ (18 600 „)
1853	803	„ „	10 913	„ (16 400 „)

Der bedeutendste Rhedereiplatz des Königreichs, Papenburg⁵⁾, war als Hafen vollends fast unbekannt; es liefen hier ein:

1835 ⁶⁾	259	Schiffe mit	5 260	Last (7 900 R.T.)
1836	222	„ „	4 032	„ (6 000 „)
1837	289	„ „	5 207	„ (7 800 „)
1838	266	„ „	5 083	„ (7 600 „)

Ausser den genannten drei Häfen existierten an der Küste, wegen der vorgeschobenen Inseln und Watten freilich wenig zu eigentlichen Seehäfen geeignet, noch eine Reihe kleinerer Hafenplätze und Siele, die aber fast nur Küstenverkehr hatten.

Aehnlich wie in Ostfriesland lagen die Verhältnisse in der Landdrostei Stade, wo Harburg der grösste Hafen war. So vorteilhaft die Lage dieser Stadt sonst ist, so besass auch sie keinen Eigenhandel, auf dem sich eine Rhederei in ausgedehnterem Betriebe hätte begründen lassen, sondern nur einen lebhaften Speditionshandel nach und von England, Frankreich, Holland und Belgien. Die ansässigen

1) Ueber die weiteren Ursachen vgl. Reden, Deutschland und das übrige Europa, S. 690.

2) S. Reden, Hannover, S. 227.

3) S. Reden, Deutschland und das übrige Europa, S. 690.

4) S. Reden, Hannover, S. 232.

5) Papenburg war eine im Jahre 1675 entstandene Moorkolonie, die fast vorwiegend von Schiffen (im Jahre 1852: 900 unter 2745 männlichen Einwohnern) bewohnt war. Der Mangel an genügendem Erwerb, eine hervorragende Willenskraft, Arbeitsamkeit und Intelligenz der Bewohner aber hatte den Ort zu einem bedeutenden Rhedereiplatze erhoben. S. Reden, Deutschland und das übrige Europa, S. 694.

6) S. Reden, Hannover, S. 236.

Kaufleute vermittelten die Beförderung von Gütern nach Böhmen, Oesterreich, Bayern, Württemberg, Preussen, Sachsen, Hessen und Braunschweig, sie besorgten ferner die Spedition der von Hamburg, Altona, Lübeck und aus dem Lauenburgischen und Mecklenburgischen einkommenden und dorthin gehenden Güter¹⁾, betrieben aber keine Rhederei.

Der andere Hafen, Geestemünde, war erst zu Ende der 40er Jahre angelegt worden und hatte daher überhaupt noch keine Bedeutung.

Die übrigen an dem unteren Laufe der Weser und Elbe und im Landwursten gelegenen Ortschaften, von denen aus Schifffahrt betrieben wurde, besaßen nicht eigentliche Häfen, sondern nur Schiffliegstellen, wie z. B. das Spikaer-, Capper-, Dorumer-, Padingbütteler-, Weddewardener Siel und das Wremer Tief; von letzterem, als dem bedeutendsten unter ihnen, wurde in geringem Umfange auch Seeschifffahrt mit Getreide unterhalten.

Von den Rhedereien der einzelnen Häfen ist diejenige Emdens einst von Bedeutung gewesen. Im Jahre 1536 sollen die Emdener bereits angefangen haben, grosse Schiffe in See zu senden. Das erste war 150 Last gross, nachher folgten solche von 200—300 Last. Doch verfiel die Rhederei wieder. Erst unter der preussischen Regierung begann sie, sich wieder zu heben. Friedrich der Grosse suchte sie zu fördern, indem er Emden zum Freihafen machte und zur Seeschifffahrt ermunterte; unter seiner Regierung fand auch schon eine direkte Verbindung mit Indien und China statt. Zur Zeit des siebenjährigen Krieges und der englisch-amerikanischen Kämpfe stieg die ostfriesische Schifffahrt weiter empor, und damals stand auch die Emdener Rhederei in Blüte, aber die nachfolgenden Napoleonischen Kriege brachten sie wieder zu Fall.

Im Jahre 1823 wurde in Emden eine Navigationsschule errichtet; es bestand für die hannöverschen Seeleute indessen nicht, wie in Preussen und in den Hansestädten, die Verpflichtung, diese Schule auch zu besuchen²⁾.

1) S. Reden, Deutschland und das übrige Europa, S. 686.

