

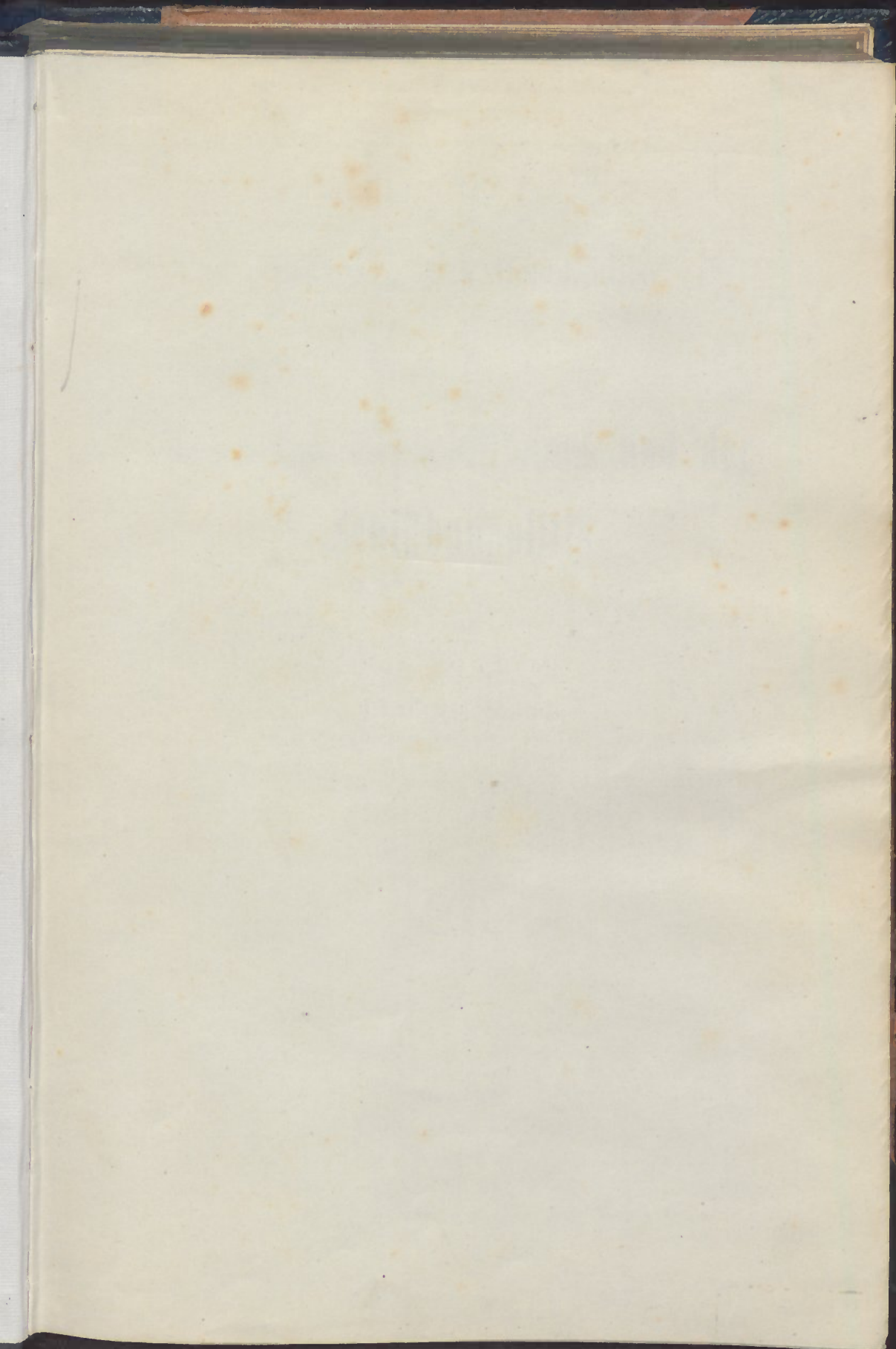
1920 I 1085

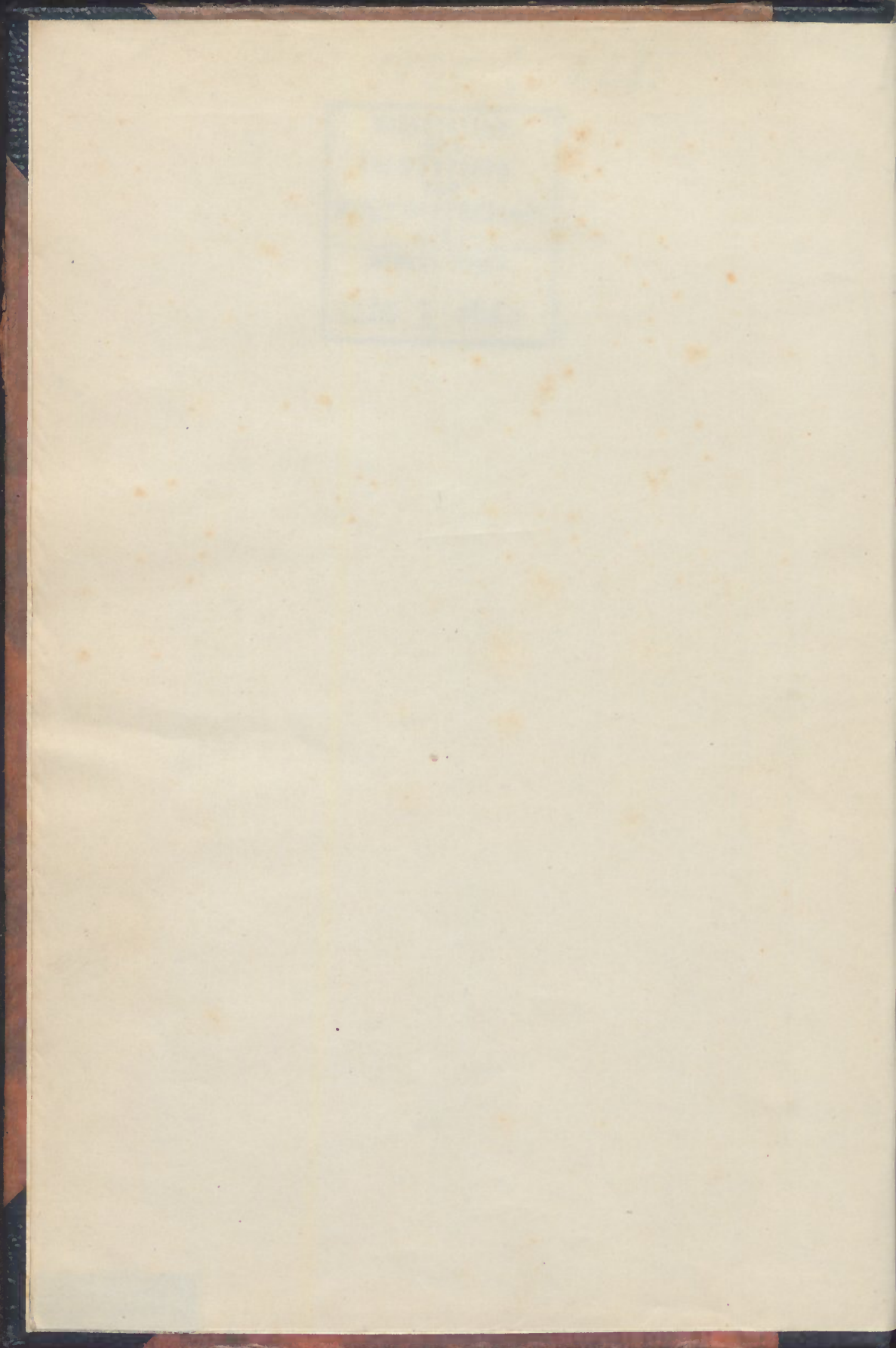
EIGENTUM
DES
INSTITUTS
FOR
WELTWIRTSCHAFT
KIEL

BIBLIOTHEK

1920 I 1085

ERNST GÖTTSCHE KIEL
HOLTENAUERSTRASSE 41
BUCHB. BUCHDR. & PAPIERHDLG.





Beiträge zur Geschichte
des
deutschen Seeschiffbaues und der
Schiffbaupolitik

von

Dr. Ernst Baasch,

Bibliothekar der Commerzbibliothek in Hamburg



Hamburg
Lucas Gräfe & Sillem
1899

Beiträge zur Geschichte
des
deutschen Seeschiffbaues und der
Schiffbaupolitik

von

Dr. Ernst Baasch,
Bibliothekar der Commerzbibliothek in Hamburg



Hamburg
Lucas Gräfe & Sillem
1899



Vorwort.

Studien über den hamburgischen Schiffbau leiteten mich zur Beschäftigung auch mit demjenigen der übrigen deutschen Seestädte. Namentlich die Lastadienbücher des Lübecker Staatsarchivs reizten zu weiteren Nachforschungen nach ähnlichem statistischen Material. In dieser Beziehung waren freilich meine Bemühungen nicht von Erfolg gekrönt; an die lübische Schiffbau-Statistik reicht das statistische Material, — soweit von einem solchen die Rede sein kann —, in den übrigen Schiffbaustädten bei weitem nicht heran. Immerhin fand sich für die meisten und wichtigsten Schiffbaustädte der Nord- und Ostsee ein nicht unbedeutender Aktenstoff. Er bildet die Grundlage für das vorliegende Buch; die zerstreuten Mitteilungen der gedruckten Litteratur lieferten willkommene Ergänzungen.

Von vornherein hatte ich die technische Seite des Schiffbaues ausgeschlossen; nach dieser Richtung findet sich übrigens in den Archiven nur sehr wenig. Es lag mir im Wesentlichen daran, möglichst den Umfang des Schiffbaues zu verschiedenen Zeiten, ferner sein Verhältnis zur Rhederei und zur Zunft, endlich die Fürsorge, die städtische und staatliche Obrigkeit dem Schiffbau gewidmet hat, festzustellen; kurz, ich wollte schildern, unter welchen Bedingungen der Schiffbau in den deutschen Seehäfen bestanden hat.

Nicht bei jedem Hafen ist dies nach jeder Richtung hin geglückt; in den meisten Häfen übertraf das Quellenmaterial zünftlerischen Charakters an Umfang alles andere, während über eine der interessantesten Fragen, das Verhältnis zwischen Rhederei und Schiffbau, vergleichsweise am wenigsten Aufklärung geboten wurde.

Die grosse quantitative und qualitative Verschiedenheit und Ungleichmässigkeit des Quellenmaterials in den verschiedenen Häfen

bringt es deshalb mit sich, dass die Darstellung für die einzelnen Schiffbauplätze innerlich wie äusserlich sehr verschiedenartig ist; die relative Bedeutung des Schiffbaues in den einzelnen Städten gelangt deshalb nur sehr unvollkommen zum Ausdruck.

Infolge der Lücken, die sich aus der Mangelhaftigkeit der Quellen erklären und die sich aller Orten finden, haftet natürlich der Schilderung etwas Skizzenhaftes an; ich hielt mich weder für berechtigt noch für befähigt, diese Lücken durch billige, allgemeine Redensarten auszufüllen, und überlasse letzteres gerne Denen, die stets bereit sind, streng an die Quellen sich haltende Darstellungen geringschätzig als blosse „Aktenauszüge“, „Materialsammlungen“ u. dgl. zu bezeichnen.

