

Die vielfach verwickelten Beziehungen zwischen Brandenburg und Hamburg sind zumeist vom Gesichtspunkt der Wirthschaftspolitik aus zu betrachten; ein Blick auf die Karte lehrt die große Bedeutung Hamburgs für die kurmärkischen Lande. Dem bei Hamburg vorüberfließenden Elbstrom eilt als letzter größerer Nebenfluß rechts die Havel zu, und diese mit der Spree bewässert die Mark; mit der Oder hat auf künstlichem Wege die Elbe dann Wasserverbindung erlangt. Begreiflich und natürlich, daß die Schifffahrt zwischen Hamburg und der Mark auf diesen Wasserwegen eifrig betrieben wurde; Schifffahrtsprivilegien und Elbzölle geben hiervon Zeugniß.<sup>1</sup>

Im 15. Jahrhundert zuerst begegnet uns in Hamburg eine kirchliche Bruderschaft aufwärtsfahrender Schiffer oder „Boertere“<sup>2</sup>. Die Fahrt dieser Schiffer hat sich allmählich weit ins Hinterland ausgedehnt; die einzelnen Stadien der Entwicklung lassen sich nicht verfolgen. Festzustehen scheint, daß bis ins 17. Jahrhundert hinein diese Schifffahrt überwiegend in den Händen der Hamburger war, und die Märker nur geringen Antheil an derselben hatten. Das veränderte sich in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts; vornehmlich die Berliner versuchten mit Glück den Hamburgern in der Flußschifffahrt Concurrnz zu machen; es war die Zeit, wo, angespornt und begünstigt durch die Politik ihres großen Kurfürsten, die brandenburgischen Lande sich aus ihrer wirthschaftlichen Abhängigkeit, namentlich von Hamburg, zu befreien strebten. In Schmoller's „Studien über die wirthschaftliche

<sup>1</sup>) Vgl. Koppmann in Zeitschr. f. hamb. Gesch. VI. 408; ebenda 496 ff.

<sup>2</sup>) Rüdiger, Die ältesten Hamb. Zunftrollen pag. 234 ff.

Politik Friedrichs des Großen“<sup>1</sup> findet man über diese diplomatischen Kämpfe zwischen Brandenburg und Hamburg interessante, wenn auch m. E. nicht immer zutreffende Ausführungen; wir wollen an diesem Orte uns mit der Episode aus jenen Kämpfen beschäftigen, welche die Reihefahrt zwischen Hamburg und Berlin betrifft und sich aus dem Zusammenhange der hamburgisch-brandenburgischen Wirthschaftscontroversen jener Zeit wohl herauslösen läßt. Als Quelle dienen uns namentlich die Protokolle und Akten der Hamburgischen Commerz-Deputirten.

So lange die Hamburger die Elb-Havel-Fahrt beherrschten, verfügten sie allein über die inneren Verhältnisse derselben; mit der wachsenden Concurrenz fremder Schiffer entstand die Nothwendigkeit einer gegenseitigen, unter staatlicher Autorität stehenden Verständigung über die Regeln der Fahrt, des Ladens u. s. w. Wie oft in solchen Fällen, führten auch hier Unordnungen und Zwistigkeiten zwischen den Parteien zu Einigungsversuchen. Im Frühjahr 1692 übergaben die Hamburger Schiffer<sup>2</sup> ihrem Rat eine Supplik und ein Memorial, in welchem sie darlegten, wie sie es „wegen der Fremden zu halten verlangen“, die Unordnung, die Verzögerung im Abgehen der Schiffer auseinandersetzen und um eine „Ordnung oder Böert, gleich die Holländer hetten“ baten. Eine solche Reihefahrt oder Böert wurde meist eingerichtet durch Verordnungen, die Bestimmungen trafen über die Reihenfolge beim Laden, Abfahren, Ankommen, die Größe der Schiffe und Fässer, die Qualification der Schiffer u. s. w.; von Hamburg aus bestanden damals Reihefahrten nach mehreren Orten Hollands, der deutschen Nordseeküste und des Inlandes<sup>3</sup>. Die im Jahre 1692 von den Hamburgern gegebene Anregung hatte keinen Erfolg; bald mehrten sich die Klagen der Schiffer über Mißstände bei der Fahrt, vornehmlich die allzugroßen Fässer. Endlich im Jahre 1699 vernehmen wir, daß ein gewisser Lorenz Classen, der in Geschäften in Berlin gewesen war, nach seiner Rückkehr in Hamburg von den Commerz-Deputirten um eine Aeußerung darüber „wass doch

1) Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirthschaft im deutschen Reich. Bd. 8 pag. 1049 ff.