2) Das Nichtbestehen einer solchen Verpflichtung erklärt sich aus der Art des Rhedereibetriebes. In der Küstenschifffahrt oder in der Fahrt nach England und der Ostsee, in welcher die ostfriesischen Schiffe meistens beschäftigt waren, waren theoretische Kenntnisse weniger verwendbar. Der Schiffer brauchte auch weniger selbstständig zu handeln, da er seine Ordres meistens von Hause empfing; die ostfriesischen Rheder sahen deshalb lieber einen praktischen, als einen an theoretischen Kenntnissen reichen und erfahrenen Seemann, wenn ersterer nur glücklich fuhr und in seinen Ausgaben sparsam war; solange die

Emden besass:

						Verhältniszahl
1784	273	Seeschiffe mit	19 289	Last (28 900 R.T.) ¹⁾		
Anfang						
1837	84	„ „	4 800	„ (7 200 „) ²⁾		100
1847	132	„ „	8 057	„ (12 100 „) ^{3) 4)}		
1849	103	„ „	7 472	„ (11 200 „) ⁵⁾		156

Papenburg:

						Verhältniszahl
Anfang						
1837	119	Schiffe mit	5 450	Last (8 200 R.T.) ⁶⁾		100
1847	181	„ „	12 290	„ (18 400 „) ^{2) 4)}		
1849	146	„ „	7 973	„ (11 900 „) ⁵⁾		146

Leer

						Verhältniszahl
Anfang						
1838	25	Seeschiffe mit	1 488	Last (2 200 R.T.) ⁷⁾		100
1847	45	„ „	3 000	„ (4 500 „) ^{3) 4)}		
1849	41	„ „	1 944	„ (2 900 „) ⁵⁾		131

In dem östlichen Teile Hannovers zwischen Weser und Elbe gab es im Jahre ⁸⁾

1846	21	Seeschiffe mit	2 228	Last (3 300 R.T.)
1847	22	„ „	2 328	„ (3 500 „)
1848	23	„ „	2 402	„ (3 600 „)
1849	23	„ „	2 482	„ (3 700 „)
1850	25	„ „	2 757	„ (4 100 „)

Sie waren teils im Wesergebiet bei Rönnebek, Rekum, auf der Höhe von Vegesack und bei Bremerhaven beheimatet, teils an der Elbe bei Freiburg und in der Vogtei Cranz; ferner waren in

Harburg

1849 1 Schiff mit 33 Last (50 R.T.)⁴⁾

Geestemünde

1849 1 Schiff mit 81 Last (120 R.T.)⁴⁾

Fahrten also nicht über Nordeuropa hinaus ausgedehnt wurden, musste hiernach weder den Rhedern noch den Schiffern der Besuch der Navigationsschule dringend notwendig erscheinen.

1) S. Reden, Hannover, S. 226.

2) S. Gülich, Tab. z. T. II, S. 137

3) S. Reden, Deutschland und das übrige Europa, S. 534.

4) Es dürften hierin ebenso wie in den Zahlen des Bestandes der Häfen Papenburg und Leer eine grössere Anzahl Küstenschiffe eingeschlossen sein.

5) S. Brämer, S. 350.

6) S. Reden, Hannover, S. 235.

7) S. Reden, Hannover, S. 231.

8) S. Stat. Nachrichten des Grossherzogtum Oldenburg, S. 18.

Der Bestand der gesamten hannöverschen Rhederei war:

Anfang			Verhältniszahl
1834	22 918 Last	(34 400 R.T.)	
1837	24 155 „	(36 200 „) ¹⁾	100
1846	28 840 „	(43 300 „) ²⁾	
1847	35 883 „	(53 800 „) ^{1) 3)}	
1849	33 118 „ Seeschiffe	(49 700 „) ⁴⁾	136
1850	33 187 „ „	(49 800 „) ^{4) 5)}	

Vergleicht man die Jahre 1837 und 1849 miteinander, so lässt sich zwar eine nicht unbeträchtliche Besserung in der Rhederei wahrnehmen, indessen ist der Fortschritt bei weitem nicht so bedeutend, wie bei Bremen und Hamburg in derselben Periode, was durch den wenig entwickelten Handel Hannovers leicht erklärlich wird.

Die hannöversche Rhederei zeigt eine ähnliche Entwicklung, wie die Rhederei Schleswig-Holsteins, mit welcher sie auch im übrigen die grosse Anzahl Küstenschiffe gemein hatte; so waren in Ostfriesland Ende 1834⁶⁾ von insgesamt 952 Schiffen mit 16 109 Last (24 200 R.T.)

unter	2 Last	140 Schiffe
von 2— 20	„	493 „
„ 20— 50	„	214 „
„ 50—100	„	88 „
über	100 „	25 „

Im Landdrosteibezirk Stade waren von insgesamt 809 Schiffen mit 6809 Last (10 200 R.T.)

unter	2 Last	26 Schiffe
von 2— 20	„	729 „
„ 20— 50	„	43 „
„ 50—100	„	9 „
über	100 „	2 „

Aus einer Addition des Bestandes der Seeschiffe Papenburgs, Emdens und Leers (Harburg und Geestemünde kommen noch nicht in Betracht) lässt sich ermitteln, dass etwa die Hälfte der Tragfähigkeit aller hannöverschen Schiffe auf Seeschiffe entfällt, nämlich im Jahre 1837: 11 738 Last (17 600 R.T.)⁷⁾, die übrigen waren Küstenschiffe.