Hinsichtlich der Methode der Darstellung konnten Zweifel kaum bestehen; eine allgemeine, systematische Darstellung konnte, so verlockend sie aus mehr als einem Grunde erschien, nicht in Betracht kommen bei so verschiedenartigen Verhältnissen und Zuständen, wie sie in den zahlreichen Häfen herrschten, und bei dem Mangel an einer einheitlichen territorialen Schiffbaupolitik selbst in den grösseren Landesherrschaften; auch die erwähnte Ungleichmässigkeit des Quellenmaterials verbot eine systematische Darstellung.

So ist im wesentlichen jeder Hafen für sich behandelt worden, ohne dass doch die Ansätze und Versuche, eine mehr allgemeine Schiffbaupolitik einzuleiten, vernachlässigt sind. Nur auf diese Weise konnten die Eigentümlichkeiten der Entwicklung jedes Schiffbauplatzes zur Geltung gelangen; sie wären in einer systematischen Darstellung verwischt worden. Die Wiederholungen, die mit dieser Einzelbehandlung naturgemäss verbunden sind, fallen nicht ins Gewicht gegenüber den Gefahren, die andererseits Vergleiche heterogener Dinge für die wissenschaftliche Beurteilung haben würden.

Was dagegen an allgemeinen Ergebnissen mit Sicherheit erkennbar schien, habe ich in dem „Rückblick“ darzulegen versucht.

Der zeitliche Endpunkt der Darstellung des Schiffbaues in den verschiedenen Häfen ist nicht überall derselbe; im allgemeinen ist als Endpunkt der Anfang des 19. Jahrhunderts genommen; im be-

sonderen aber ist die Wahl des Endpunktes abhängig gewesen von dem Vorhandensein oder Nichtvorhandensein anderer Darstellungen oder von dem mir zur Verfügung stehenden Aktenmaterial.

Von Archiven sind von mir folgende benutzt worden:

Das Geheime Staatsarchiv in Berlin; die Kgl. preussischen Staatsarchive in Aurich, Hannover, Schleswig, Stettin, Königsberg; das Grossherzogl. Haus- und Central-Archiv in Oldenburg, das Grossherzogl. Geh. und Hauptarchiv in Schwerin; die Kgl. preuss. Regierungs-Archive in Stade und Stettin; die Staatsarchive von Hamburg, Lübeck und Bremen; die Stadt- bzw. Ratsarchive von Emden, Altona, Kiel, Wismar, Rostock, Barth, Stralsund, Greifswald, Colberg¹⁾, Danzig, Elbing; die Archive der Handelskammern von Hamburg und Lübeck; endlich die Reichsarchive in Haag und Kopenhagen. Ausserdem wurden Manuskripte der Commerzbibliothek in Hamburg, der Ratsbibliothek in Stralsund und der Universitätsbibliotheken von Kiel und Rostock benutzt.

Allen Vorständen und Beamten dieser wissenschaftlichen Institute, ohne deren stets bereite Unterstützung und Entgegenkommen meine Arbeit nicht hätte vollendet werden können, sage ich herzlichen Dank.

Hamburg im Juli 1899.

1) Darnach S. 190, Anm. 1 zu ergänzen.

Inhalt.

	Seite.
Vorwort.	
×I. Die Hanse	1
II. Hamburg	8
×III. Lübeck	43
IV. Bremen	62
V. Emden (Ostfriesland)	70
VI. Hannover	88
VII. Oldenburg	96
×VIII. Schleswig-Holstein	98
A. Im Allgemeinen	98
B. Altona	107
C. Glückstadt	118
D. Neustadt	121
E. Kiel	124
F. Eckernförde	129
G. Flensburg	130
H. Sonderburg	132
I. Apenrade	133
K. Hadersleben	133
L. Tönning	134
IX. Wismar	136
X. Rostock	140
XI. Stralsund	144
XII. Barth, Greifswald, Wolgast	160
×XIII. Stettin	164
XIV. Colberg	188
XV. Rügenwalde, Stolp, Treptow	195
XVI. Danzig	197
XVII. Elbing	208
XVIII. Ostpreussen (Königsberg, Pillau, Memel)	212
Rückblick	265
Urkundlicher Teil	276
Orts-Register	348

I.

Die Hanse.

Die erste deutsche Seemacht, die Hanse¹⁾, besass eine Flotte, die für jene Zeiten in hohem Grade achtunggebietend war; im Frieden wie im Kriege hat diese Flotte eine Rolle gespielt, an die der Deutsche noch nach Jahrhunderten nur mit Neid und Wehmut zurückdenken konnte.

Über den Umfang der Gesamtrhederei der Hanse haben wir keine Nachrichten, keine auch nur für einen Zeitpunkt. Wohl werden uns bei Gelegenheit von Rüstungen gegen gemeinsame Feinde einzelne diese Rüstungen betreffende Zahlen mitgeteilt; diese Zahlen sind für die Beantwortung der Frage nach der Grösse der Rhederei nicht nur der Gesamtheit der hansischen Seestädte, sondern auch einzelner der letzteren zwar nicht ganz wertlos, doch aber sehr schwer verwertbar.

Für die Frage aber, die uns hier in erster Linie interessiert, nämlich über die Entstehung der hansischen Kauffahrteifloten, über den hansischen Schiffbau etwas Näheres zu erfahren, für diese Frage lässt das im übrigen so reichliche Material der hansischen Geschichte nach mehr denn einer Richtung hin uns im Stich. Statistische Angaben fehlen zunächst vollständig; selbst über das Ob des Schiffbaues in den einzelnen Seestädten erhalten wir nur sehr unvollkommen und sporadisch Auskunft. Andererseits zeigen die zahllosen, in den Recessen und sonst verzeichneten Verluste von Schiffen durch die Elemente und durch Menschenhand, wie ungeheuer namentlich in kriegerischen Zeiten der Abgang von Schiffen gewesen sein muss und wie gross das Bedürfnis nach Ersatz durch Neubauten war.

Zahlreich sind ferner auch die Notizen über Schiffsnamen, Schiffsrecht, Strandungen, Schiffsberaubungen und dergl., endlich über Schiffsreparaturen²⁾ und Ausrüstungen u. s. w.³⁾

1) Über den Mangel an einer Flotte in vorhansischer Zeit vgl. Waitz, Deutsche Verfassungsgeschichte IV. 532 f.; VIII. 213.

2) Vgl. z. B. Koppmann, Recesses III. No. 240; v. d. Ropp, Recesses VI. No. 531. 532. 540. 542. 551.

3) Mit diesen „Ausrüstungen“ („uthredinge“, „uthmaken“) sind natürlich

Über den eigentlichen Schiffsbau bietet das hansische Quellenmaterial nur nach einer Richtung hin unserer Erkenntnis und Erörterung Stoff.

Der Schiffsbau ist nämlich schon frühzeitig ein Gegenstand der polizeilich und wirtschaftlich beschränkenden Fürsorge der Hanse gewesen. Und dieser Fürsorge sind Bestimmungen entsprungen, die für uns um so wichtiger sind, als sie in einer Reihe von Städten die Grundlage für eine Schiffbaupolitik bilden noch zu einer Zeit, wo von einem hansischen Einfluss, einer hansischen Schiffbaupolitik nicht mehr die Rede sein kann.

Die Hanse ist nicht so weit gegangen, dass sie den Bau neuer Schiffe überhaupt von einer jedesmaligen Erlaubnis abhängig machte; eine solche Beschränkung legten der Erzbischof von Riga, der Bischof von Oesel und der Deutschordensmeister in Livland im Jahre 1277 den die Ostsee und Livland besuchenden Kaufleuten auf.¹⁾ Auch die Ausbesserung von Schiffen wurde wohl zum Gegenstande landesherrlicher Erlaubnis und Privilegierung an Fremde gemacht.²⁾

Solche landesherrlichen Funktionen standen der Hanse nicht zu. Aber mit allgemein polizeilichen Vorschriften hat sie doch stets auf die einzelnen Mitglieder einzuwirken versucht. So wurden im Jahre 1407 Beschlüsse über die Tiefladung der Schiffe gefasst³⁾, und 1412 weitere Bestimmungen getroffen, die auf die nautische Sicherheit, auf die Seetüchtigkeit der Schiffe hinausliefen; jede Stadt wurde verpflichtet, Schiffswraker anzustellen und dgl. mehr.⁴⁾ Namentlich klagte der deutsche Kaufmann in Brügge damals über die schlechte Beschaffenheit und Verwahrung der Schiffe.⁵⁾ Doch wurden die im April 1412 zu Lüneburg gemachten Bestimmungen von den Städten nicht endgültig angenommen; den Seestädten scheint diese Einmischung in ihre inneren Angelegenheiten doch nicht gefallen zu haben.

Bald aber fand die Hanse Veranlassung, hinsichtlich des freien Schiffbaus selbst beschränkende Bestimmungen zu treffen. Die Statuten der Hansestädte von 1417 und 1418, in denen sich die meisten

oft auch Schiffbauarbeiten, ja ganze Neubauten verbunden gewesen; bei dem sich stets gleichbleibenden Ausdrücke lassen Unterscheidungen sich nicht machen.

1) Höhlbaum, Hans. U. B. I. No. 786.

2) Ebenda III. No. 497; vgl. Koppmann II. No. 183. § 14.

3) Koppmann V. No. 392.

4) Ebenda VI. No. 68. § 41. 42.

5) Ebenda No. 77.

grundlegenden hansischen Anordnungen finden, enthalten über Schiffbau nichts. Doch war die Zulassung von Butenhansen in der hansischen Schifffahrt, die Schiffsgemeinschaft mit Aussen-Hansen schon damals von der Hanse verboten; der wirtschaftlich-exklusive Charakter der Hanse, ihre Abneigung gegen alle nicht zu ihr Gehörigen drückte sich deutlich in solchen und ähnlichen Verboten aus.¹⁾

In dem schon erwähnten Recess von Lüneburg von 1412, § 48 wurde auf jene Ausschlüssung der Butenhansen hingewiesen und deshalb beschlossen, dass den Fremden keine Schiffe verkauft werden dürften²⁾; jede Hansestadt, in der man Schiffe baue, solle von denen, die Schiffe kauften und ausführten, sich Bürgschaft stellen lassen dafür, dass die Schiffe nicht ausserhalb der Hanse verkauft würden und dass niemand ausserhalb der Hanse Schiffsanteile daran habe. Auch in dem Pfundzolltarif der preussischen Städte von 1417³⁾ zeigte sich das Bestreben, den einheimischen, hansischen Schiffbau vor dem ausserhansischen zu bevorzugen.

Vollständigen Erfolg hatte dies Bestreben allerdings nicht. Die Rhederei namentlich der flämischen Städte nahm immer mehr zu; im Jahre 1423 wies der Kaufmann in Brügge auf die Notwendigkeit hin, dass keinem Aussenhansen Schiffe verkauft würden.⁴⁾ Die Klagen über die fremde Rhederei wiederholten sich⁵⁾, fanden aber zunächst, wie es scheint, wenig Gehör bei den übrigen Hansestädten. Erst im Lübecker Recess vom 24. Juni 1426 wurden dem preussischen Hochmeister und seinen Städten der Schiffbau für die Fremden verboten.⁶⁾ Allein gegen Preussen, insbesondere Danzig wandte sich auch in der folgenden Zeit fast ausschliesslich die Beschwerde, dass man dort den Schiffbau der Fremden, namentlich der Lombarden, Engländer, Flamländer, Holländer und anderer Aussenhansen dulde.⁷⁾

Im Lübecker Recess von 1434, 5. Juni, wurde abermals ein Verbot dagegen ausgesprochen und hier zum ersten Male beschlossen,

1) Vgl. z. B. das Verbot „Schotbussen to makende edder to ghetende to behuf der ghenen, de buten den steden bezeten zin“, von 1385 (Koppmann II. No. 293. 297. 298).