2) Mit dieser Abkürzung sind im Folgenden stets die Hamburger „aufwärts fahrenden Schiffer“ gemeint.

3) Vgl. auch Lappenberg in Zeitschrift f. hamb. Gesch. I. 299 ff.

zu Berlin zum besten des Commercii passirt“ gebeten wurde; worauf er berichtete, daß er in Berlin vorgeschlagen habe, eine Conferenz von Berliner, Hamburger und Magdeburger Schiffern zur Einrichtung einer Reihesahrt zusammenzurufen. Mit dem Rat hatten die Commerz-Deputirten den besten Willen, den Mißständen der Berlin-Hamburger Fahrt abzuhelpfen; sie fanden jedoch zunächst, wie auch in der Folgezeit, wenig Entgegenkommen bei den Hamburger Schiffern, obwohl doch grade von diesen erst 1692 eine Reihesahrt empfohlen war; eine scharfe Concurrrenz, die sich in Uebertretungen der bestehenden Gebräuche äußerte, hatte sich auch unter ihnen erhoben<sup>1</sup>. Erst nach langem Sträuben ließen sich die Schiffer<sup>2</sup> herbei, ihrerseits einen Entwurf zu einem Reglement einzureichen. Elsäßen vermittelte die Verhandlung mit den Berlinern und übergab am 17. Januar 1700 einen Entwurf, der „bey der Churfürstl. Amptscammer concipiret“ war. Die Unterhandlungen zogen sich nun hin; in Hamburg nahmen an ihnen Theil der Rat, die Oberalten, die Commerz-Deputirten, die Schiffer, der brandenburgische Ministerresident Herr von Busch; auf „Monita“ des letzteren wurde ihm im März durch die Hamburger eine „Instruction“ überreicht; diese theilen wir hier vollständig mit, da man aus ihr am besten den Stand der Angelegenheit erkennen kann.

*Instruction an S. Excell. dem H. von Busch,  
Geheimen Rath und Land Drostcn Ihrer  
Churfürstl. Durchl. von Brandenburg, der  
Hamburger und Berliner Schiffe Reihesahrt  
angehend.*

*An Se. Excellenz dem Churfürstl. Brandenburg. Hochbetrauten Geheimbten Rath und Land Drostcn H. von Busch hiesiges Commercii Collegii ohnmaßgeblicher, doch allergehorsambster Vortrag, welchergestalt daß Commercium durch eine regulirte Schiff- und Reihesahrt zwischen den auff Berlin und Hamburg fahrenden Schiffern, zu allerseits vergnügung derer in*

- 1) Am 13. Dec. 1699 erklärte der Schiffer Frercks den Dep. Com.: „es hetten ihre Schiffer ein dem andern die Nahrung weggenommen —“.
- 2) Es waren 8: Hans Frercks, Hans Bieregge, Claus Bieregge, Berend Valentin, Christian Schnöde, Peter Schnöde, Jaspar Bolte, Claus Dircks.

als außländischen Kauffleuten, so Ihre negotia auß Holland und Hamburg in Ihr. Churfürstl. Durchl. von Brandenburg Ländern, wie auch nach der Schlesien, Pohlen, Preussen und von dannen wieder zurück auff Hamburg und Holland führen, in vielen kan verbessert und Ihr. Churfürstl. Durchl. von Brandenburg Zollintraden bey weiten vermehret werden.