1) S. Reden, Deutschland und das übrige Europa, S. 534.

2) S. Oehlrich, S. 160.

3) S. S. 172, Anm. 4.

4) S. Brämer, S. 346.

5) Nach Lexis, Art. Schifffahrt im Handw. d. Staatsw., Bd. V, S. 561:
708 Seeschiffe mit 47 000 R.T.

6) S. Reden, Hannover, S. 235.

7) Reden, Hannover, S. 202 giebt die Tragfähigkeit aller hannöverschen Schiffe über 25 Last für das Jahr 1839 auf 15 000 (22 500 R.T.) an.

Schon in der überwiegenden Zahl kleiner Schiffe, die sich in der obigen Zusammenstellung zeigt, spricht sich der Charakter der hannöverschen Rhederei aus; sie diente vorwiegend dem Küstenverkehr. Es ergibt sich dies aus der Zahl der z. B. in den Häfen des Landdrosteibezirkes Aurich eingelaufenen Schiffe, welche im Jahre 1834: 3319 betrug, darunter 2812 einheimische¹⁾.

Ausser im Küstenverkehr waren namentlich grössere Schiffe vorwiegend in der weiteren nordeuropäischen Frachtfahrt beschäftigt, doch waren auch überseeische Reisen nicht ungewöhnlich. Daneben wurden regelmässige Verbindungen durch die sogenannten Reihfahrten von Emden aus mit Amsterdam, Bremen, Hamburg und den an der friesischen Küste gelegenen Orten unterhalten.

Die Schifffahrt mit kleineren Schiffen wurde in Ostfriesland theils für eigene Rechnung des Eigentümers, welcher zugleich Führer des betreffenden Schiffes war, und dann mit Frau und Kind an Bord wohnte, theils aber auch, was meistens bei den grösseren Schiffen der Fall war, von Rhedern betrieben; nicht selten auch hatten die Schiffsführer, wie in der mecklenburgischen Rhederei, einen Anteil an dem Schiffe.

Aehnlich stand es in dem östlichen Teile Hannovers. Die hannöverschen Schiffer in der Landdrostei Stade trieben durchweg weniger Handel nach den Küsten benachbarter Länder wie die Schiffer Ostfrieslands, sie waren zumeist in der Fahrt mit Landesprodukten nach Hamburg und Bremen beschäftigt. Die Schiffe dienten als Leichterfahrzeuge für etwaige Ladungen, welche z. B. ein nach Hamburg segelndes Schiff für Bremen mit sich führte; im übrigen versorgten sie die Küstenplätze mit hamburgischen und bremischen Waren. Schiffe mittlerer Grösse dagegen brachten auch Getreide, Wolle, Wachs, Honig, Hanf, Flachs und Obst nach England; vorübergehend hat auch der Walfischfang einige hannöversche Schiffe beschäftigt. Die grossen Seeschiffe standen vorwiegend im Dienste hamburgischer oder Bremer Kaufleute.

Die Entwicklung der oldenburgischen Rhederei ist wesentlich verschieden von derjenigen Hannovers, obgleich der Charakter des Handels in beiden Staaten, soweit er für die Schifffahrt dieser Staaten in Betracht kommt, ziemlich der gleiche ist. Eigentlicher Grosshandel war im Grossherzogtum in erheblichem Masse nicht zu Hause. In allen Gebieten Oldenburgs war die Landwirtschaft das vorherrschende Gewerbe. Die technischen Gewerbe dehnten sich meist nicht

1) S. Reden, Hannover, S. 247.

weiter aus, als zur Befriedigung des örtlichen Bedarfs notwendig war. Nur in der Stadt Oldenburg und in Varel befanden sich einige grössere Fabriken. Im Amte Bockhorn wurde Leinen- und Baumwollweberei als Hausindustrie und im Amte Delmenhorst die Korkschneiderei betrieben.

Von den beiden Häfen Oldenburgs, Elsfleth und Brake, war Elsfleth an der Hunte sehr zurückgegangen, seitdem im Jahre 1820 der Elsflether Zoll abgelöst war¹⁾. Im Jahre 1852 liefen hier nur 239 Schiffe mit 9558 Last (14 000 R.T.) ein. Viel bedeutender war Brake, welches im Jahre 1836 Freihafen wurde; es war der eigentliche Seehafen des oldenburgischen Landes und vermittelte infolge seiner günstigen Lage an der unteren Weser sogar einen Teil des bremischen Handels; eine beträchtliche Anzahl von Bremen kommender Auswanderer ging über Brake nach Amerika; ihre Zahl betrug im Jahre:

1845 ²⁾	5525	Personen
1846	1979	„
1847	2562	„
1848	2020	„
1849	2384	„
1850	2018	„

Der Schiffsverkehr war deshalb auch lebhafter als in Elsfleth; in Brake liefen im Jahre 1822 bereits 310 Seeschiffe ein; ihre Zahl nahm allerdings nach der Anlage Bremerhavens, stromabwärts am gegenüberliegenden Ufer der Weser, in den nächsten Jahren ab. Sie betrug:

1833 ³⁾	259	Seeschiffe
1834	192	„
1836	128	„
1837	148	„
1838	156	„

Doch waren teils infolge der zunehmenden Auswanderung im Jahre 1852 wiederum nicht weniger als 825 Schiffe mit 39 793 Last (59 700 R.T.) eingelaufen.

Der Bestand der oldenburgischen Rhederei war:

Anfangs						
1829	356	Schiffe mit	6 724	Last (10 100 R.T.)	über 5	Last ⁴⁾
1846	477	„ „	12 677	„ (19 100 „)	„	„
1847	480	„ „	12 877	„ (19 300 „)	„	„
1848	487	„ „	13 810	„ (20 700 „)	„	„
1849	496	„ „	15 459	„ (23 200 „)	„	„
1850	495	„ „	14 932	„ (22 400 „)	„	„

1) S. Reden, Hannover, S. 179.

2) S. Stat. Nachrichten über das Grossherzogtum Oldenburg, S. 118.

3) S. Reden, Hannover, S. 181.

4) S. Stat. Nachrichten über das Grossherzogtum Oldenburg, S. 33.

Davon waren etwa zwei Drittel Seeschiffe nämlich:

Anfangs	Schiffe	mit	Last	(10 100 R.T.)	über 5 Last]	Verhältniszahl
1829	356		6 724			100
1837	85 Seeschiffe	„	3 614	„ (5 400 „)	„	1)
1839	80	„	4 000	„ (6 000 „)	„	2)
1845	98	„	6 600	„ (9 900 „)	„	3)
1846	137	„	8 061	„ (12 100 „)	„	4)
1847	137	„	8 339	„ (12 500 „)	„	223
1848	148	„	9 276	„ (13 900 „)	„	
1849	161	„	11 000	„ (16 500 „)	„	
1850	149	„	10 278	„ (15 400 „)	„	284

Von ihnen waren beheimatet in

Esfleth

Anfangs	Schiffe	mit	Last	(1 300 R.T.)	über 5 Last ⁵⁾	Verhältniszahl
1829	41		1 513			100
1837	46	„	2 126	„ (3 200 „)	„	1)
1846	54 Seeschiffe	„	3 208	„ (4 800 „)	„	5)
1847	51	„	3 325	„ (5 000 „)	„	4)
1848	55	„	3 567	„ (5 400 „)	„	
1849	63	„	4 439	„ (6 700 „)	„	
1850	59	„	4 154	„ (6 200 „)	„	274

Brake

Anfangs	Schiffe	mit	Last	(1 500 R.T.)	über 5 Last ⁵⁾	Verhältniszahl
1829	62		1 021			100
1837	9	„	544	„ (800 „)	„	1)
1846	88 Seeschiffe	„	2 554	„ (3 800 „)	„	5)
1847	95	„	2 839	„ (4 300 „)	„	
1848	101	„	3 066	„ (4 600 „)	„	
1849	104	„	3 583	„ (5 400 „)	„	
1850	109	„	3 444	„ (5 200 „)	„	337

Die Zunahme der oldenburgischen Rhederei ist mithin eine viel stärkere, als in Schleswig-Holstein und Hannover; doch ist dieser Aufschwung auf das Wesergebiet beschränkt. In dem oldenburgischen Jade- und Emsgebiet war die Zunahme eine weit geringere, wie dies die folgenden Prozentsätze, welche den Anteil an der gesamten oldenburgischen Rhederei in den Jahren 1829 und 1850 darstellen, ergeben; es entfielen inkl. der Küstenschiffe auf das Wesergebiet⁶⁾

1829 209 Schiffe mit 4 519 Last (6 800 R.T.) = 67,2 Proz.
 1850 310 „ „ 11 925 „ (17 900 „) = 79,9 „

Jadegebiet

1829 67 Schiffe mit 1 628 Last (2 400 R.T.) = 24,2 Proz.
 1850 69 „ „ 1 704 „ (2 600 „) = 11,4 „

1) S. Reden, Deutschland und das übrige Europa, S. 536.

2) S. Reden, Hannover, S. 178.

3) S. Oehlich, S. 162.

4) S. Stat. Nachrichten über das Grossh. Oldenburg, S. 36.

5) Das., S. 4.

6) Das., S. 32.

