

gefangenen Conference wir nicht Umgang nehmen könnten, der Chur-Märkischen Krieges und Domänen Cammer von dem was bißhero in dieser Sache verhandelt, und warum sich die Fortsetzung der Conference accochiret, unsern Bericht abzustatten, und hiernächst deroselben, was darauf resolviret worden, hinwiederum zu communiciren. Da nun Sr. Königl. Maytt. auf den dieserhalb von der Chur-Märkischen Cammer abgestatteten allerunterthänigsten Bericht allergnädigst rescribiret, welcher gestalt Höchst dieselbe aus Königlicher Gnade und Zuneigung gegen die Stadt Hamburg zwar gerne gesehen hätten, daß ermeldte Stadt nebst derselben Magistrat sich zu der ihnen angetragenen Stiftung einer guten Ordnung in der Schiffahrt zwischen dero und der Stadt Hamburg Unterthanen williger und geneigter finden lassen, als sich solches bey denen angefangenen gemeinsamen Conferencien zu dero nicht geringen Mißfallen herfür gethan, indem Se. Königl. Maytt. aus dergleichen nicht erwarteten Betragen der Hamburgischen Deputirten nicht anders als eine mit gutem Fleiß ausgesonnene Verzögerung und Verschwendung der Zeit, um sich nur in der fast gänzlich an sich gezogenen privativen Schiffahrt auf der Elbe und Havel unvermerket feste, dero getreuen Unterthanen aber durch die aus solchen Verfahren ihnen je mehr und mehr zufallende Entkräftigung sich zu Nutze zu machen und selbige heraus zu setzen, schließen und abnehmen könnten. Weil aber Se. Königl. Maytt. dem Magistrat und der Stadt Hamburg dergleichen Maas-Regeln auf Unkosten dero Unterthanen einzuschlagen nicht länger gut zu heißen gemeinet wären, und diese gegründete Besorgniß auf eine oder die andere Art abzuheffen wissen wollten, wir des Herrn Hof Rath Gretschen Hoch Edelgeboren auf dero übergebenes pro Memoria vom 20. Januarij a. c. nicht nur dieses, sondern auch fernerweit declariren sollen, daß Sr. Königl. Maytt. und dem Magistrat zu Hamburg selbst mehr denn bekannt sey, wie denen Hamburgern von dem zwischen Sr. Königl. Maytt. und der Stadt Hamburg Unterthanen bißhero unterhaltenen mutuo Commercio ein weit größerer Vortheil fernerhin zuwachsen könne, als ersteren, solches auch nach der Acquisition von Schlesien in eine solche Maasse vergrößert worden, daß Niemand, welchem die Eigenschaft und Wichtigkeit

dieses zwischen dero Landen und der Stadt Hamburg gehenden Handels und Wandels nur etwas bekannt sey, zweifeln könne, daß aus Sr. Königl. Maytt. considerablen Provinzien von Schlesien, Pommern, denen Marken und Magdeburgischen weit grössere Summen nach Hamburg als von da nach Sr. Königl. Mayt. Provintzien verkehret würden. Ob nun zwar wohl erwehnte Stadt Hamburg hierzu vor anderen kleinen Staaten kein besonder erworbenes, noch also besonderes Recht vor andern Reihe-Genossen hätten, sich der Elbe und Havel durch eine unbeschränkte Schiffahrt zu gebrauchen, so hätten Se. Königl. Maytt. Ihnen sothanen Vortheiles jedennoch aus Liebe zu einem zu unterhaltenden Nachbarlichen mutuellen Commercio so lange gerne gegönnet, als solches mit der Wohlfahrt und Interesse dero dabey so stark concurrirenden Unterthanen und rechtmäßigen revenües auf eine nur leidliche Weise überein gekommen und unter beyden Traficanten ein billiges Gleichgewicht gehalten, folglich Sr. Königl. Maytt. eigene Unterthanen nur irgends dabey bestehen und nicht wegen einiger sich hervorgethanen augenscheinlichen Vervortheilung mit Grunde sich beschweren mögen. Nachdemmahlen aber seith schon vielen Jahren sich nachstehende dringliche Beschwerden von Seiten Dero Unterthanen geäußert, da nemlich alle Chur-Märkische Schiffer nicht nur generalement sich beklaget, daß sie in Hamburg jetzo mehr als jemahlen in der Wasser-fahrt denen Hamburgischen Schiffern postponiret würden, und dahero wegen der deshalb anzuwendenden Kosten, falls die Reihe-fahrt nicht balde zum Stande käme, gänzlich zu Grunde gehen müsten; wie denn unter andern der hiesige Schiffer Zitze specialiter angezeigt, daß er schon seith 1741 fast keine Ladung mehr in Hamburg bekommen können, und im abgewichenen Jahre zu seinem grösten Schaden ein gantzes halbes Jahr mit seinem Schiffe auf Ladung gewartet, und noch biß jetzo nicht die nöthige Güter dazu erhalten können, sich auch bey Aufzeichnung der Lasten von denen Gütern, so die Chur-Märkischen Schiffer in dem abgewichenen Jahre anhero gebracht, gezeiget, daß dieselbe bey weiten nicht soviel als Ao. 1743 transportiret, und die Hamburger Schiffer also nach und nach die meisten Güter an sich zögen, sich auch jetzo mehr als jemahlen zu vermehren suchten, ja die mit der