Es ist allen unpartheyschen Kauffleuten, wie auch denen auff der Elbe- und Havelstrom fahrenden Schiffern satsahm bekant, welchergestalt die Handlung in expedirung der güter nach und von oben erwehnten Ländern von der Elbe in ein grosses gewichen, indem gemelte Schiffere ohne die geringste Ordnung und aufsicht, bloß nach ihren eigenen belieben und gutachten sich der Schiffahrt bedienen, und auff einer Zeit viele Schiffe mit ihren angehengten Fahrzeuge in Hamburg zugleich in der Ladung legen, der Schiffer bey den Kauffleuten herumb lauffen und Ladung suchen, wobey Sie dan auch woll höchlich versichern innerhalb 5, 6 a 7 tagen abzufahren, da Sie doch woll soviel Wochen, ja lenger beliegen bleiben müssen, ehe Sie soviel güter bekommen, damit Sie ihre Schiffe mit allen angehengten Fahrzeuge beladen können: wie dan zum exempel könnte angeführet werden, waß Unß berichtet ist, daß Churfürstl. Brandenburg. Güter von dem H. Post Commissario Wulff schon vor 14 tagen geladen sein, welche doch zum wenigsten, wo nicht lenger, noch woll 14 tage werden liegen müssen, ehe und bevor der Schiffer wird abfahren können: wie auch, welches noch in frischen andencken ist, daß im verwichenen Jahre 8 stücke Reinische Wein in dergleichen Schiffe woll 4 Wochen allhier gelegen, die nicht haben fortgebracht werden können, biß endlich ein expresser von Berlin anhero gesand worden, der die Weine abgehohlet hat. Dahero dan sowoll hiesige als außländische Kauffleute in ihrem Handlungsconcept gar sehr verhindert werden, indem die abgeladene Wahren zu rechter Zeit an denen destinierten örtern nicht können gelieffert werden: durch welche ver hinderung, so bloß allein auß der unordentlichen Schiffart entstehet, gehen die meisten Stückgüter, so nacher Preussen und Pohlen müssen geführet werden, von Holland ab durch den Sund; diese unordentliche Schiffarth veruhrsachet auch, daß die besten und kostbahresten

Güter von Hamburg über land in und durch die Churfürstl. Länder nacher Schlesien und Pohlen, auch nacher Dantzig, Stettin und andern öhrtern geführet, wie auch gleichermassen auß der Schlesien und Churfurstl. Ländern wiederumb auff Hamburg und Holland gesand werden. Da nun in obgemelten Ländern verschiedene Jahrmäercke angeleget, und der Kauffman seine Güter an ohrt und stelle dadurch nicht zu rechter Zeit, ja öfters durch vielfeltiges Regenwetter sehr beschädiget, gelieffert werden, wird demselben unsäglicher Schade zugefüget, die Jahrmercke werden verseumet, viele Leute verderben, und muß also die spedition auff Berlin in vielen Wahren sehr krebsgängig werden. Dass auch die Stadt Franckfurth an der Oder an ihrer Nahrung eine zeithero sehr abgenommen, solches rühret unsers geringen erachtens nicht eben daher, daß die Niederlage zu Berlin gestabiliret worden, sondern vielmehr dadurch, daß vorgemelte grosse Unordnungen eingerissen, wodurch die Wahren nach außgang der Märcke auch woll theils beschädiget allererst gelieffert werden, wodurch die Fieranten<sup>1</sup> sich anderwärts zu providiren veranlasset worden: und wan gleich umb feine Wahren zu rechter Zeit des Marcktes dorten habhafft zu werden, ein Kauffman solche mit grossen Kosten auff der Axt dahin gehen zu lassen genöthiget wird, so hat man doch in außbleibung der schweren Wahren, so zu Wasser versand worden, die Leute auß allen vorbenanten öhrtern nicht mit allerhand sorten, wie gern man auch gewolt, providiren können, wodurch Sie in Mangel der schweren Wahren sich von Dantzig und Stettin etc providiren müssen, wodurch also dieselbe sich, die Franckfurter messe zu bauen, von Zeit und Zeit gar abgewand. Nun ist jederman bekant, daß der Stadt Franckfurth ihre meiste Nahrung vor diesen darin bestanden, umb groß Pohlen, Schlesien, Pommern etc mit allerhand Wahren zu versorgen, welcher guten Stadt dann auch durch eine regulirte Reigefahrt mercklich könte wieder auffgeholfen werden: und würde alßdem der von Ihr. Churfürstl, Durchl. Gottseligen

<sup>1</sup>) Fieranten = diejenigen Handelsleute, Krämer zc., welche vorzugsweise die Messen besuchen und dort ihre Waaren verkaufen. (Ditscheiner, Vollständ. Terminologie des Handels. Wien 1823, pag. 158.)

*Herrn Vater Friedrich Wilhelm Christrühmlichsten andenckens mit grossen Kosten und sorgfältiger mühe angelegter neuer Canaal zwischen dera Residentz Stadt Berlin und Franckfurth solchergestalt zu dero selbst eigenen Churfürstl. hohen intraden und dero getreuen Unterthanen und Landes besten viel nützlicher employret werden.*