Emsgebiet

1829	80	Schiffe mit	577	Last (900 R.T.)	= 8,6	Proz.
1850	116	„ „	1 303	„ (2 000 „)	= 8,7	„

Im Wesergebiet sind auch die grösste Anzahl der Seeschiffe vertreten, nämlich

Anfangs						
1846	97	Seeschiffe mit	6 668	Last (10 000 R.T.) ¹⁾		
1847	98	„ „	6 981	„ (10 500 „)		
1848	104	„ „	7 722	„ (11 600 „)		
1849	118	„ „	9 467	„ (14 200 „)		
1850	109	„ „	8 844	„ (13 300 „)		

im Jadegebiet dagegen nur

Anfangs						
1846	31	Seeschiffe mit	1 103	Last (1 700 R.T.) ²⁾		
1847	33	„ „	1 172	„ (1 800 „)		
1848	35	„ „	1 285	„ (1 900 „)		
1849	32	„ „	1 135	„ (1 700 „)		
1850	32	„ „	1 165	„ (1 700 „)		

im Emsgebiet

Anfangs						
1846	9	Seeschiffe mit	209	Last (400 R.T.) ³⁾		
1847	6	„ „	186	„ (300 „)		
1848	9	Seeschiffe mit	269	Last (400 R.T.)		
1849	11	„ „	398	„ (600 „)		
1850	8	„ „	269	„ (400 „)		

Die grosse und wachsende Anzahl der Seeschiffe im oldenburgischen Wesergebiet trotz des nur geringen oldenburgischen Eigenhandels lässt schon darauf schliessen, dass die Rhederei in diesem Teile Oldenburgs durch den bremischen Handel stark beeinflusst ist, und dem war auch so. Bremen besass nämlich für seinen überseeischen Handel vorzugsweise sehr grosse Fahrzeuge⁴⁾, die sich besser auf langen transatlantischen, als auf kurzen europäischen Reisen bezahlt machten; für letztere waren die kleinen oldenburgischen Schiffe von etwa 50—100 Last (75—150 R.T.) geeigneter, und da diese auch eine sehr tüchtige Besatzung hatten, so bedienten sich die bremer Kaufleute der oldenburgischen Schiffe für kürzere Reisen mit grosser Vorliebe. Sie bildeten gleichsam einen Bestandteil der bremischen Flotte und waren für den europäischen Handel nicht zu entbehren, und je mehr letzterer zunahm, um so grösser konnte auch die Zahl der oldenburgischen Schiffe werden.

1) S. Stat. Nachrichten über das Grossherzogtum Oldenburg, S. 11.

2) Das., S. 25.

3) Das., S. 29.

4) Für damalige Verhältnisse gross; die durchschnittliche Grösse eines bremer Schiffes war im Jahre:

1850	ca. 300 R.T.,	eines Hamburger Schiffes	ca. 200 R.T.
1897	„ 950 „	„ „	„ „ 830 „ netto.

Für eigene Rechnung zu fahren, war in Oldenburg weniger üblich; doch wo es unternommen wurde, ist auch dies mit Erfolg geschehen. Bis zu Anfang der 40er Jahre waren die oldenburgischen Schiffe fast nur im Handel mit den Ländern an der Nord- und Ostsee, namentlich im Verkehr mit England beschäftigt; sie vermittelten die Ausfuhr von Getreide und Holz und die Einfuhr von Steinkohlen, Eisen und Eisenbahnschienen, wobei die um diese Zeit noch günstigen Frachten die Lust zu grösseren Unternehmungen noch wenig aufkommen liessen. Erst die schon mehrfach berührte Handelskrise im Anfang der 40er Jahre, die Stockung im Handel mit England und das damit verbundene Sinken der Frachtpreise rief grössere Unternehmungen hervor. Die Zahl der auf die grönländische Fischerei gehenden Schiffe wurde vermehrt, und an Stelle von nur zwei Schiffen, die diesem Geschäft im Jahre 1843 oblagen, waren von 1844/46 jedes Jahr neun oldenburgische Schiffe mit dem Robbenschlag und Walfischfang beschäftigt. Andere gingen nach dem Mittelländischen und Schwarzen Meer, teils auch nach Amerika, oder suchten Beschäftigung in Reisen zwischen fremden Häfen; diese Fahrten wurden auch später beibehalten, als die Krise, aus der sie entstanden, längst vorüber war und der einmal geweckte Unternehmungsgeist wuchs mit dem Erfolge derselben¹⁾.

Was die Rhederei der Gebiete um den Jadebusen betrifft, wozu auch die Insel Wangerooge gehört, so hat hier, wie bemerkt, die Rhederei einen grösseren Umfang nicht angenommen. Die Schifffahrt beschränkte sich in der Hauptsache auf die Ausfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse des nicht sehr ausgedehnten Hinterlandes und auf die Versorgung desselben mit fremden Produkten. Sie diente dem Verkehr der einzelnen Küstenpunkte, und die grössere Frachtfahrt wurde fast gar nicht betrieben. Ebenso wenig bedeutend war die Rhederei im oldenburgischen Emsgebiet, wo sie auch vorwiegend Küstenschifffahrt war.