2) Die deutschen Kautleute in Brügge klagten schon 1351, dass sie ihre Schiffe nur mit Erlaubnis des Bailli verkaufen dürften, was früher nicht der Fall gewesen sei (Koppmann I. No. 158).

3) Koppmann VI. No. 480.

4) Ebenda VII. No. 576.

5) Ebenda VII. No. 800. § 24. 25 (1425).

6) Ebenda VIII. No. 59. § 10.

7) Vgl. Hirsch, Danzigs Handels- und Gewerbegeschichte. S. 268.

dass jeder Schiffsherr, der ein neues Schiff herausführe, dieses mindestens ein Jahr zu behalten habe, ehe er es an jemanden ausser der Hansa verkaufen dürfte. Nur die preussischen Sendboten behielten sich hierüber Bericht nach Hause vor.¹⁾

Dass der Schiffbau politischer Feinde zu verhindern war, war ja ganz natürlich und bedurfte keines Verbots; dennoch wusste sich 1389 Dorpat bei Reval zu rechtfertigen, dass es den Vitaliern den Bau von Schiffen gestattet habe.²⁾ Hier aber sehen wir in dem Verbot des Schiffsverkaufs und Schiffbaus ein Mittel im Kampfe gegen die Konkurrenz wirtschaftlicher Gegner; als solche galten der Hanse alle Nichthansen. Die Hanse nahm in diesem Falle gegen Nicht-hansen dieselbe Stellung ein, wie z. B. die Stadt Thorn gegen Bromberg und Schultitz, über welche Thorn im Jahre 1403 klagte, dass sie eine Niederlage einrichteten und Schiffe bauten.³⁾

In erster Linie galt jene ganze Bewegung damals offenbar den Flämingern und ihrer Rhederei. Da letztere gerade damals viele Schiffsverluste zu beklagen hatte, benutzte im Jahre 1435 die Hanse diesen Umstand zu einer abermaligen, diesmal an Hamburg, Lübeck und Danzig erlassenen Mahnung, keine Schiffe an Aussenhansen verkaufen zu lassen; man hoffte auf diese Weise einen heilsamen Druck auf Flandern ausüben und die mit ihm schwebenden Verhandlungen dadurch beeinflussen zu können.⁴⁾

Danzig zeigte jedoch geringe Neigung, Anordnungen nachzukommen, die einen wichtigen Zweig seines städtischen Gewerbes beeinträchtigen sollten. Die Stadt erklärte sich wohl bereit, den hansischen Schiffern, die von dort nach England, Flandern, Holland, Seeland u. s. w. segeln wollten, zu verbieten, ihre Schiffe ausserhalb der Hanse zu verkaufen; dagegen weigerte sie sich, den Flamländern, Holländern und Seeländern den Bau von Schiffen in Danzig zu verbieten.⁵⁾ Selbst das Verkaufsverbot wurde aber von Danzig nur schlecht eingehalten; die Erhaltung des freien Verkaufs der Schiffe lag ihm sehr am Herzen.⁶⁾

Im Recess zu Elbing, 15. Januar 1441, wurde dann aber von

1) v. d. Ropp, Reccesse I. No. 321. § 29. 30.

2) Kunze, Hans. U. B. IV. No. 971; über Dorpater Schiffbau vgl. auch Schäfer, Hansereccesse I. No. 266 (1479).

3) Koppmann V. No. 118.

4) v. d. Ropp I. No. 403.

5) Ebenda I. No. 437.

6) Ebenda I. No. 533. 595 (1436).

den preussischen Ständen verfügt¹⁾, dass nur Landesangehörige Schiffe bauen, sie aber nicht nach auswärtz verkaufen dürften. Gegen die Beschränkung des Schiffsverkaufs u. s. w. hatte auf der Elbinger Tagfahrt sich namentlich die Ritterschaft ausgesprochen, während nunmehr die Städte, die gegen die Holländer sehr feindselig gesinnt waren, für die Beschränkung eintraten.²⁾ Im Jahre 1442³⁾ setzten die Städte ein Verbot des Schiffsverkaufs nach Polen durch.

Fast gleichzeitig bestimmte für die Hanse der Hansetag zu Lübeck 1441, dass nur Bürger in einer Hansestadt Schiffe bauen dürften; das Verbot des Verkaufs von Schiffen an Aussenhansen wurde von neuem eingeschärft.⁴⁾

In Danzig beobachtete man nun das Verkaufsverbot schärfer und verfolgte namentlich den Verkauf von Schiffen nach Polen.⁵⁾ Die Landordnung für das Ordensland von 1445⁶⁾ verfügte ausdrücklich, dass niemand Schiffe bauen lassen noch kaufen, noch aus dem Lande bringen dürfe, als allein die Herrschaft, die Bürger und Einwohner des Landes; an Ausländische durften Schiffe erst verkauft werden, wenn sie ganz abgenutzt („vorfurt“)⁷⁾ waren.

Formell waren sich damals also Hanse und Hochmeister in dieser Beziehung vollkommen einig.⁸⁾ Der im Hanserecess zu Lübeck vom 18. Mai 1447, § 81⁹⁾ wiederholten, nunmehr in die hansischen Statuten aufgenommenen Bestimmung von 1441 trat der Hochmeister auf dem Städtetage zu Marienburg bei, vorläufig allerdings nur auf höchstens zwei Jahre und mit ausdrücklichem Vorbehalte seiner und seines Ordens Herrlichkeit.¹⁰⁾

So wurden denn die Holländer, als sie um freien Schiffbau

1) v. d. Ropp II. No. 421; Toeppen, Akten der Ständetage Preuss. u. d. Herrsch. des D. Ordens II. S. 296.

2) v. d. Ropp II. No. 387; Toeppen II. 377 f. 386.

3) Toeppen II. 410. 418.

4) v. d. Ropp II. No. 439. § 22.

5) Ebenda II. No. 641. 642. 653. III. No. 184. 282. 308. 320. 405.

6) Toeppen II. 671. § 39.

7) Vgl. Schiller-Lübben, Mittelniederd. Wörterbuch V. 486; dieselbe Bestimmung schon im Elbinger Recess von 1441; vgl. auch Rüdiger, Hamb. Zunftrollen, S. 238.

8) Vgl. Toeppen III. 59 in der Verordnung des Hochmeisters für Thorn 1448: — „Sunder mit dem schifkoufen und vorkouffen sal man is halden also, alz wir das uff der Henstete vorromung zeugelossen haben.“

9) v. d. Ropp III. No. 288.

10) Toeppen III. 33.

baten (1447)¹⁾ abgewiesen, und als die englischen Kaufleute in Preussen sich beschwerten, dass sie dort nun kein Schiff kaufen und bauen lassen durften, ward ihnen die Antwort: auch den Unterthanen des Hochmeisters sei der Schiffbau in den Landen des Königs von England nicht erlaubt, und wie in England, so sei auch in Preussen das Recht des Schiffbaus ein Recht der Landesherrschaft, der Krone und ihrer Unterthanen.²⁾

Es ist meines Wissens das erste Mal, dass dieser Gedanke so klar und unumwunden ausgesprochen wird; der Schiffbau wird nationalisiert.

Dann kam allerdings bald die Zeit, wo sich der Hochmeister in der Schiffbaufrage von der Hanse trennte. Noch auf dem Marienburger Städtetage von 1452 wurde vom Hochmeister im Einverständnis mit den Städten festgesetzt, dass jeder, der in Preussen neue Schiffe baue, kaufe oder aus Preussen bringen wolle, beim Rate der betreffenden Stadt sich zu verbürgen habe, dass sie vor ihrer Abnutzung an niemanden ausserhalb der Hanse verkauft würden.³⁾ Dann aber gaben innere Zwistigkeiten, namentlich Steuerfragen, die Veranlassung zur Abweichung von diesem Standpunkte. Im Frühjahr 1453 stellten die Schiffbauer, Ankerschmiede, Brauer und Bäcker in Danzig die Forderung nach freiem Schiffbau für jedermann, andernfalls stellten sie Verweigerung der Schosszahlung in Aussicht.⁴⁾ Dem „mannicherley geschrey“ nachgebend, setzte hierauf der Hochmeister das früher erlassene Verbot ausser Kraft. Dem preussischen Schiffbau war damit die Freiheit wiedergegeben; die von dem Orden vielfach gereizten Danziger hatten über die hansischen Verbote den Sieg davongetragen.

An dieser Thatsache konnte es nicht viel ändern, dass der Hansetag in Lübeck im Dezember 1453 den preussischen Sendboten befahl, jene Missbräuche abzuschaffen⁵⁾; in Preussen kümmerte man sich wenig um solche Mahnungen. Es verging auch längere Zeit, ehe seitens der Hanse die Frage wieder angeregt wurde. Als in dem Lübecker Recess von 1470 die Bestimmung der Statuten von 1447 wieder Aufnahme finden sollte, erhoben Danzig und Königsberg sogleich Einspruch, ja nun machten auch niederländische Städte, wie

1) v. d. Ropp VII. No. 486 (1447).

2) Toeppen III. 21.

3) Ebenda III. 383.

4) Ebenda 634. 704; *Scriptores rer. Prussicarum* IV. S. 503, Anm.

5) v. d. Ropp IV. No. 196.

Deventer und Zwolle ihre Bedenken geltend¹⁾; und als im Jahre 1472 wieder der Kaufmann zu Brügge den Danzigern den Schiffbau für Fremde und die Verbote dagegen vorhielt, antwortete der Danziger Ratsherr Pawest: das passe nicht mehr auf die Gegenwart, in Danzig gebe es Holz und Eisen, seien Zimmerleute und Schmiede, es könne deshalb an dem Schiffbau dort nichts geändert werden.²⁾ Auf abermalige Mahnung des lübischen Hansetages von 1476 erwiderte Danzig ähnlich: das alte Verbot sei nicht mehr aufrecht zu erhalten; auf diese Art werde man überhaupt schwerlich die Holländer von dem Meere entfernen können, da sie im eigenen Lande wohl ebensoviel Schiffe wie ausserhalb bauen liessen.³⁾

Das war gewiss richtig, wenn andererseits auch der Schiffbau in den grossen Holzhäfen Preussens — namentlich Danzig — den Holländern zahlreiche Vorteile bot, die der Schiffbau im eignen Lande, wohin die meisten Materialien erst geschafft werden mussten, ihnen versagte. Es scheint auch wirklich nur in den preussischen Hansestädten jener Schiffbau für ausserhansische Rechnung stattgefunden zu haben; den Danzigern wurde im Jahre 1476 ausdrücklich vorgehalten, dass in Lübeck und Hamburg den Holländern solche Dinge nicht erlaubt würden.

