

schließlich auf Hamburg consignirt, während die von Hamburg elbaufwärts gesandten Waaren für viele verschiedene Plätze, so Lauenburg, Lenzen u. bestimmt wären. Doch wollten die Hamburger an diesem Punkte das „*hauptwerck*“ nicht scheitern lassen. Wichtig und verhängnißvoll war der § 8; auf Betrieb der Hamburger wurden in ihm die Worte „*und sonst nirgends*“ hinzugefügt¹. Was mit diesen Worten gemeint war, ersehen wir aus einem Schreiben der Commerz-Deputirten an Elassen vom 4. August 1700; sie hätten gehört, daß die kurfürstlichen Commissarien besorgt wären, „*es möchten gedachte Worte im Churfürstl. Geheimten Raht einigen scrupel erwecken*“; Elassen wurde nun instruirt und ersucht, „*wann irgend über verhoffen sich einige Contradictiones finden solten, daß alsdamm E. E. mit der puren und lautern warheit es bey denen hohen Herren Commissarien geliebe mit einer freundlichen Mine zu beantworten, nemlich weihn die Kauffleute nicht anders gewohnet von allen hohen Puissancen mit aller großen bescheidenheit zu reden, als hette man unter daß Wort „und sonst nirgends“ nichts anders als Altona verstehen wollen. Dan weihn die Herren Commissarii ohndehm bereits so gütig sich bezeiget, in denen conferencen es klar zu exprimiren, daß mans durch übersendung der Contentzettul am besten spühren könnte, ob auch Güter von und nach Altona giengen, als vermeinen wir, daß es bey Churfürstl. Durchl. nicht werde ungnädig gedeutet werden, disseitige modestie sich bedienet, und unter dem verstande von*

1) Der § 8 lautet zu Anfang: „*Um ferner allen Unordnungen bey dieser Reihe-Fahrt vorzukommen, soll kein Schiffer in der Auffahrt ausserhalb Baums einige Güther in sein Schiff-Gefäß weder ein- noch ausladen, weihn allein zu Berlin und Hamburg, und sonst nirgends, die Lager-Stellen seyn sollen*“ — und dann weiter: „*Gleichergestalt sollen die Schiffer in Hamburg, so bald sie befrachtet seyn und richtig verzolltet haben, von der Lager-Stätte zwischen die sogenannte lange und Zug-Brücke vorm Deich-Thor ab- und aus dem Baum legen, um ihre Reise zu befördern, ohne daß ihme verstattet werde, ausserhalb Baums wieder abzulegen oder einige Güther einzunehmen*“, und zum Schluß: „*es verbleibet aber denen von Berlin abfahrenden Schiffern frey, zu Potsdam, Brandenburg, Havelberg und der Orten Hirse, auch andere Kaufmanns-Waaren, nach richtiger Verzollung, einzunehmen und nach Hamburg herunter zu führen*“.

Altona jenige worte eingeführt zu haben. Verhoffen also, daß vermittelt einer solchen warhafften und bündigen remonstration dieser punct werde zugestanden werden“. Ob Classen wirklich noch Gelegenheit gehabt hat, in dieser Weise die kurfürstlichen Commissare aufzuklären, steht nicht fest; schon am 12. August gab der Kurfürst seine Einwilligung zu dem Reglement; es geht jedenfalls aus jenem Briefe hervor, daß die Hamburger ganz offen das bekanneten, was sie mit den Worten jenes Artikels sagen wollten, und daß von einer „Falle“¹⁾, in welche die brandenburgische Regierung, indem sie jenen Paragraphen annahm, gegangen sein soll, wohl nicht die Rede sein kann. — Das Reglement war am 31. Juli von den beiderseitigen Commissaren endgültig festgestellt, am 12. August wurde es, wie gesagt, vom Kurfürsten endgültig bestätigt, am 15. vom Hamburgischen Rath ratificirt. Die Hamburger bedauerten aber, daß im § 11 der letzte Passus *„Sollte aber der Schiffer bedungen seyn, unterwegs etwas auszusetzen oder auch in der Niederfahrt einzunehmen, hat er sich jedes Orts, da er die Güther aussetzet, von den Churfürstl. Zoll- oder Amts-Bedienten ein beglaubtes Attestatum darüber ertheilen zu lassen und solches bey seiner Ankunft gehörigermaassen zu produciren*“, nachträglich eingefügt worden sei.