Chur-Märkischen Schiffer-Gilde es annoch haltende Schiffer von derselben ab- und zu sich zu ziehen sich bemüheten, wie jetzo ein *Casus specialis* mit dem Schiffer Heinrich Wilhelm Vorwerck vorhanden, welcher schon seith 1732 mit der Chur-Märkischen Schiffer-Gilde es gehalten und bey derselben recipiret worden, aber auf Persuasion der Hamburgischen Schiffer sich von der Chur-Märkischen Schiffer-Gilde abgeben und in die Hamburgische Schiffer-Brüderschaft sich recipiren lassen wollen. Hiernächst auch die hiesige Materialisten-Gilde sich beschweret, daß bey dem Aufenthalt der Reihefahrt und dabey zu introducirenden Ordnung, und da jetzo in Hamburg die Chur-Märkischen Schiffer denen frembden beständig nachgesetzt würden, diese aber mit ihren großen Gefäßen in Ladung lägen und Ueberfracht nähmen, sie bey ihrem Commercio gehemmet und bißhero in großen Schaden gesetzt werden, und man zu Abhelfung solcher Beschwerden von Ao. 1740 her bereits oftmahls und billichmäßigen Antrag bey der Stadt Hamburg gethan, auch durch gemeinsame Conferencien und Vorschläge eines zu etablirenden Schiffahrts-Reglements die Hand gebothen, solche aber durch allerhand von seiten der Hamburgischen Deputirten gebrauchten Anzüge und Verzögerung eines gedeylichen Schlußes ins Weite gespielet und auf eine Sr. Königl. Mayt. gebührende Attention und Hochachtung gantz widrige Weise von denenselben gleichsam eludiret werden wollen: So finden Se. Königl. Maytt. aus Väterlicher Vorsorge vor dero getreuen Unterthanen große Ursache, dieserhalb diejenigen Maas-Regeln zu nehmen, welche deroselben die natürliche Völcker-Reihe-Rechte, ohne sich aller anderen sonst nicht fehlenden Mitteln zu praevaliren, an Händen gegeben, und da bekannt, daß die Hamburger alle ihre zu ihrem considerablen Commercio benöthigte Waaren aus Engeland, Frankreich, Spanien und so weiter, mit eigenen Schiffen und Anstalten holeten, und dadurch auf eine gar löbliche Weise ihren Städtischen Unterthanen vollauf Gewerbe und Nahrung schaffeten, ohne daß besagete Nationes sich darüber zu beschweren, vielmehr aber ihnen zu danken Ursach genommen, also würde Höchst-deroselben, weil Sie und dero Unterthanen sich in eben der Situation und Befugniß befinden, und es denenselben nicht an Fahrzeugen noch Leuten fehlte, dero zu vermuthlichen Dank derer Hamburger aus dem Lande zum Handel