Wenn schliesslich noch in dem Lübecker Recess von 1507, der zahlreiche ältere Bestimmungen erneuerte, unter anderem auch die über den Schiffbau von 1434 und 1447 wieder aufgenommen wurden, so hatte das denselben Erfolg wie früher. Danzig erklärte, dass bei ihnen seit langen Jahren für fremde Nationen Schiffe gebaut und verkauft würden; Thorn und Elbing schlossen sich ihm an.⁴⁾

Ob noch in späteren Verhandlungen und Recessen der Hanse die Schiffbaufrage berührt und erörtert worden ist, kann erst gesehen werden, wenn die Veröffentlichung dieser Akten weiter vorgeritten ist; bis einschliesslich 1516⁵⁾ findet sich in den Recessen u. s. w. nichts. Die immer mehr um sich greifende Zersetzung der hansischen Handelsprinzipien zeigte sich ja auch im Seewesen; das Verbot, Schiffsparten in Gemeinschaft mit Aussenhansen zu besetzen, wurde oft übertreten⁶⁾ und wohl öfter, als die Akten es uns

1) v. d. Ropp VI. No. 356; § 32. 73.

2) Ebenda VI. No. 547.

3) Ebenda VII. No. 338. 367. 379.

4) Schäfer, Hanserecesse V. No. 243. § 116. 117. No. 252. § 78.

5) Schäfer, Bd. VI.

6) Vgl. die Klage Brügges 1516 bei Schäfer VI. No. 700. § 5.

überliefern. Die Bestimmung über den Schiffbau und seine Beschränkung auf Hansen finden wir ja noch in dieser und jener Stadt zum Ausdruck gebracht; bei der Besprechung des Schiffbaus der einzelnen Städte kommen wir darauf zurück. Zuletzt enthält noch „der Ehrbaren Hansee-Städte Schiffs-Ordnung und Seerecht“ von 1614 im Tit. I, Art. 1 die Bestimmung: „Niemand mag in unsern Stätten Schiffe aufsetzen und bauen lassen, ohne welche einer jeden Stadt unsers Bunds Bürger seynd, oder dessen sonderbahre Vergünstigung von jedes Ortes Oberkeit haben.“ Schon letzte Einschränkung lehrt, dass die Hanse nicht mehr im stande war, jene Anordnung zu schützen und dass sie es deshalb dem Ermessen der einzelnen Städte überliess, ob sie für ihre Beobachtung sorgen wollten oder nicht.

Nicht lange vorher hatte die Hanse, wie es scheint, zum letzten Male, nach auswärts Etwas einer Schiffbaupolitik ähnliches vertreten; nämlich bei Gelegenheit der Gesandtschaft, die im Jahre 1607 die Hansestädte nach Spanien schickten.¹⁾ Damals verlangte der König von Spanien unter anderem auch, dass ihm zu jeder Zeit gestattet sein möge, Schiffe in den Hansestädten zu bauen. Den Gesandten war dieser Wunsch offenbar sehr unbequem; sie erklärten, dass sie sich auf Bindendes nicht einlassen könnten; Schiffe könne bei ihnen nur der Bürger bauen und auch nur zum Gebrauch der Bürger; auch der Verkauf sei nicht gestattet, „ne forte denudata navigiis civitate negotiatio ipsa conquiescat.“ Der König verzichtete auf seine Forderung, da er wenig Gewicht auf sie lege.

II.

Hamburg.

Über den mittelalterlichen Schiffbau Hamburgs wissen wir verhältnismässig wenig; namentlich die von Koppmann herausgegebenen Kämmererechnungen²⁾ liefern manches interessante Material. Es ist anzunehmen, dass, so alt wie die Schifffahrt der Stadt, auch ihr Schiffbau gewesen ist. Die letzte Verfügung eines hamburgischen

1) Akten über diese Gesandtschaft im Lüb. Archiv; vgl. Kestner in Zeitschr. d. Westpreuss. Gesch. Vereins V. S. 18; den Abdruck des Gesandtschaftsberichts bei Werdenhagen, De reb. publ. hans. tractatus V. 114 ff., scheint Kestner nicht gekannt zu haben.

2) I. S. LXXVI ff.; III. S. LXXI ff.; VII. S. CXIX ff.

Bürgermeisters, Simon von Utrecht, setzte schon 1437 eine Rente für den Bau von Barsen aus.¹⁾ Eine Schiffbauerbrüderschaft erhielt im Jahre 1466 vom Rat ein Rentebuch.²⁾

Über den Umfang des hamburgischen Schiffbaues in jener älteren Zeit sind wir nicht unterrichtet; doch weist die Mannigfaltigkeit der für die einzelnen Fahrzeuge angegebenen Ausdrücke auf die grosse Verschiedenheit sowohl der Grösse wie der Bestimmung der einzelnen Schiffe hin; da finden sich Alsterkähne und Schuten für den kleinen Binnenverkehr, Stecknitzfahrer und Prahme; sodann Tonnenschiffe, Jachten und für kriegerische Dienste geeignete Fahrzeuge. Doch ist nur selten angegeben und nachweisbar, dass das einzelne Schiff wirklich in Hamburg gebaut ist.

Im allgemeinen hat, wie es scheint, Hamburg während der Blütezeit der Hanse die hansischen Vorschriften über den Schiffbau streng beobachtet. Im Bürger-Recess von 1483 wurde im Art. 47 ausdrücklich geboten, dass die Schiffbauer nur denen, die zur Hanse gehörten, Schiffe verkaufen dürften. Es steht nicht ganz damit im Widerspruch, ist aber doch schon eine Erweiterung, wenn der Art. 1 der im Jahre 1514 den Schiffbauern erteilten Rolle³⁾ ihnen erlaubt, für Freunde und Nachbarn, nämlich Stader, Hadelar, Ditmarschen, Friesen, Husumer und Bremer, Schiffe zu bauen, den Schiffbau überhaupt ohne Wissen und Willen des Rates aber verbietet. Auch der Bürger-Recess von 1529 verbot allgemein den Schiffbau für Fremde ohne Erlaubnis des Rates und ordnete überdies an, dass niemand grössere Schiffe bauen dürfe, als solche, die bequem auf dem hamburgischen Fahrwasser gebraucht werden könnten; es wird hinzugefügt: damit den Bürgern das Zimmerholz nicht verteuert werde. Diese Bestimmung ist vereinbar mit der erwähnten im Art. 1 der Rolle von 1514, da jene Freunde und Nachbarn wohl alle die hamburgischen Gewässer befuhren. In der neuen Rolle von 1544⁴⁾ fehlt jener Art. 1 aber ganz.

1) Ebenda, I. S. XL.

2) Staphorst, Hamb. Kirchengeschichte I. 1, S. 224; vgl. Westphalen, Hamb. Verfassung u. Verwaltung. 2. Aufl. I. 428.

3) Rüdiger, Die ält. Hamb. Zunftrollen. S. 241 ff.

4) Ebenda, S. 243 ff. Einige Mitteilungen über die inneren Verhältnisse des Schiffszimmeramts macht Voigt in den Mitteil. d. Ver. f. Hamb. Gesch. 6. S. 8 ff.; vgl. auch derselbe in der Hamb. Börsenhalle 1876. Febr. 4; wiederholt von Gross, Die Geschichte der deutschen Schiffszimmerer (Stuttg. 1896) S. 7 ff.

Das Verbot von 1529 wurde wiederholt in dem Hauptrecess von 1603 (Art. 52). Beide Recesse, von 1529 und 1603, untersagten überdies den Verkauf von am Platze gebauten Schiffen an Fremde vor Ablauf von zehn Jahren.

Dies sind in älterer Zeit die den hamburgischen Schiffbau angehenden Bestimmungen; sie bewegen sich ganz im althansischen Geleise. Die erwähnten Rollen von 1514 und 1544 enthalten nahezu ausschliesslich Anordnungen von rein zünftlerischem Charakter und zwar behandeln sie fast ausnahmslos das innere Leben der Zunft. Hervorzuheben sind nur, dass in Art. 13 von 1514 das Fahren der Schiffszimmerleute zur See vorgesehen und das Interesse des Kaufmanns an dafür geeigneten Leuten betont wird. Die Rolle von 1544 unterscheidet sich von derjenigen von 1514 besonders durch ihren Umfang und weist 35 gegen die früheren 15 Artikel auf, eine Zunahme, die dem natürlichen Ausbau der inneren Zunftverhältnisse entspricht. Interessant ist endlich das im Art. 32 gegen die Tagelöhner ausgesprochene Verbot, neue Schiffe zu bauen; das Verhältnis zwischen Meistern und Tagelöhnern wird uns unten noch öfter beschäftigen.

Zunächst war es das Verhältnis zwischen den eigentlichen Arbeitgebern des Schiffbaugewerbes, den Schiffen, und den Schiffszimmerleuten auf Seereisen und sonst, das durch einen auf Befehl des Rates durch Vermittelung der Morgensprachsherren abgeschlossenen Vergleich vom 17. März 1573, der auch als „Rolle“ bezeichnet wird, geregelt wurde.¹⁾ In einer neuen Ordnung der Schiffbauer von 1588 wurden diese Bestimmungen bestätigt und erweitert.²⁾

Diese letztgenannte Ordnung enthält Näheres über das Arbeiten fremder Schiffszimmerleute in Hamburg; während die Ordnung von 1544 (Art. 9) dem fremden Gesellen, der hier nicht gelernt und kein Geld zu verzehren hat, nur 14 Tage Arbeit in Hamburg gestattet, bestimmte die Ordnung von 1588 (Art. 6), dass bei Mangel an Leuten die Schiffer Fremde in Arbeit nehmen durften, doch nur mit Erlaubnis der Älterleute des Amtes der Schiffszimmerleute und für denselben Lohn wie die hiesigen und mit Unterwerfung der Fremden

1) Urk. Teil 1. Kurz erwähnt bei Langenbeck, Anmerkungen ü. d. Hamb. Schiff- u. Seerecht. 2. Aufl. S. 2.

2) Urk. Tl. 2. Das ungedruckte Material für die Darstellung des hamburgischen Schiffbaues entstammt fast ausschliesslich dem Archiv der Handelskammer und dem Staatsarchiv.

unter den Zwang des Amtes. Auch wurde weiter das Verhältnis zu den Tagelöhnern geregelt.

Mit den Einheimischen konnte somit offenbar den Bedürfnissen des hamburgischen Schiffbaues nicht genügt werden.

In einer Reihe Verordnungen von 1595, 1598, 1605 und 1616 finden sich weitere Bestimmungen über verschiedene Seiten der Arbeitsverhältnisse im Schiffbau. Ausschliesslich die Lohnfrage behandelt eine Ordnung vom 27. April 1622¹⁾; die Arbeitslöhne wurden immer mehr spezialisiert. Die Ordnung von 1514 enthält nur im Art. 12 eine Bestimmung über den Lohn der Gesellen, der auf vier und drei Schilling pro Tag gesetzt war; in der Ordnung von 1544 fehlt diese Bestimmung. Nach der Rolle von 1573 sollten die Schiffer den Zimmerleuten sieben Schilling, 1588 aber acht bis zehn Schilling ausser dem Biergeld geben; 1622 wurde auch dies noch genauer spezialisiert; der Lohn sollte nun im allgemeinen 18 Schilling im Sommer, 14 im Winter betragen, beides exkl. Schiffbier. Schon 1625 wurde wegen der teuern Zeit der Lohn zum Teil erhöht.