Das Reglement bestand nun zu Recht und sollte vom 1. September ab in Geltung treten. Die Schwierigkeiten der Ausführung traten jedoch sofort hervor. In Hamburg zeigten sich die Schiffer recht widerspenstig; schon vorher hatten die Commerz-Deputirten gefürchtet, von ihnen viel Opposition zu finden, *„wie denn unter hiesigen Schiffern wiederliche Köpffe weren, da doch mit ihnen alles vorher communiciret worden*“; auch die *„morosische Köpffe*“ unter den betheiligten Kaufleuten zeigten sich der Neuerung abgeneigt. — Der Keim der Entzweiung mit den Oberländern lag im § 8. Von den Hamburgern war, wie wir gesehen haben, dieser Artikel namentlich mit Rücksicht auf die Altonaer in der geschehenen Art festgestellt; das seit Langem beanspruchte Stapelrecht sollte gewahrt, und verhindert werden, daß, wie es so oft zum Aerger der Hamburger geschah, aus dem Oberlande kommende Waaren bei der Seewemündung gegenüber dem Bunten Hause

¹⁾ Schmöller a. a. D. pag. 1081.

ausgeladen und dann Hamburg vermeidend durch die Süderelbe nach Altona transportirt wurden.

Bald genug gab ein praktischer Fall Gelegenheit zur Auseinandersetzung. Mitte October war der Hamburger Schiffer Bieregge in Berlin genöthigt worden, 3 Stück Breslauer Güter aufzunehmen „und zur See aufzuladen“; man hatte ihn dort mit einem Attest versehen, „daß er bey hiesiger Obrigkeit nicht straffällig seyn sollte“; Bieregge selbst hatte sich dagegen gesträubt, da er, wie alle Hamburgischen Schiffer, den Artikel so interpretirte, daß die eventuell für Altona bestimmten Güter nur in Hamburg ausgeladen werden dürften. Es wurde hin- und hergeschrieben; die Hofkammer in Berlin erklärte sich dahin, daß der § 8 nur „zu verstehen sei von denen Wahren, so von Berlin nacher Hamburg und von Hamburg nach Berlin gesand werden, und solche allein in ordinario loco ein und aufgeladen werden sollen“; Nun äußerten sich auch die Breslauer unzufrieden mit dem Reglement; ein dortiger Kaufmann schrieb: die freie Fahrt nach Altona werde gehemmt, „und mir oder einen andern wird ja erlaubt seyn, mein gut nach Altona einzuladen, dann negotien lassen sich nicht zwingen“; mit Landfuhrer werde man doch stets die Waaren nach Altona senden können, ohne viel mehr Spesen zu bezahlen als auf dem Wasserwege, zumal bei den Zauer'schen Kisten und anderen kleinen Fässern. Andererseits meinten die Hamburgischen Commerz-Deputirten, „wenn der 8. Articul alß daß Hauptwerck nicht gehalten würde, were daß gantze Reglement ja nichts“.

Für die Hamburger war die Furcht vor der Concurrnz Altonas in jener Zeit, wie schon früher oft, die Ursache, daß so manche, eine freiere Bewegung des Handels hemmende Schranke bestehen blieb. Damals trat ihnen das Schreckgespenst einer directen Breslau-Altonaer Fahrt vor Augen; der Brandenburgische Rat Weise schrieb am 4. Januar 1701 an Classen, er habe gehört, daß die Altonaer 2 bis 3 Reiheschiffe auf dem Elbstrom nach Berlin anlegen wollten, um in directen Verkehr mit Breslau zu treten. Die Hamburger suchten den Breslauern den Werth des Reglements klar zu machen; eine von den Letzteren vorgeschlagene Conferenz zur Einigung scheint nicht zu Stande gekommen zu sein.

Im Allgemeinen suchten die beiderseitigen Behörden das Reglement für die Berlin-Hamburger Fahrt zunächst stricte auf-

recht zu erhalten; für Uebertretungen wurden hohe Strafen nachsichtslos eingezogen. Die Hamburger Schiffer waren hiermit natürlich wenig zufrieden; schon im Juni 1701 übergaben sie dem Rat eine Supplik, „*daß Sie die Reigefahrt auch so nicht halten können, sondern davon abseyn wollten*“. Die ganze Angelegenheit hatte, wie die Commerz-Deputirten sich Elassen gegenüber ausdrückten, „*wenig effect gehabt*“, was um so schmerzlicher war, als man beim Eintritt in die Verhandlungen über das Reglement in Hamburg gemeint hatte, dasselbe solle dienen „*zu auffhellung des zeithero fast in agone liegenden commercii*“.