Für das hervorragende Interesse, welches die Bevölkerung des oldenburgischen Wesergebietes für die Schifffahrt zeigte, liefert insbesondere das Amt Elsflath einen Beweis, indem manche der Bewohner, deren Hauptgewerbe sonst die Landwirtschaft war, nebenher noch Seeschifffahrt trieben, so dass man diese eben sowohl als Bauern wie als Schiffer bezeichnen konnte. Wenn die Arbeit in der Landwirtschaft nicht so dringlich war und die weitere Besorgung derselben den übrigen Familienmitgliedern überlassen werden konnte, so

1) S. Stat. Nachrichten des Grossherzogtums Oldenburg 1857, S. 12.

ging der Mann auf den Walfisch- oder Heringsfang, um dann nach beendeter Reise, gewöhnlich zur Erntezeit, zu dem eigentlichen Gewerbe zurückzukehren; dieser Art Leute gab es im Amte Elsfleth im Jahre 1855 40¹⁾ (neben 83 Schiffsführern, 133 Steuerleuten und Matrosen).

Wäre dieses Interesse für die Schifffahrt bei der Bevölkerung nicht vorhanden gewesen, so wären wahrscheinlich nicht so viele oldenburgische Schiffe in der bremischen Rhederei beschäftigt gewesen, sondern Bremen hätte seine Flotte entsprechend vermehrt. So aber hatte die Liebe zur Seeschifffahrt auch im Oldenburgischen eine selbstständige Rhederei ermöglicht.

1) S. Stat. Nachrichten des Grossherzogtums Oldenburg, 1857, S. 38.

Vierter Abschnitt.

Ueberblick über die gesamte deutsche Rhederei.

In folgendem wird nun eine Zusammenstellung des Einzel- und Gesamtbestandes der Rhedereien des Ostseegebiets und des Nordseegebiets gegeben. Um die Uebersicht zu erleichtern, sind die Angaben der Lastenzahl fallen gelassen und der Bestand ist nur nach Register-Tons verzeichnet.

Eine weitere Vereinfachung der Tabelle wurde dadurch erreicht, dass die Zahlen derart angegeben sind, dass sie sich auf den Bestand zu Beginn des Jahres beziehen, wodurch die sonst nötigen Bemerkungen, ob Anfang oder Ende des Jahres gemeint ist, vermieden werden. Der Bestand zu Ende eines Jahres ist zu diesem Zwecke dem Bestande zu Anfang des darauf folgenden Jahres gleichgesetzt, z. B. der Bestand von Ende 1805 gleich dem zu Anfang von 1806 vorhandenen Bestande, und in den anderen Jahren dementsprechend.

(Siehe Tabelle Seite 181 u. 182.)

Es würde sich hiernach erst im Jahre 1843 und zwar nur für das Ostseegebiet der Gesamtbestand der Rhederei feststellen lassen, doch lassen sich, um zu einem Resultate zu kommen, die noch fehlenden Zahlen in der durch Einklammerung angedeuteten Weise füglich ergänzen, indem für deren Schätzung die voraufgehenden und nachfolgenden sicheren Zahlen ins Auge gefasst sind. Man ist dadurch in die Lage gesetzt, den Rhedereibestand, des Ostsee- wie des Nordseegebiets schon seit dem Jahre 1830 mit einiger Genauigkeit angeben zu können; jedenfalls sind die durch diese Schätzung entstehenden Differenzen keine so grosse, dass sie das Bild merklich trüben werden, da die wichtigsten Zahlen, die für das Total ausschlaggebend sind, keine angenommene, sondern, soweit dieses überhaupt möglich ist, sichere sind.

Bestand der Seeschiffe im Ostseegebiet.

Anfangs	Preussen	Mecklenburg	Lübeck	Ostküste von Schleswig-Holstein	Summa
	R.T.	R.T.	R.T.	R.T.	R.T.
1806	168 700 ¹⁾			44 400	
1815					
1816	115 700			24 500	
1817	116 600				
1818	119 200				
1819	115 000				
1820	112 300				
1821	108 700 ²⁾				
1822	103 500				
1823	100 600				
1824	95 200				
1825	89 900				
1826	87 000				
1827	96 600				
1828	106 100				
1829	108 700				
1830	110 100	34 300	(8 000)	(26 000)	178 400
1831	112 600				
1832	115 500 ³⁾				
1833	117 600			26 400	
1834	114 500				
1835	108 200	(40 000)	(8 500)	25 600	182 300
1836	108 600		8 500		
1837	106 500	44 500			
1838	110 500				
1839	117 100	52 800			
1840	133 100	(52 800) ⁵⁾	8 900	(30 000)	224 800
1841	145 300		9 000		
1842	158 000		10 300		
1843	163 200	58 500	10 700	33 500	264 300
1844	159 200		10 800	31 900	
1845	157 100 ⁴⁾	(55 800)	10 800 ⁶⁾	(32 000)	255 700
1846	161 000	55 800	10 600		
1847	170 400	63 600	10 200		
1848	184 900		10 600		
1849	202 300		10 600		
1850	201 100	66 300	10 500	(33 900)	311 800
1851	200 600			33 900	

etwa 6000 R.T. weniger als der Bestand sämtlicher Schiffe incl. der Küstenschiffe⁷⁾

1) S. S. 45.