Von besonderer Wichtigkeit ist aber, dass in der Ordnung von 1622 (Art. 6) kurzweg bestimmt wurde, dass fremde Schiffszimmerleute, die anderswo ihr Amt redlich gelernt, hier „frei und ungehindert“ arbeiten dürften. Die Veranlassung zu dieser Neuerung gaben offenbar die Kaufleute und Schiffer, die in der Bürgerversammlung²⁾ über die Schiffbaugesellen sich beklagt hatten. Man machte damit dem in den nächsten Jahren blühenden Schiffbau freie Bahn.

Noch eine andere sehr bedeutsame Änderung wurde in diesen Jahren vorgenommen. Die Bestimmung von 1529 und 1603, die einerseits den Schiffbau für Fremde verbot, andererseits nur den Bau von Schiffen von für die heimischen Gewässer geeigneter Grösse gestattete, war noch immer in Kraft. Schon lange nicht mehr zeitgemäss, hatte diese Bestimmung den Erfolg gehabt, Schiffbau und Holzhandel in den übrigen Elbplätzen zu befördern und Hamburg in mehr denn einer Hinsicht zu schädigen. Auf Antrag des Rates wurde deshalb durch Rat- und Bürgerschluss vom 13. Februar 1618 beschlossen, dass auch Fremde — sowohl die in der Stadt ansässig als auch andere — hier Schiffe jeder Grösse bauen dürften. Dafür sollte der Schiffer nach Massgabe der Grösse des Schiffes von jeder Last

1) Urk. Tl. 3.

2) Acta Conv. Sen. u. Civ. 1621. Dec. 6.

fünf Thaler an die gemeine Kasse zahlen, bevor das Schiff durch die Brücke gelegt werde, d. h. vom Stapel gelaufen sei.

Das war ein wichtiger Fortschritt in der Entwicklung des Schiffbaues, eine bestimmte Absage an die alte hansische Ordnung.

Gleichzeitig mit dieser freieren Strömung und vielleicht in ursächlichem Zusammenhange mit ihr steht die Blüte, der damals der Schiffbau in Hamburg sich erfreute; allein die kriegerischen Ereignisse hätten wohl kaum diese Wirkung gehabt. Zahlreiche Meister und Gesellen strömten um jene Zeit nach Hamburg, um an diesem, von den Kriegsunruhen wenig berührten Platze Arbeit zu suchen und zu finden. Natürlich führte diese Zuwanderung bald zu Konflikten mit dem Amte; der Rat, zwar im allgemeinen geneigt, dem Amte zu helfen, trat doch, als es zu Gewaltthätigkeiten gegen die Fremden kam, entschieden für diese ein. Ja, im September 1628 befahl er die Räumung der Holzplätze auf dem Pickhuben zu Gunsten der fremden, namentlich holländischen Meister.

Sämtliche Ämter traten infolgedessen für das bedrohte Schiffbauamt ein, appellierten mit diesem an das Reichskammergericht und beschwerten sich, dass jenes alte Amt „gelegt“ werden sollte und „einem jeden, sowohl den Holländern als Engelländern, Niederländern und allen andern Völkern eine freye Hand — vergönnet und gegeben werden wollen.“¹⁾ Was schliesslich aus dem Prozess geworden, ist nicht ersichtlich und auch für uns von geringerem Interesse als jene im allgemeinen von der Blüte des Schiffbaues und der Beteiligung der Fremden Zeugnis ablegenden Thatsachen.

Die infolge dieser Verhältnisse eintretende Steigerung der Löhne veranlasste den Rat, im Jahre 1631 in einer neuen Ordnung die Löhne abermals festzustellen; sie wurden nun auf 26 und 18 Schilling für neue, auf 18 und 14 Schilling für alte Schiffsarbeit bestimmt, exkl. Schiffsbier. Und während § 9 den § 6 von 1622 einfach wiederholte, verbot § 10 jede Belästigung der fremden Schiffszimmerleute durch die einheimischen.

Während mehrerer Jahrzehnte ist die Ordnung von 1631 in unangefochtener Geltung geblieben. Die ja fast in allen Zünften auftretende Klage über die zu grosse Anzahl der Lehrknechte führte im Jahre 1669 zu einer Auseinandersetzung zwischen Meistern und Tagelöhnern und sodann zu einem Vergleiche, nach dem jeder der vier

1) Vgl. Sammelband der Commerzbibliothek: Ämter-Streitigkeiten von 1706 (enthält auch frühere Aktenstücke).

Alten vier Lehrknechte, die anderen Meister deren drei halten durften und keiner einen Lehrling mehr annehmen durfte, bevor er einen der alten Lehrknechte entlassen hatte. Zugleich mussten die Tagelöhner wieder aller neuen Arbeit und allen Kielholens entsagen.

Allzu lebhaft scheint im allgemeinen zwischen 1640 und 1680 der Schiffbau in Hamburg nicht gewesen zu sein. Jahrelang suchten die Schiffer um Anweisung eines Raumes nach, auf dem sie ihre Fahrzeuge ausbessern und kielholen lassen könnten. Im Bürgerkonvent vom 20. Oktober 1645 wurde beschlossen, zur Auswahl des Platzes u. s. w. „verständige Leute“ zu wählen. Noch im Oktober 1648 wiederholten die Oberalten und Alten der „Seefahrenden Schiffer“ in einer Supplik an den Rat dies Anliegen, dessen Dringlichkeit offenbar von niemandem geleugnet wurde. Es wurde aber nichts daraus. Überhaupt herrschte lange hinsichtlich der Plätze zum Schiffbau eine gewisse Unsicherheit. Im Oktober 1654 dekretierte der Rat plötzlich, es solle der Bollweg auf dem Schiffbauerbrook von allem dort lagernden Holz geräumt werden; elf Schiffbauer und Anwohner, die dort Häuser und Buden hatten und die selbst oder deren Vorfahren seit mehr als Menschengedenken dort ansässig gewesen und des Weges teils als Schiffbauer bedurften, teils ihn an Schiffbauer vermieteten, wandten sich darauf mit einer Supplik an den Rat; schliesslich wanderte die Angelegenheit wieder an das Kammergericht.

Ebenso beschränkte man am Deichthore die Schiffbauereien, die seit langer Zeit dort gewesen waren; im Jahre 1663 wurde ein Teil der Plätze zu anderen Zwecken vermietet.

Solche Vorgänge zeugen weder von grossem Interesse für den Schiffbau noch von grosser Ausdehnung desselben. Schiffe wurden natürlich stets mehr oder weniger gebaut; ausserdem bestand in Hamburg zeitweise ein reger Schiffshandel, an den sich dann wohl, ausser den Reparaturen, mancher Neubau knüpfte, der dem Gewerbe Arbeit und Lohn einbrachte. König Christian IV. liess wiederholt sich nach Schiffen, die er kaufen wollte, in Hamburg erkundigen; um 1643 und 1645 erhielten seine bekannten Unterhändler Albert Baltser Bernts und Leonhard Marselis derartige Aufträge.¹⁾

Ferner haben die Portugiesen in jener Zeit wiederholt in Hamburg nicht nur Schiffe gekauft, sondern auch bauen lassen. Der Absicht des portugiesischen Gesandten, in Hamburg Schiffe und

1) Bricka & Fridericia, Kong Christian IV. egenh. Breve. 1643. März 4; 1645. März 13.

Munition zu kaufen, thut Christian IV. im Mai 1641 Erwähnung.¹⁾ Nach den Berichten der niederländischen Residenten Schrassert und van Belle²⁾ hat Portugal im Jahre 1648 in Hamburg mehrere Schiffe gekauft und bauen lassen; ersteres geschah durch Vermittelung von Jürgen Lüders und Albert Baltser Bernts. Angeblich waren diese Schiffe für den Kampf Portugals gegen die holländisch-westindische Compagnie in Brasilien bestimmt; nach van Belle zahlten die Portugiesen aber schlecht, sodass sie schliesslich nicht alle Schiffe wirklich erhielten.

Auch für Schweden hat Hamburg damals Schiffsbauten ausgeführt; im Jahre 1660 berichtete Pater Roxas dies dem Kaiser.³⁾

Über den Umfang dieser und anderer Bauten steht nichts fest; das Zeugnis des Grafen Galeazzo Gualdo Priorato von 1663, der schreibt⁴⁾, Schiffe von allen Grössen würden am grossen Hafen gebaut, ebenso schnell und mit solcher Symmetrie, wie in Holland und England, hat in seiner Allgemeinheit geringen Wert. Nicht ohne Einfluss auf den Schiffbau der Stadt ist gewiss der Bau der Convoynen gewesen, der 1667 begann; es ist bemerkenswert, dass im Jahre 1663 nicht nur von den Schiffern und Kaufleuten, sondern auch den Schiffbauern die Bewegung ausging, die zum Bau der Convoynen führte.⁵⁾ Übrigens wurde der Bau des ersten Convoyschiffes von einem holländischen Meister geleitet.⁶⁾

Manches hamburgische Schiff wurde aber auch auswärts gebaut und gekauft, namentlich in Holland; im Jahre 1659 bat der Rat von Hamburg den Rat von Amsterdam um Freigabe eines für Hamburger Kaufleute in Sardam gebauten Schiffes⁷⁾; und im September 1665 lag den Generalstaaten eine Eingabe des Residenten Aitzema vor, in der er um die Ausfuhr von zwei in Holland für Hamburg gekauften Schiffen bat.⁸⁾ Solche Bauten und Käufe wurden aber nicht selten dadurch erschwert und unmöglich gemacht, dass Holland die Ausfuhr

1) Bricka & Fridericia, Kong Christian IV. egenh. Breve.

2) Reichsarchiv-Haag.

3) Heyck in Zeitschr. f. Gesch. d. Oberrheins. N. F. II. 159.

4) Zeitschr. d. V. f. Hamb. Gesch. III. 150.

5) Admir. Protok. 1663. Juni 4.

6) Langenbeck, S. 524. Die Aufsicht über die Convoynbauten führten in der Regel die Schiffer-Alten; wenn angenommen worden ist, dass letztere selbst ein Convoyn-Schiff gebaut haben, so ist das ein Irrtum.

7) Amsterd. Stadtarchiv.

8) Resolut. d. Generalstaaten (Reichsarchiv Haag).

von Schiffen und das Holland bekriegende England den Kauf von holländischen Schiffen verbot. Der hamburgische Rat musste wiederholt vor solchen Käufen warnen.¹⁾

Gegen Ende des Jahrhunderts wurde der Schiffbau lebhafter. Im Januar 1689 erhielten die Commerzdeputierten die Einwilligung des Ehrb. Kaufmanns zur Anlegung eines Helling am Kehrwieder, und 1691 baten sie den Rat abermals um Anweisung von Schiffbauplätzen. Man zögerte darauf einzugehen; doch wuchs das Bedürfnis; in Altona und in Hamburg werde täglich ein Schiff nach dem anderen gebaut, berichtet im Juni 1693 der holländische Resident Kuysten nach Amsterdam²⁾; die durch den Krieg gestiegenen Frachten führten der Rhederei viel Gewinn zu. Am Kehrwieder wurden dann Schiffbauplätze angelegt.³⁾ Doch protestierten im Sommer 1696 eine Reihe von Kaufleuten gegen diese Anlage, da sie dort der Schifffahrt hinderlich und gefährlich sei; die Nachbarn wiesen auf die Feuergefahr hin. Auch der Ehrb. Kaufmann und die Commerzdeputierten waren nun gegen die Kehrwiederanlage; es kam zu heftigen Auseinandersetzungen. Schliesslich blieb es doch bei der vom Rat getroffenen Anordnung. Namentlich der Altonaer Rheder Johann Beets trat sehr entschieden für die neuen Schiffbauplätze ein; er bot der Kämmerei 500 Thaler, wenn sie ihm einen anderen Platz zum Schiffbau auf hamburgischem Gebiet anweisen würde. Mit Recht betonte der Rat die Notwendigkeit, dem Altonaischen Schiffbau gegenüber diese günstige Gelegenheit zu benutzen; schon früher, im Februar 1695, hatten übrigens die Commerzdeputierten über die Anweisung von Schiffbauplätzen beraten, um den Schiffbau „bey der Stadt zu erhalten, weil viel Schiffbauen von hier und nach Altona gewand würde.“

Von Schiffsbauten für auswärtige Rechnung sind in jener Zeit die für die Schottisch-Amerikanische Compagnie zu nennen; der Umfang dieser Bauten steht nicht fest.⁴⁾

1) So 1672. Mai 13 (Comm. Dep. Prot.).