Raum neun Jahre hatte das Reglement mehr oder weniger in Wirksamkeit gestanden, als der „*Erbare Kaufmann*“ zu Hamburg im Juli 1710 beschloß, den Rat zu bitten, „*daß die Reigefahrt auff Berlin abgeschaffet werden möge*“; es wurde namentlich geklagt, „*daß es leider mit dem umbfahren nach Altona doch eingerissen*“. Der Rat stellte am 18. August bei der Preussischen Regierung den Antrag auf Aufhebung der Reihefahrt und des Reglements. Die „*inobservance*“ des letzteren, besonders von Seiten der Berliner läge zu Tage; Verzögerungen in der Verladung seien für den Hamburger Export sehr schädlich, „*gestalten noch ohnlängst durch dehren Verabsäumnis und Fahrlässigkeit geschehen, daß die in voriger Woche allererst alhier angelangte Gühter, dehren theils nach Engelland und Lissabon destiniert, weilen die Convoy bereits abgangen, nicht abgeschiffet werden können, sondern zum großen praejudice der dabey interessirenden liegen bleiben müssen, welches nicht arriviret seyn würde, wenn Schiffer Viereck und Schwartzkopff, die solche Gühter bereits geladen, nicht durch die im Monath Junii geschehene militairische Execution von ihrer Abfahrt zurückgehohlet und die eingehabte Gühter wieder auszuladen gezwungen worden*“. Auf der Conferenz in Kenzen im Herbst 1711, wo auch über die Elbzölle und Holzflößerei verhandelt wurde, gelangte man in Betreff der Reihefahrt zu keinem Resultat. Anfang 1712 wurde dann vom König von Preußen das Reglement „*ad interim*“ aufgehoben, aber schon am 13. März 1714 wieder in Kraft gesetzt¹⁾; denn, wie es in der Preussischen Verordnung heißt, die Erfahrung der beiden letzten

1) Mylius a. a. O. pag. 45—46.

Jahre hatte gezeigt, „daß die hiesige eingewohnte Bürgere und Handelsteute, so die Schiffahrt mit haben, sehr zurücke gesetzet, und Fremde, welche hier nichts beytragen, weniger allhier wohnhaft, sondern bey ihrer Ankunfft sich kaum 8 bis 14 Tagen aufhalten, als Hamburger, Mecklenburger etc, vor ihnen in der Ladung durch Faveur einiger Speditours gezogen worden“.

Die Hamburger waren über die Wiederherstellung der Reihesfahrt nichts weniger als erfreut; die alten Klagen wurden wieder laut. Das Reglement ist dann, wenn auch officiell in Geltung, in der Folgezeit nur nachlässig beobachtet worden; die märkischen Schiffer drängten die Hamburger immer mehr zurück. Im Jahre 1733 wurde von Berlin aus wieder die Frage einer Reihesfahrt angeregt und ein Project vorgelegt; da ergab sich, daß die Anzahl der Hamburger Schiffer auf 5 bis 6 heruntergegangen, während die der Märker sich auf 24 belief; dabei gingen jährlich höchstens vierzig Schiffe „mit beladenen Gefäßen“ aufwärts nach Berlin. Besonders wegen dieser Verschiedenheit der Zahl der Schiffer erklärte die Commerz-Deputation am 27. Januar 1734 in einer Resolution an den Rat, eine Reihesfahrt sei „bey gegenwärtigen umständen unmöglich zum Stande zu bringen, auch hiesiger gemeiner Stadt Commercio und hiesiger Schiffer-Brüderschaft höchst schädlich“, denn „eine reihesfahrt einen egalen Numerum von beiden Theilen erforderte“. Wieder wurde von der kurmärkischen Kriegs- und Domänenkammer eine Conferenz in Berlin vorgeschlagen. Die Commerz-Deputirten befürworteten hauptsächlich, daß mit mindestens zwei Masten und vier Anhängen gefahren werden müsse; im Princip verhielten sie sich ablehnend: „Sonsten vermeinen die dahin handelnde Kauff-Leute, daß die Reihesfahrt der Handlung überhaupt mehr schädlich als nützlich sey, weil dadurch 1) der Kauffmann gleichsam gezwungen wird, sein Guth in dem Schiffe, an welchem die Reihe ist, es mag selbiges wohl oder schlecht beschaffen seyn, zu laden. 2) Da keine gewisse Taxa wegen der Fracht nach Berlin gesetzet, so würde die Erhöhung derselben von des Schiffers Willen dependiren. 3) Würden die Berliner Schiffer die wenigste Zeit selber mit herunter kommen, weil sie wegen der Reihesfahrt der Ladung fest gnung versichert wären und nur also einen Steuermann oder woll gar einen Burschen herunterschicken,

woraus nichts anders als Unordnung und Schaden entstehen würde“. Am 31. Mai 1736 zeigte der Präses der Commerz-Deputation dem Ehrbaren Kaufmann an, daß man trotz aller Bemühungen wegen der großen im Wege stehenden Hindernisse bisher zu keinem Resultat gekommen sei.