zu transportirende exportanda damit selbst und die dagegen benöthigte weit wichtigere von denen Hamburgern zu nehmende, mit schweren Geldern zu bezahlende importanda von dannen wieder einzuladen und abzuholen, zumahlen selbst das Jus praeternavigationis keinen von beyden gestritten würde, von Niemanden verdacht werden können, wenn, falls die Stadt Hamburg die zwischen deroselben und der Stadt Unterthanen zu stiftende erspriessliche Ordnung zu Etablirung einer proportionirten Reihe-Fahrt nicht anstünde, sich gänzlich von denen Hamburgischen Schiffern losz zu machen und dero trafiquirende Unterthanen dahin gemeßenen Befehl und Instruction zu ertheilen, daß keine aus und in Sr. Königl. Mayt. Erblande nach und von Hamburg destimirte Waaren durch andere als dero Schiffahrende Unterthanen spediret und gefrachtet würden, allermassen dasjenige, was denen Hamburgern in Ansehung fremder Nationen nicht streitig gemachet würde, auch Sr. Königl. Maytt. Unterthanen auf Königl. Strömen zu fahren nicht disputiret werden könnte, jedennoch aber bey dieser Einrichtung geschehen liessen, daß die Hamburger der Elb- und Havelfahrt mit frembden und nicht zu Vertrieb Sr. Königl. Maytt. Landen gehörigen Waaren sich nach wie vor bedienen, und davon so viel als sie könnten profitirten, zumahlen die Hamburger das sonst in Ao. 1700 convenirte Schiffahrts-Reglement niemahlen zur Observantz kommen, noch weniger sich dessen anders als in passibus utilibus gebrauchen, am allerwenigsten aber selbiges bey der doch seith obiger Epoque vorgefallenen zweymahligen Regierungs-Veränderung erneuern und confirmiren lassen wollen: hinfolglich nunmehr von Sr. Königl. Maytt. so fest allergnädigst resolviret worden, daß, wenn man Hamburger seits zwischen hier und bevorstehenden Pfingsten nicht gut finde, das projectirte Reihe-Fahrts Reglement in Substantia zu genehmigen, Se. Königl. Maytt. mit allen denen vorhero detaillirten Anstalten verfahren und das nöthige dieserhalb unverzüglich nach Ablauf dieses Termins verfügen lassen würden. Wie nun des Herrn Hof-Raths Gretschen Hoch Edelgeboren hieraus die von Sr. Königl. Maytt. in dieser Sache nunmehr genommene Allergnädigste Resolution, welche Wir deroselben zu declariren beordert sind, hinlänglich vernommen haben werden, und nicht

zweifeln, es werden dieselbe solche mit dem allerfordersamsten an dero Oberen E. Hochlöbl. Magistrat zu Hamburg zu communiciren nicht anstehen und besorgen, daß darauf Sr. Königl. Maytt. allergnädigsten Intention gemäße Erklärung, auch die Vollziehung gegen Pfingsten unfehlbar erfolge, so wollen Wir die Erklärung ohne Aufschub zu befördern und so bald sie eingegangen uns zu communiciren gebethen haben, nichts mehr wünschende, als daß diese streitige Sache endlich zu einem erwünschten und zur Conservation beyderseits Scheiffern erreichenden Ende gelangen möge.