2) Stadtarchiv-Amsterdam.

3) Langenbeck, S. 5.

4) Baasch, Beiträge z. Gesch. der Handelsbezieh. zw. Hamb. u. Amerika, S. 16ff.; der Resident Kuysten berichtete 1696. Aug. 10 nach Amsterdam: „Op gisteren soude wegens d'oostindische Schotse Comp. door derselve afgesondene off Commissionaris naer dat voor aff tot Lubeck gesonden en de werven van de scheepsbouwerie laten besichtigen en examineren, en niet aldaer alles naer wensch gevonden to hebben, met seeker voornaemste scheepstimmerman Mr. Gerrit en syn soon, door de vader 2 ende den soon

Mit der Zunahme des Schiffbaues war eine Bewegung der Arbeiter, die höhere Löhne wie andere Ziele erstrebte, verbunden. Die Herbeiholung und Zulassung zahlreicher fremder Arbeiter war den einheimischen natürlich ein Dorn im Auge. Schon in den 70er Jahren war es hierüber zu Erörterungen gekommen, und der Rat hatte deshalb mit Lübeck korrespondiert. Ein Mandat vom 12. September 1678¹⁾ hatte, wie schon früher, die Belästigung der fremden Schiffszimmerleute verboten, ein Dekret vom 26. Juni 1685 Thätlichkeiten streng untersagt und den Schiffszimmerleuten überdies befohlen, „dass sie sich des Herkommens gemäss eine Brüderschaft und kein Amt nennen sollen.“ Letzterer Befehl fand bei den Schiffszimmerleuten aber nie wirklichen Gehorsam; er wurde später noch wiederholt eingeschärft, doch kaum beachtet. Im Sommer 1697 kam es zu wiederholten Zusammenstössen und Excessen. Die Schifferalten verlangten strenge Beobachtung der alten Ordnungen, Verweisung der Schiffbauer in die Stellung einer Brüderschaft, insbesondere aber vollkommene Freiheit in der Wahl der Arbeiter und Verbot übertriebener Lohnforderungen. Der Rat veröffentlichte darauf die Ordnung von 1631 von neuem und erliess ausserdem am 9. März 1698 ein Dekret²⁾, nach dem unter anderem der Tagelohn vorläufig auf 30 bzw. 20 Schilling festgesetzt wurde.

Gegen dieses Dekret appellierten die Tagelöhner an das Reichskammergericht, wurden aber abgewiesen.³⁾ Der Rat liess sich auch weiterhin nicht von dem Standpunkte abdrängen, dass, wenn die einheimischen Arbeiter versagten, fremde angenommen werden könnten.

Doch erwiesen sich die Tagelöhner immer mehr als ein dem Gewerbe des Schiffbaues äusserst schädliches Element; sie durften zwar keine neuen Schiffe bauen, wohl aber alte ausbessern und bis drei Knechte halten; hatten sie selbst keine Arbeit, so traten sie bei den Meistern als Knechte ein; als Halbmeister wollten sie dann

een te bouwene groote schepen, yder voor 30000 *fl.* te leveren, van ontrent de 140 à 150 lanck veracordeert wesen, synde noch op een 4de op Stapel staende, waar van de huyt souden moeten veranderen, mede in onderhanden: off sulx in Engeland niet qualyck mocht geduyt te werden, staat naemals gehoort te werden“ (Stadtarch. Amsterdam). Mit „Gerrit“ ist wohl Gerdson gemeint.

1) Commerzbibliothek, handschriftl. Mandatensammlung.

2) Bei Langenbeck, S. 4 ungenau gedruckt; ganz gedruckt in einer der Streitschriften von 1706.

3) Langenbeck a. a. O.

heiraten und Bürger werden. In diesen Verhältnissen wie in der Zulassung der Fremden lag der Keim zu fortwährenden Zwistigkeiten.

Im Jahre 1701 kam es wieder wegen der Fremden zu Streitigkeiten; das Jahr 1706 brachte hierüber eine Reihe von Drucksachen¹⁾, die uns diese ebenso unerquicklichen wie unfruchtbaren Zänkereien näher erkennen lassen. Hier auf sie einzugehen, lohnt nicht der Mühe und bietet geringes Interesse. Die Schiffbauer unterscheiden sich in diesen Dingen wenig von anderen Ämtern. Das Thatsächliche, Historische bietet den wertvollsten Teil dieser Streitschriften. Es kommen für uns hier nicht in Betracht die mit grossem Aufwand von Leidenschaft und juristischer Gelehrsamkeit erörterten Fragen, ob die Tagelöhner zum Amt gehören oder ob ein Kirchenstuhl den Meistern zukommt oder den Tagelöhnern u. A. m.; für uns ist wichtiger das Verhältnis, in dem diese Streitigkeiten zu den Interessen der Kaufmannschaft und Rhederei standen.

Der Rhederei lag natürlich vorzugsweise an billigen Baulöhnen und ausreichendem Arbeiterpersonal. Erstere Frage scheint damals weniger Anlass zu Beschwerden gegeben zu haben als letztere. Der Ehrb. Kaufmann drang im Februar 1706 vornehmlich auf Einhaltung des Art. 12 von 1631, der alle Belästigungen fremder Arbeiter untersagte. Eine Reihe von 20—30 Kaufleuten und viele Schiffer wandten sich gleichzeitig an den Rat und baten, die Schiffbau-Tagelöhner möchten zur Arbeit angehalten werden „dass sie den Kaufmann und Schiffer in Praeparirung der Schiffe nicht aufhalten, umb die Nahrung nicht von hinnen nach Altona zu ziehen.“ Seit dem letzten Viertel des 17. Jahrhunderts ist, wie für mehrere andere Gewerbe, so auch für den Schiffbau die Altonaer Konkurrenz ein stets wiederkehrender Anlass der Eifersucht und Besorgnis. Der Rat befahl hierauf den Schiffsbaumeistern bei Geldstrafe, den Tagelöhnern bei Gefängnis, an ihre Arbeit zu gehen, und versprach Austrag der Streitigkeiten auf gerichtlichem Wege.

Auch wer die Hamburgische Geschichte jener Tage nur oberflächlich kennt, wird sich nicht wundern, dass damit die Sache nicht erledigt war; sie fiel, wie die meisten öffentlichen Kontroversen, der kaiserlichen Kommission zu. Die Commerzdeputierten legten dieser im Oktober 1709 eine Reihe von Beschwerden vor und beklagten im 23. Gravamen die Streitigkeiten zwischen Schiffbauern und Tagelöhnern, die es dahin gebracht, dass „E. E. Commercio grosser Schade

1) In dem erwähnten Sammelband der Commerzbibliothek.

Baasch, Beiträge.

veruhrsachet, manches Schiff in seiner Reise gezögert worden und E. E. Kaufmann auf dem Nohtfall die Schiffe repariren zu lassen, sich anderwertiger Mittel nicht ohne grössere Incommodität bedienen müssen, nicht zu geschweigen, dass die Nahrung dadurch muthwillig von dieser Stadt abgewiesen werde“; die Kommission wurde gebeten, diesen Beschwerden gründlich abzuhelpen und Meister und Tagelöhner in gebührenden Schranken zu halten.

Der Rat hielt zwar die Sache für längst erledigt; die Commerzdeputation war jedoch entgegengesetzter Ansicht und machte auf die Notwendigkeit aufmerksam, diese Frage endgültig im Interesse des Handels abzuthun. Eine vom Rat neu ausgearbeitete Ordnung, die im Februar 1711 den Commerzdeputierten zur Begutachtung vorgelegt wurde, erregte den Widerspruch der letzteren, da sie den Schiffszimmerleuten zu weit entgegenkam und die Artikel 9 und 10 der Ordnung von 1631 nicht unwesentlich abänderte. Mit ihrem Protest drangen die Commerzdeputierten durch; die in den Hauptrecess von 1712 im § 50 aufgenommene neue Ordnung¹⁾ entsprach ihren Wünschen.

Von der Ordnung von 1631 unterscheidet sie sich, abgesehen von den seitdem mehrfach geänderten Lohnsätzen, nur in dem wichtigen Art. 9; dieser lautet nunmehr:

„Wann durch göttlichen Segen die Navigation bey dieser Stadt zugenommen, auch zu Aufnehmung des Commercii gereichen würde, wenn die Schiffbauerey allhier stärker, als wie bisher geschehen, künftig getrieben werden könnte, soll, wenn das hiesige commercium darumb bey Rathe ansuchen wird, oder im Fall es über besser Zuversicht sich begeben, dass die Zimmerleute sich der Arbeit zu entziehen unterstehen dürften, E. E. Rath freystehen, nachdem vorher das Amt vernommen, einen oder mehrere fremde Meistere, von deren Tüchtigkeit und dass sie anderwärts redlich gelernet, man gute richtige Kundschaft hat, gegen eine von denenselben zu determinirende und nach Maassgebung des 10. Tit. des Reglements der Amts- und Brüderschaften zu erlegende billigmässige Discretion zu admittiren und das Amt solche ohnweigerlich anzunehmen schuldig seyn. Wie dann auch nicht allein in dem Fall, wann die Tagelöhner aus der Arbeit zu gehen sich unterstehen würden, den Meistern fremde, tüchtige Knechte, wo sie solche best bekommen können, zu nehmen, sondern auch zum

1) Bisher nicht gedruckt; den Art. 9 drucke ich ab nach einer der Handschriften der Acta Convent. Sen. et Civium in der Commerzbibliothek.