Unter Friedrich's des Großen Regierung wurde wiederum von preußischer Seite ein Anlauf gemacht, um die Angelegenheit zu fördern. Am 11. März 1742 übergab der preußische Resident Destinon dem Rath ein diesbezügliches Promemoria; der König habe ihm, Destinon, befohlen, beim Rat „mit allem Ernst zu urgiren“ daß es endlich zu Vorschlägen käme. Auf diese dringliche Mahnung beschloß der Rat, „zumahl bey jetzigen Umständen diese Sache sehr bedenklich für die Stadt sei —, um zu einer schnellen einseitigen Resolution am Berlinischen Hofe keine Gelegenheit zu geben“, vorläufig ein Mandat zu erlassen; dieses sollte dienen „ad interim zur Verhütung der sonst in Berlin gegen die hiesigen Schiffer de facto zu nehmenden mesures“. In diesem Mandat (vom 29. Aug. 1742)¹ war die wichtigste Bestimmung die, daß die Schiffer nicht mehr als zwei Masten und vier Anhänge und einen ledigen Leichter bei jeder Fahrt haben dürften. — Doch gingen die Verhandlungen in Berlin weiter. An Stelle des Syndicus Surland, der dieselben bisher geführt hatte, nun aber in seiner Vaterstadt anderweitig in Anspruch genommen wurde, wurde auf Vorschlag des Rats der Hofrath Bretsch² als Agent mit der Führung der Angelegenheit in Berlin betraut. Strengste „Secretirung“ der Sache wurde empfohlen.

Aus den oft wiederholten Gründen erklärten sich auch jetzt noch die Hamburger gegen eine Reihesahrt. Vornehmlich wurde betont, daß die großen Fässer, die aus Holland und England kämen, den Weg über Stettin vorzögen, da die Schiffer, in der

¹) Hamb. Mandatensammlung III. 1406.

²) Ueber ihn vgl. Zeitschrift f. hamb. Gesch. III. 521; in dem Vorschlag des Rats heißt es über ihn: „welcher eine profunde Gelehrsamkeit besäße und verschiedene Herren des Rathes, mit denen er studiret, als ein fleißiger und gelehrter Mensch bekannt währe“; er sei „Titular-Hofrath von dem Brandenburg-Bayreuthischen Hofe, mithin am Berliner Hofe mit keinen Pflichten engagiret, hätte aber indessen bey den vornehmsten den Zutritt und wäre auch von der Stadt Lübeck in ihren Geschäften employiret worden“.

Festsetzung der Frachtsätze frei, für solche Fässer eine zu hohe Fracht berechneten. Der Berliner Packhof sei zu klein und dort nur ein Krahn; auch in Breslau seien die Anstalten sehr mangelhaft; die dorthin zur weiteren Beförderung geschickten Waaren würden auf dem Großen Markt unter freiem Himmel gelagert, ohne jegliche Aufsicht, u. s. w. Nur dann könnten die Hamburger sich mit der Reihefahrt befreunden, wenn

- 1) die Berliner Schiffer sich dem Hamb. Mandat von 1742 unterwürfen;
- 2) die Schiffer sich bei den Zöllen nicht so lange aufhielten;
- 3) in Berlin bessere Anstalten zur Ausladung gemacht würden;
- 4) die nach Schlesien bestimmten Waaren von Berlin aus geschwinder befördert würden.

Auf die sehr weitläufigen Verhandlungen über diese und andere Vorschläge kann hier im Einzelnen nicht eingegangen werden; von den Hamburgern wurde wenig Neues gegen die Reihefahrt vorgebracht. Die Kaufmannschaft meinte, die Altonaer würden sich der Reihefahrt doch nicht anschließen, dann seien die Hamburger gebunden, jene aber frei und noch mehr als bisher in der Lage, ihnen Concurrnz zu machen. Gegen die Aufstellung einer Frachttaxe, deren Project schon im November 1744 von Gretsck eingesandt wurde, machten die Hamburger geltend, es „stünde zu besorgen, daß, da die Oesterreichische Handlung bereits eine Zeit her angefangen sich nach Trieste zu ziehen, dieselbe, wenn die Taxa der Frachten und Zölle verhöhet würde, wie aus dem von Berlinischer Seite communicirten Project einer Fracht-Taxa sich urtheilen ließe, sich vollends gantz und gar von der Elbe abziehen würde“. Die Hamburger wollten lieber gar keine gesetzliche Regelung der Fahrt als eine solche, die ihren vermeintlichen und wirklichen Rechten zu schaden drohte. Endlich brachte die Resolution der preussischen Regierung vom 31. März 1745 in die weit ausgedehnten Correspondenzen und Verhandlungen neues Leben; sie ist es werth, hier vollständig mitgetheilt zu werden.

Des Hamburgischen Agenten Herrn Hof Rath Gretschen Hoch Edelgeboren haben wir bereits unterm 11 ten und 27. Januarij c. bekannt gemacht, wie bey der von Hamburgischer Seite gemachten Verzögerung der zur regulirung der Reih-Fahrt bereits an-