Es gelang den Hamburgern, noch über ein Jahr die ihnen höchst unerwünschte Verhandlung hinzuziehen und die Ausführung jener Drohung zu verhindern. Immer schwerer aber wurde es für den Rat, die Commerz-Deputation und die Kaufmannschaft zur Bewilligung der für die Verhandlungen nötigen Mittel zu bewegen. Zuletzt halfen auch die üblichen Douceurs an die Minister nichts mehr<sup>1</sup>. Am 15. April 1746 erfolgte die preussische Verordnung<sup>2</sup>: „Nachdem Se. Königl. Majestät zu Abhelfung derer viele Jahre her von denen Chur-Märckischen Schiffern geführten gründlichen Beschwerden, daß nemlich die Hamburgische Schiffer in Hamburg keine Reihe-farth, so wie hier in Berlin, halten wollen, ihnen dadurch die meisten Güther praeripiret, sie mit der Ladung aufgehalten, und ihre Schiffarth und Nahrung von Jahr zu Jahr mehr geschwächet würde, allergnädigst resolviret, daß von nun an die Hamburgische Schiffer so lange weiter keine Güther in Hamburg laden und hieher schiffen sollen, als bis der Magistrat zu Hamburg die vorgeschlagene Schiffer-Reih-farth in Hamburg zum Stande und zur Observance gebracht“. Doch konnte Gretsck schon am 15. Juni aus Berlin berichten, daß fürs Erste und „biß zu endlicher Berichtigung der Reihe-Fahrts-Sache“ die freie Fahrt fort dauern dürfe; es folgten weitere „favorable Berichte“, und König Friedrich äußerte sich in sehr gnädiger Weise über „die abseiten der Stadt auf deroselben Tafel gemachte Praesents“. Die

1) U. A. forderte der Syndicus Surland im Juni 1745 sechshundert Dukaten, „weil die Ministri sich fast hautement erkläret, dass sie für die Zeichnung Douceurs haben wollten“.

2) Mjlius a. a. D. Cont. Tertia pag. 73.

Hamburger Schiffer wurden aber doch immer mehr in die Enge getrieben; eine neue Conferenz zerschlug sich wieder; im März 1748 wandten sich die Schiffer an die Commerz-Deputation mit der Klage, daß sie nunmehr „von der Reihe-Fahrt gänzlich *excludiret* worden wären“; sie erhielten vom Präses Berenberg die Antwort: „daß die Löbl Deputation des *Commercii* sich diese Sache nach *aeußerstem* Vermögen hätte angelegen sein lassen, viele Mühe in *Concipirung* der Reihe-Fahrts-Ordnung gehabt, einen eigenen Agenten in Berlin darauf gehalten, auch auf andere Art und Weise kein Geld dazu *gespart* hätte; da aber die *aufwärts* fahrenden Schiffer *bishero* die löbl. Deputation nicht gekannt, noch kennen wollen, so möchten sie sich *jetzo* an diejenigen wenden, an die sie sich *bis*her gehalten hätten“. So gab die Commerzdeputation, die im Verein mit dem Räte sich wahrlich Mühe genug gegeben, die Schiffer auf. Diese hatten selbst nicht am wenigsten Schuld an dem Verfall ihres Gewerbes, da sie sich jeder Neuerung gegenüber unglaublich widerspenstig und intransigent zeigten; im Grunde aber fiel doch diese althamburgische Flußschiffahrt den allgemeinen Handelsgrundsätzen der Stadt, der Stapelpolitik zum Opfer. Die Berliner verdankten es namentlich der zielbewußten, auf das Interesse des Volkes gerichteten Politik ihrer Fürsten, daß sie auf dem Gebiete der Elbschiffahrt eine so weit überwiegende Bedeutung erlangten. Seit 1748 fuhren die Hamburger nicht mehr „in der Reihe“; die preussische Regierung schuf für ihre Unterthanen in demselben Jahre ein neues Reihefahrts-Reglement, im Jahre 1749 eine Frachttare für diese Fahrt. — Im Jahre 1811 konnte der Hamburger Schriftsteller J. L. von Heß<sup>1</sup> schreiben: „Bereits seit einer Reihe von Jahren wohnen sämmtliche Oberländische Schiffer in den Brandenburgischen Staaten. Auch die Fahrt nach Voigdenburg, Lauenburg, selbst nach Harburg, ist größtentheils in den Händen der Ausländer“. Erst seit der Mitte dieses Jahrhunderts ist ein Teil dieser Flußschiffahrt wieder in Hamburg beheimatet.

<sup>1</sup>) Hamburg, topographisch, politisch und historisch beschrieben. 2. Aufl. III. 397. Anm.