Besten des Commerci, damit an solchen Leuten kein Mangel seyn möge, Fremden, die ihre Profession redlich erlernt, hereinzukommen, Bürger zu werden und bey denen Meistern zu arbeiten frey gelassen werden soll.“

So interessant nun dieser Artikel ist, so merkwürdig namentlich im Vergleich zu dem korrespondierenden kurzen Artikel 9 von 1631, der noch 1697 bestätigt wurde, so wenig praktische Bedeutung hat andererseits jener lange Artikel erhalten. Die ganze Ordnung von 1712 ist niemals publiziert worden, niemals in Wirksamkeit getreten¹⁾; sie wurde auch nicht einmal den Hauptbeteiligten, d. h. den Schiffbauern — Meistern und Tagelöhnern — oktroyiert, sondern zunächst einfach ignoriert. Nachdem dann im Februar 1713 die Tagelöhner gegen verschiedene Artikel jener Ordnung Verwahrung eingelegt hatten, traten nun an ihre Stelle Vergleiche zwischen den Meistern und Tagelöhnern, zuerst ein solcher vom 23. Dezember 1717, der im Oktober 1718 dem Amtsprotokoll einverleibt wurde. Ein ähnlicher Vergleich wurde 1732, Aug. 2 abgeschlossen und vom Amtspatron, wie dem Rate bestätigt; dieser letztere, kurze Vergleich enthielt die wichtige Bestimmung, dass, solange ein Tagelöhner vorhanden, die Meister keinen anderen Knecht annehmen wollten, eine Konzession der Meister, die klar und deutlich die Fortschritte kennzeichnet, die seit dem Ende des 17. Jahrhunderts die Tagelöhner in der Terrorisierung des Gewerkes gemacht hatten. Überhaupt sind diese Vergleiche, wie wir später bestätigt finden werden, sehr charakteristisch für die zünftlerischen Auswüchse, die im 18. Jahrhundert das gewerbliche Leben in Hamburg zeitigte.

Nicht nur jenen Handwerkerunruhen ist es zuzuschreiben, wenn der Anfang des 18. Jahrhunderts dem hamburgischen Schiffbau ungünstig war; die allgemeinen commerziellen Verhältnisse, wie später die Pest, mussten auch ihn nachteilig beeinflussen. Holzhandel und Schiffbau seien uns abhanden gekommen und hätten sich auf allen Seiten der Stadt festgesetzt, klagten im Januar 1707 die Gebrüder Ployart.²⁾ Die Commerzdeputierten haben in mehr als einem Schriftstück damals ihrem Bedauern über die Abnahme des Schiffbaues Luft gemacht.

1) Vgl. Klefeker, Sammlung hamb. Gesetze u. Verfass. VII. 58.

2) Ehrenberg, Anfänge d. Hamb. Freihafens, S. 51.

Auch in den nächsten Jahrzehnten scheint es nicht viel besser geworden zu sein. Immer wieder machten sich zünftlerische Einflüsse geltend und meist in einer Richtung, die der Entwicklung des Schiffbaues schaden musste. Ohne Ende sind die Beschwerden und Denunziationen des Amtes¹⁾ über die Beschäftigung fremder, namentlich holländischer Schiffszimmerleute. Mit welchen Schwierigkeiten hatte z. B. der Kaufmann Stengelin zu kämpfen, als er 1725 für den Bau von zwei Schiffen für die Ostender Compagnie teilweise holländische Schiffszimmerleute angenommen hatte, weil den Hamburgern gewisse Arbeiten an diesen Schiffen nicht geläufig waren; erst als Stengelin versprochen hatte, dass die Fremden nach Beendigung dieser Arbeit, d. h. nach zwei Monaten, aus Hamburg entfernt werden würden, und kein hamburgischer Tagelöhner deshalb seine Arbeit verlieren dürfe, liessen letztere die Fremden zu. Ähnliche Vorfälle ereigneten sich öfter. Im September 1732 verbot der Patron in Gemässheit eines Ratsbeschlusses den Alten des Amtes „keine fremde Soldaten in Arbeit zu nehmen und die habende fordersamst abzuschaffen“.

Sehr strenge wurde namentlich in den dreissiger Jahren, aber auch später noch und gelegentlich bis ins 19. Jahrhundert hinein, das den Hamburger Elbschiffen auferlegte Verbot, Schiffe auf nicht-hamburgischem Gebiete zu bauen, gehandhabt. Sobald das Verbot übertreten war und ein solches Fahrzeug hamburgisches Gebiet berührte, sorgte eine Denunziation dafür, dass der Ewer- oder Schutenführer in Strafe genommen wurde.

Am meisten Kummer machte aber im Schiffbau die Altonaer Konkurrenz, nicht nur im Ganzen, sondern namentlich auch in den Hülfsge Werken. Schon 1715 beschwerten sich die Schmiede, dass die grobe Schmiedearbeit an den Schiffen mehr und mehr Altona zufalle; der Grobschmied auf dem Hamburger Berge stehe im Einverständnis mit seinem Altonaer Kollegen und lasse diesem viele hamburgische Arbeit zukommen. Dass für hamburgische Rechnung ganze Schiffe in Altona gebaut wurden, war ein offenes Geheimnis.

Dagegen liess sich wenig ausrichten. Wohl aber schritt der Rat entschieden ein, als im Jahre 1723 der Rheder Salomon de Vlieger ein im Rummelhafen, also auf hamburgischem Flussgebiete liegendes Schiff durch unzüfftige Meister und fremde Leute ausbessern liess.

1) Die von 1713 an im Hamb. Staatsarchiv vorhandenen Protokolle des Amtes sind hier benutzt; sie enthalten fast nichts anderes als Denunziationen, Zank und Streit.

Als die Commerzdeputierten für den Rheder eintraten, auf die Ordnung von 1631 hinwiesen und ihr Bedauern aussprachen, dass dem Ehrb. Kaufmann „täglich viele Hindernisse, auch nur wegen Bagatellen im Wege gelegt werden“, wurden sie vom Rat abschlägig beschieden: was de Vlieger gethan, sei stets verboten gewesen und im Widerspruch mit dem Ämterreglement; das seien auch keine Bagatellen, sondern Dinge, die den hiesigen Einwohnern die Nahrung entzögen und die Nachbarschaft grösser machten.

Leicht hatte somit der Kaufmann es nicht, wenn er in Hamburg ein Schiff bauen oder ausbessern lassen wollte; überall stiess er sich an Zunftschranken, überall hemmten ihn obrigkeitliche Verbote. Und welche Schwierigkeiten machte es, selbst ein so notwendiges, dem Schiffbau unentbehrliches Institut, wie es eine Ankerschmiede ist, Hamburg zu verschaffen! Noch 1720 gab es im städtischen Gebiet Hamburgs keine Ankerschmiede für schwere Schiffsanker. Der Schmied von Bergen bat damals um Anweisung eines Platzes auf dem Baumwall für eine solche Anlage. Es folgte eine lange Verhandlung. Der Ehrb. Kaufmann empfahl in einem Beschluss vom 9. August 1721 dies Gesuch sehr dringend, bewilligte, da die Kämmerei versagte, die nötigen Mittel aus der Kasse des Kaufmanns und half sich auf diese Weise selbst. Die beiden Ankerschmieden auf dem Hamburger Berge hatten zeitweise gut zu thun, konnten aber später nur schwer vor der Altonaer Konkurrenz bestehen, obwohl der Ehrb. Kaufmann die Unterstützung jener Schmieden durch die hamburgischen Interessenten gelegentlich dringend empfahl.

Hinsichtlich der Beurteilung des Umfanges des hamburgischen Schiffbaues in jener Zeit bewegen wir uns Mangels aller statistischen Nachrichten vollständig im Dunkeln. Nur einzelne Bauten sind bekannt. Es wurde ein Convoyschiff gebaut¹⁾; es wurden ferner 1725 bis 1726 für die Kompagnie von Ostende zwei Schiffe gebaut, die grössten, die diese Kompagnie überhaupt besessen hat, „La Concorde“ und „L'Archiduchesse Marie Elisabeth“, beide von 30 Geschützen.²⁾ Es spricht ferner für den Ruf und die Wirksamkeit des hamburgischen Schiffbaues, dass der hamburgische Schiffbaumeister Focke Gerdsen

1) Baasch, Hamb. Convoyschiffahrt u. Convoysesen, S. 143.

2) Mertens, La Compagnie d'Ostende in Bulletin de la Société de géogr. d'Anvers VI (1881) 398, 402, 416; ferner die Secrete Brieven des holländischen Residenten in Hamburg, Mauricius, im Reichsarchiv-Haag.

im Jahre 1716 zu dem Bau der Donauflotte, die gegen die Türken ausgerüstet wurde, hinzugezogen ward.¹⁾

Im Jahre 1724 wurde auf dem Grasbrook, vor dem Winserbaum, eine neue Schiffbauerei angelegt und zwar von dem Kaufmann Pierre Boué²⁾; in dem Mietkontrakt mit der Kämmerei war ausdrücklich bestimmt, dass, wenn Boué dort Schiffbau treibe, er einen hamburgischen Amtsmeister anstellen müsse. Doch ist der Schiffbau dort nur unregelmässig betrieben worden.³⁾

Nahm der Schiffbau innerhalb des städtischen Weichbildes, im Bereiche des Zunftzwanges immer mehr ab, so fand er dagegen grössere Aufnahme ausserhalb desselben, namentlich auf dem Hamburger Berge. Hier durften zwar eigentlich nur alte Schiffe repariert und kalfatert werden; allmählich aber fing man auch hier den Neubau von Schiffen an. Dagegen wusste man die Arbeit der Leute vom Hamburger Berge im städtischen Hafengebiet stets sofort zu hindern. Als Meister auf dem Hamburger Berge machte sich bald Heinr. Fahtmann einen Namen.

Der Niedergang des hamburgischen Schiffbaus wurde mit der Zeit immer sichtbarer, namentlich wenn man das gegenteilige Bild in der Nachbarschaft, in Altona und Lübeck⁴⁾, erblickte. Es handelte sich jetzt nicht mehr um die stets wiederkehrenden Detailfragen, nicht mehr darum, ob Schiffsnägel, Anker und Tauwerk in Hamburg oder Altona gemacht würden, ob dem Amte auch das Mastenmachen zukomme oder nicht⁵⁾, und ähnliche zünftlerische Quisquilien; es handelte sich um eine wirkliche Lebensfrage der hamburgischen Rhederei.

Diese hatte schon an sich keine goldenen Zeiten; die Konkurrenz der Holländer und Engländer, die Barbareskennot, die das Mittelmeer und die spanischen Gewässer bald mehr, bald weniger verschloss, Alles dies drückte auf die Rhederei und trieb den Handel mehr und mehr unter fremde Flaggen. Der schlechte Stand des Schiffbaues, die mangelnde Unternehmungslust auf diesem Gebiete hemmte überdies jegliche Fortschritte der Handelsflotte. Äussere und innere

1) Hamb. Relations-Courier 1716, No. 23. Gerdson wird regelmässig als „Kaiserlicher Schiffsbaumeister“ bezeichnet.

2) Langenbeck, S. 5.

3) Wie es scheint, bis in die neunziger Jahre des 18. Jahrhunderts.

4) Wenigstens wurde wiederholt auf Lübeck und seinen im Vergleich zu dem hamburgischen blühenden Schiffbau hingewiesen; daraus einen absoluten Schluss auf den Umfang des Schiffbaues in Hamburg zu ziehen, ist doch bedenklich. Es ist eine alte Erfahrung, dass Konkurrenten die gegenseitigen Leistungen entweder verkleinern oder vergrössern.

5) Das war im Jahre 1728 endgültig bejahend für das Amt entschieden.

Gründe treffen hier zusammen; die Depression des Rhedereigeschäfts lähmte den Schiffbau; Schiffbau und Rhederei stehen nun einmal in unauflöslicher Wechselbeziehung. Aber aus der Thatsache, dass gleichzeitig an kleineren Orten mehr Schiffe gebaut wurden, scheint doch hervorzugehen, dass in Hamburg lokale und wirtschaftliche Sonderursachen der Entwicklung des Schiffbaues hindernd im Wege standen. Als solche werden angeführt die höheren Schiffbaupreise in Hamburg¹⁾, der Mangel an geschickten und tüchtigen Meistern und Arbeitern²⁾, ferner die hohen Holzpreise.