2) S. S. 57.

3) S. S. 72.

4) S. S. 90.

5) S. S. 117.

6) S. S. 120.

7) S. S. 126.

Bestand der Seeschiffe im Nordseegebiet.

Anfangs	Westküste von Schleswig Holstein	Hamburg	Bremen	Hannover	Oldenburg	Summa
	R.T.	R.T.	R.T.	R.T.	R.T.	R.T.
1806	30 700		28 300 ³⁾			
1815	13 300					
1816			20 100			
1817			21 500 ⁴⁾			
1818			21 600			
1819			18 230			
1820			16 500			
1821			17 300			
1822			17 500 ⁵⁾			
1823			17 000			
1824			16 200			
1825			15 300			
1826			14 600			
1827			15 300			
1828			16 300			
1829			18 800		10 100	
1830	(20 000)	(19 000)	19 000	(30 000)	(10 000)	98 000
1831			20 200			
1832			20 400 ⁶⁾			
1833	21 400		22 700			
1834			22 400	34 400		
1835	20 500	(25 000)	25 000	(36 000)	(5 000)	111 000
1836			24 500			
1837		25 600	24 900	36 200	5 400	
1838		27 000	26 000			
1839		29 200	29 800		6 000	
1840	(24 000)	32 000	39 700	(40 000) ⁸⁾	(6 000) ⁹⁾	141 700
1841		35 700	43 600			
1842	24 400	37 700	48 100			
1843	23 300	38 900	48 900			
1844		38 700 ²⁾	48 000 ⁷⁾			
1845	(24 000)	39 800	50 500	(43 000)	9 900	167 000
1846		42 800	55 700	43 300	12 100	
1847		43 900	58 100	53 800	12 500	
1848		50 000	68 800		13 900	
1849		53 800	66 900		16 500	
1850	(26 000)	61 500	69 600	49 700	15 400	222 200
1851		71 300	67 800	49 800		
1852						
1853						
1854	27 400)					

1) S. S. 132.

2) S. S. 164/5.

3) S. S. 136.

4) S. S. 140.

5) S. S. 141.

6) S. S. 150.

7) S. S. 165.

8) S. S. 172.

9) S. S. 175.

Nach dieser Tabelle lässt sich nun auch der Anteil der einzelnen Länder an der Gesamtrhederei ermitteln.

Der Anteil der Ostseeländer an der Ostseerhederei war wie folgt:

	Preussen	Mecklenburg	Lübeck	Westküste von Schleswig-Holstein
1830	61,70 Proz.	19,22 Proz.	4,50 Proz.	14,57 Proz.
1843 ¹⁾	61,75 „	22,13 „	4,05 „	12,07 „
1850	64,50 „	21,26 „	3,37 „	10,87 „

und der Anteil der Nordseeländer an der Nordseerhederei:

	Westküste von Schleswig-Holstein	Hamburg	Bremen	Hannover	Oldenburg
1830	20,41 Proz.	19,39 Proz.	19,39 Proz.	30,61 Proz.	10,20 Proz.
1840	16,94 „	22,58 „	28,02 „	28,23 „	4,23 „
1850	11,70 „	27,68 „	31,32 „	22,47 „	6,93 „

Im Ostseegebiet hat hiernach die Rhederei Preussens und Mecklenburgs, im Nordseegebiet diejenige von Hamburg und Bremen an Anteil gewonnen; dagegen sind die Rhedereien Lübecks, Schleswig-Holsteins und Hannovers in ihrer Entwicklung hinter den anderen zurückgeblieben, diejenige Oldenburgs indessen nur scheinbar, da die für 1829 angegebene Zahl, welche auch für 1830 angenommen und der Berechnung zugrunde gelegt ist, die Küstenschiffe mit einschliesst.