*Wan nun durch angeführte Unordnung nicht allein hiesige, sondern auch außländische Kauffleute sich der schweren und kostbahren Landsuhr zu eiligster befoderung ihrer Güter bedienen und dadurch die Churfürstl. Brandenburg. Elb- und andere Zölle umgehen, so ist schon im Julio Ao. 1698, der hiesigen auffwärts fahrenden Schiffern bericht nach, zu Berlin darüber deliberiret worden, welchergestalt daß Elb Commercium bestens möchte befodert und durch eine gute angeordnete Reigefarth daß abwichene wieder könne herbey gebracht werden zu dem Ende dan auch in Berlin einige puncta zu befoderung dieser Reigefarth auffgesetzt worden, wie die anlage sub lit: A. anzeiget, und bey der Churfürstl. Ambts-Cammer der ümbstenden nach wird zu finden sein.*

*Ob nun zwar dieses gute werck bißhero in stecken gerahten, so zweifelt man doch nicht, Ihr. Churfürstl. Durchl. werde in gnädigster absicht auff daß unentbehrliche Commercium und dero selbst eigene Zollintraden annoch der intention sein, und dahero gnädigst geruhen, solches werck durch dero hohe Herrn Ministros wieder reassumiren zu lassen: wie man dan auch glaubwürdig ist berichtet worden, daß noch neulichst ein sicherer freund zu Berlin von denen Hohen Herrn Ministris Ihr. Churfürstl. Durchl. gnädigste intention zu befoderung angeführtes Elbcommercium vernommen habe. In welcher Hoffnung daß hiesige Commereii Collegium sich neulichst mit den auffwärts fahrenden Schiffern zusammengethan und eine solche punctation auffgesetzt, wodurch die commercirende, soviel möglich, möchten veranlasset werden, mit ihren gütern der Elb Schifffarth unter einer woll regulirten Reigefarth nach der unmaßgeblichen projectirten Ordnung sub Anlage Lit. B. sich zu bedienen, und könnte umb alle Unordnung weiter abzuhelffen ein richtiges reglement in puncto der fracht, worüber weder Kauffman, noch Schiffer mit raison sich zu beschweren Uhrsache hette, auffgerichtet werden.*

Da nun *Ihr. Churfürstl. Dhl. von Brandenburg allergnädigst* belieben sollte, daß auff diesen Fuß die Handlung durch *Ihr. Churfürstl. Dhl. Ländern* möchte befodert, und zu den all-gemeinen besten eingerichtet, auch als eine *particulier Kaufmans und Schiffer affaire* fodersahmst tractiret, und dan von *Ihr. Churfürstl. Durchl. von Brandenburg und hiesigen Magistrat* confirmiret und darauff publiciret werden, so zweifelt man im geringsten nicht, es werde in diesen bevorstehenden Sommer sich der Nützen davon schon zeigen, und weiter anlaß geben, ein mehres zu weiterer befoderung vorzunehmen.

Endlich wurde vom Kurfürsten durch Rescript vom 15. April die Sendung von Bevollmächtigten nach Berlin erbeten; zugleich wollte er die Sache der Reihesfahrt in Verbindung mit einer anderen schwebenden Streitsache, welche die Liegetage und den „einen Schilling per Last“ betraf, verhandeln lassen. Die Commerz-Deputirten schlugen Claßen als Abgesandten vor, der schließlich, nachdem der Rat sich zuerst gegen ihn, als einen Nicht-Bürger, erklärt, als „Solliciteur im Nahmen E. Erb. Kauffmans“ nach Berlin reiste; der Schiffer Frercks wurde ihm als nautischer Sachverständiger beigegeben. Es wurde Claßen dringend ans Herz gelegt: „je kurtzer und stiller die Sache könne tractiret werden, je besser“; besonders wurde er wiederholt gewarnt, „daß ja nichts von denen liegetagen und schilling per Last tractiret werde“, denn diese Dinge seien „eine Stadt Sache“, während „er nichts weiter als die Commerciens Sache, die Elb- und Schiffart betreffend, vornehmen möchte“.

Selbstverständlich kann hier nicht auf alle Einzelheiten der lebhaften Correspondenz und Verhandlung eingegangen werden; nur die wichtigsten Streitpunkte mögen hervorgehoben werden. Die Hamburger traten namentlich für die 2 „Anhänge“ ein (§ 3)<sup>1</sup>; gegen die Certifications-Scheine (§ 11), auf welchen man von Seiten der Berliner bestand, wandten die Hamburger ein, daß solche Scheine für die Fahrt Berlin-Hamburg allerdings sehr leicht auszustellen wären, da die binnenländischen Waaren fast aus-

<sup>1</sup>) Vgl. das Reglement bei Mefeser, Sammlung d. hamb. Gesetze VI. 327 ff. ferner bei Mylius, Corpus Const. Marchicarum V. 2 pag. 33 ff.