Ermittelt man nun den Bestand der gesamten deutschen Rhederei, so ergeben sich folgende Zahlen:

	Ostseegebiet	Nordseegebiet	zusammen ²⁾
1830	178 400 R.T.	98 000 R.T.	276 400 R.T.
1835	182 300 „	111 000 „	293 300 „
1840	224 800 „	141 700 „	366 500 „
1845	255 700 „	167 000 „	422 700 „
1850	311 800 „	222 200 „	534 000 „

Das Verhältnis des Anteils an der Gesamtrhederei verschiebt sich allmählich zu Ungunsten der Ostseerhederei wie die folgenden Prozentsätze zeigen:

	Ostseegebiet	Nordseegebiet
1830	64,55 Proz.	35,45 Proz.
1835	62,15 „	37,85 „
1840	61,34 „	38,66 „
1845	60,49 „	39,51 „
1850	58,39 „	41,61 „

1) Es ist hier das Jahr 1843 anstatt 1840 gewählt, weil die Zahlen des Jahres 1843 sichere sind.

2) Diese Angaben über den Gesamtbestand der deutschen Rhederei stimmen mit folgenden Angaben ziemlich überein.

a) der Angaben Redens, Deutschland und das übrige Europa, S. 538, (unter Abzug des für Oesterreich dort mit gezählten Bestandes nur unter Hinzuziehung von 36 500 R.T. für Schleswig-Holstein) (vgl. S. 125), für Anfang 1837 290 000 R.T.

Die Ursachen dieser verschiedenartigen Entwicklung der Nordsee- und Ostseerhederei sind schon zu Anfang im Allgemeinen auseinander gesetzt und im Einzelnen alsdann weiter verfolgt.

Wie gross der Anteil der einzelnen deutschen Staaten an der gesamten Rhederei Deutschlands gewesen ist, lassen folgende Prozentsätze erkennen:

	1830	1840	1850
Preussen	39,83 Proz.	36,32 Proz.	37,66 Proz.
Mecklenburg	12,41 „	14,41 „	12,41 „
Lübeck	2,89 „	2,43 „	1,97 „
Schleswig-Holstein (Ost- und Westküste)	16,65 „	14,73 „	11,22 „
Hamburg	6,87 „	8,73 „	11,51 „
Bremen	6,87 „	10,83 „	13,03 „
Hannover	10,85 „	10,91 „	9,31 „
Oldenburg	3,62 ¹⁾ „	1,64 „	2,89 „

Es ergibt sich aus dieser Aufstellung, dass Preussen in seiner Beschränkung auf den europäischen Verkehr an Anteil verliert, die tüchtige Rhederei Mecklenburgs hält sich trotz der ungünstigen Handelsverhältnisse, unter denen sie zu leiden hat, auf ihrem Anteil, Lübeck, wo keine Neigung zur Rhederei vorhanden ist, geht zurück. Die Küstenschiffahrt Schleswig-Holsteins und Hannovers bleibt ebenfalls hinter der allgemein aufstrebenden Rhederei Deutschlands zurück. Bremen und Hamburg, wo alle Momente, günstige Lage zum Meere, ein wirtschaftlich aufblühendes Hinterland und der Unternehmungsgeist ihrer Rheder sich zu einem Ganzen vereinigen, streben rasch empor und mit ihnen auch die kleine, aber wackere Rhederei Oldenburgs.

Die Entwicklung, welche die Rhederei in den Einzelstaaten Deutschlands weiter nehmen wird, nachdem im Jahre 1849 die Navi-

b) Gülich, Tab. z. T. II, S. 137

für 1840 229 950 Last = 334 400 R.T.

c) Stat. Jahrbuch von Müller, 1846, S. 180

für 1845 576 546 Tonnen = 432 500 R.T.

d) Reden, s. umstehende Klammer

für Anfang 1847 469 000 R.T.

Dagegen scheinen uns zu hoch gegriffen die Angaben von Mulhall

für 1820 mit über 300 000 R.T.

für 1842 mit 551 000 R.T.

(Denkschrift des Reichsmarineamts 1898, S. IV, 1); ferner die Angaben Roons in Grundzügen der Erd- und Völkerkunde 3, 2, S. 132 für 1840 518 000 R.T. (unter Abzug von Triest mit 25 900 Kommerzlast à 2,75 Tonnen).

1) Einschliesslich Küstenschiffe.

gationsakte fielen, kann nach dem bisherigen Gange derselben kaum zweifelhaft erscheinen.

Nach den bis soweit gemachten Beobachtungen kann man sagen, dass für das Gedeihen einer Rhederei nicht die günstige Lage zu den Bahnen des Weltverkehrs allein ausschlaggebend ist, auch nicht der Stand der wirtschaftlichen Entwicklung, sondern dass als drittes Moment noch hinzu kommt, die Art und Weise, wie die Rhederei betrieben wird. Rechtzeitiges und richtiges Erkennen der Situation, thatkräftiges Erfassen derselben, rasche Accommodation an veränderte Verhältnisse, sind für das Zeitalter des Dampfes, in das mit der nun beginnenden Periode auch die Rhederei eintritt, für ihr Gedeihen ebenso unumgängliche Faktoren, wie Freiheit der Bewegung.