Was zunächst das Holz betrifft, so war die Vorbeiführung des Holzes bei der Stadt verboten, aber in Harburg und im Reiherstieg hatte sich ein blühendes Holzgeschäft angesiedelt; im 17. und 18. Jahrhundert ging von hier aus viel Holz nach Frankreich, Holland und England; es ist eine stets wiederkehrende Sorge, diese Holzausfuhr zu verhindern. — Dass die Preise für den Schiffbau, sowohl die direkten wie die indirekten, die Preise für die Materialien wie für die Lebensmittel, in Hamburg höher waren als in der Nachbarschaft, traf in der Regel wohl zu und wurde von den Schiffbauern zugegeben; doch schwankten auch naturgemäss diese Preise, und es gab Zeiten, wo jene Thatsache bestritten wurde.³⁾ Auch wurde von den Hamburgern behauptet, dass mehrere bei ihnen verfertigte Artikel, so das Tauwerk, von besserer Qualität seien als in Altona. Über die Tagelöhne selbst, die nicht niedrig waren, klagten die Meister und Schiffer übrigens weniger als über die geringe Qualifikation der Tagelöhner und dass — eine Folge der zünftlerischen Organisation — der Tagelohn an schlechte wie gute Arbeiter gleich hoch gezahlt werden müsste.

Gewiss lag ein Teil der Schuld an diesen Ursachen; unüberwindlich scheinen diese Hindernisse nicht; hohe Löhne und Materialpreise sind an sich noch kein Grund für den schlechten Stand eines Gewerbes, nicht selten sind sie dagegen die Folge einer besonderen Blüte, einer grossen Zunahme des Gewerbes. Da nun von einer solchen damals nicht die Rede sein konnte, so lag in den hohen Löhnen etc. offenbar etwas Ungesundes. Dies Ungesunde ist zu finden in den zünftlerischen Missständen, die wir bereits oben geschildert haben; ihnen in erster Linie ist es zuzuschreiben, wenn die Löhne nicht mit Angebot und Nachfrage, nicht mit Leistungen und Gegenleistungen im Einklang standen.

1) Vgl. z. B. Baasch, a. a. O. S. 59.

2) Ebenda, S. 76, 146; ferner Admir. Prot. 1744, Dec. 16.

3) Admir. Prot. 1740, Okt. 15; 1744, Okt. 6.

Es scheint nicht, als ob man damals die klare Erkenntnis von den dem Niedergange des Schiffbaus zu Grunde liegenden Umständen gehabt hat; später, in den 80er Jahren, sah man klarer und unbefangener. Es fehlte überhaupt augenscheinlich den massgebenden Persönlichkeiten an dem richtigen, liebevollen Verständnis für ein so wichtiges Gewerbe, wie auch an der nötigen Willenskraft, ihm aufzuhelfen; während man ängstlich jeden Konflikt mit der Zunftorganisation vermied, hatte man andererseits Kaufleute und Rheder, ohne die der Schiffbau nicht bestehen konnte, durch mancherlei kleinliche, allerdings dem Charakter der damaligen Wirtschaftspolitik nicht fremde Mittel entmutigt und dem heimischen Gewerbe abhold gestimmt.

Dem sollte nun ein Ziel gesetzt werden. Mit dem Jahre 1744 beginnt eine neue Aera im hamburgischen Schiffbau. Unter der ausdrücklichen Begründung, der Abnahme des Schiffbaus ein Ziel zu setzen und die Kaufleute zu „encouragieren, künftighin ihre Schiffe allhier verfertigen zu lassen“, trug der Rat im März 1744 der Admiralität den Plan vor, dass von nun an denen, die hier Schiffe bauen liessen, einschliesslich der beiden gerade auf dem Stapel stehenden Schiffe, eine Prämie zu zahlen sei, die für ein Schiff von 100 Last¹⁾ und mehr 300 Thaler Cour. betragen, für ein kleineres Schiff nach Verhältnis verringert werden sollte. Zunächst sollte diese Bewilligung für zwölf Schiffe erfolgen.

Admiralität und Commerzdeputierte waren damit einverstanden. Es wurden sogleich ein paar Schiffe aufgesetzt, um der Prämie teilhaftig zu werden. Sehr günstig gewählt war freilich der Zeitpunkt nicht, da die Holländer im Sommer des Jahres in Erwartung eines Krieges sich vieler Schiffe entäusserten und drei davon sogleich in hamburgischen Besitz übergingen. Auf Veranlassung der Commerzdeputierten wurde übrigens schon im September hinsichtlich der Prämien eine weitere Änderung beschlossen und vom Rat bestimmt, dass bei gewöhnlichen Schiffen für jede 10 Last, die sie grösser als 100 Last gebaut wurden, 100 Mark, bei den Fregatten, deren Bau kostspieliger war, 150 Mark zu den 300 Thalern zugelegt werden sollte. Damit wollte man den Bau gerade der grössten Schiffe besonders beleben. Die Admiralität verhehlte schon damals nicht ihre Bedenken, und der Rat seinerseits stellte den Commerzdeputierten

1) In Hamburg galt die alte hansische Schiffslast von 4000 Pfund. Ende des 18. Jahrhunderts wird viel nach „Commerzlasten“ gerechnet; eine Commerzlast war $1\frac{1}{4}$ Schiffslast oder 5000 hamb. Pfund (Niemann, Vollständ. Handbuch d. Münzen, Masse etc. 1830. S. 150.)

vor¹⁾, dass er es, wenn jene Beihülfe hiesiger Schifffahrt und Schiffbauerei helfen sollte, für selbstverständlich erachte, dass diese Schiffe ohne Anteil Fremder und „wirklich zum besten der hiesigen Commerciën unter der Stadt Flagge“ gebraucht würden, sowie dass Ausrüstung und Verproviantierung nur hiesigen Einwohnern zugewandt werde.

Zwölf neue Schiffe wurden gebaut und der Prämie theilhaftig; im Jahre 1748 war die Zahl erreicht. Sehr glänzend war dies Resultat nicht; zwei Schiffe standen ja schon bei Erlass jener Anordnung auf dem Stapel. Den Eindruck, dass der Schiffbau im Verfall war, konnten diese Bauten nicht verwischen.

Namentlich machte sich der Mangel an geeigneten, geräumigen Schiffbauplätzen, der schon oft beklagt war, bemerklich. Im Jahre 1745 wollte kein Schiffbauer den Bau eines Kohlenschiffes für die Admiralität übernehmen „aus Mangel des benötigten Platzes“. Dagegen lagen einzelne Hellinge oft leer und unbenutzt, und mehrfach ertönt die Klage, dass die Schiffbauplätze von den mietenden Meistern nicht genügend ausgenutzt würden, während sie sich sträubten, im Bedarfsfalle die Plätze anderen zu überlassen, und eifersüchtig darauf bestanden, dass jeder Meister seinen Platz ausschliesslich für sich hatte: ein Zustand, der sich nur begreifen lässt bei Verhältnissen, in denen dem Amtszwang kein Arbeitszwang gegenüberstand.

Der Rat schlug nun im März 1746, indem er auf Altona und den Reiherstieg hinwies, der Admiralität vor, sie solle selbst einen recht geräumigen Platz am Theerhof, den bisher der Schiffbauer Jakob Menke gemietet hatte, von der Kämmerei mieten und an einen tüchtigen Schiffbauer wieder vermieten; auch sollte die Admiralität dem letzteren das Schiffbauholz liefern und dadurch dieses wertvolle Material, das in so grosser Menge von hier nach Holland ging, dem Schiffbau der Stadt sichern. Die Admiralität lehnte dies ab, weil sie Bedenken hatte, ob sie zu einem solchen Unternehmen berechtigt sei.

Fast gleichzeitig traten auch die Commerzdeputierten mit einem Plane hervor (7. März 1746).²⁾ Auch sie empfanden es schmerzlich, „dass wenig Schiffe hier neu erbauet werden.“ Ihr Vorschlag ging dahin: jeder wohlerfahrene Schiffsbaumeister jeder Nationalität möge Freiheit haben, sich hier niederzulassen und Schiffe zu bauen; jeder Kaufmann oder jede Vereinigung von Kaufleuten solle Freiheit haben, Schiffe bauen zu lassen für sich selbst oder andere Hiesige oder Aus-

1) Extr. Sen.-Prot. 29. Jan. 1745.

2) Urk. Tl. 4.

wärtige und zu diesem Zwecke Schiffbauer und deren Gehilfen sich zu holen, woher sie wollten. Den hiesigen Meistern, die bisher den Schiffbau nicht hätten in Flor bringen wollen, sollten die Reparaturen und dergleichen vorbehalten bleiben, ohne dass ihnen Neubauten verboten seien.

Dieser Vorschlag, dessen geistiger Vater der Commerzdeputierte Pieter Krahmer war, ging dem Übel an die Wurzel, indem er den Amtszwang im wesentlichen zu beseitigen suchte; der Vorschlag entsprach voll und ganz den Ansprüchen, die man an die Organisation des Schiffbaues vom merkantilen Standpunkte stellen musste. Aber für den in diesem Antrage lebenden freiheitlichen Gedanken war man in Hamburg im allgemeinen damals noch nicht reif; nicht Selbsthilfe, wie sie dieser Vorschlag predigte, sondern Schutz und staatliche Ermunterung galt noch als die Losung. So blieben auch die wiederholten Erinnerungen, mit denen die Commerzdeputierten dem Rat jenen Antrag ins Gedächtnis zurückriefen, ohne Erfolg.

Wie geringes Zutrauen selbst die Admiralität dem hamburgischen Schiffbau damals entgegenbrachte, bewies sie dadurch, dass sie 1747/48 eine neue Admiralitätsjacht in Amsterdam bestellte und dort bauen liess. Noch 1738 beim Bau des neuen Convoyschiffes hatte die Admiralität den Bau desselben in Hamburg empfohlen, unter anderem „weil es der Stadt schimpflich seyn würde, ihre eigene Schiffe anderwärts bauen zu lassen.“¹⁾

Der Rat schritt nun auf dem 1744 betretenen Wege fort und bewilligte im Sommer 1749 auf Antrag einiger Rheder abermals auf zwölf Schiffe die Prämie in derselben Art wie 1744. Kleinere und grosse Schiffe wurden dann gebaut, und im März 1751 wiederum auf einen ähnlichen Antrag die Prämien für zwölf Schiffe ausgesetzt.

Auch wurde dem Mangel an Schiffbauplätzen nun dadurch abgeholfen, dass die Admiralität im Jahre 1749 einen Platz am Theerhof²⁾ von der Kämmerei mietete und dann zu Hellingen verpachtete; der Kontrakt mit der Kämmerei wurde später wiederholt verlängert. Die auf dieser Admiralitätswerft gebauten Schiffe hatten, wenn sie 100 oder mehr Last hatten, je 100 Mark, wenn kleiner, je 50 Mark an die Admiralität zu zahlen. Die Theerhofwerft ist bis in das 19. Jahrhundert hinein in Betrieb gewesen.

1) Admir. Prot. 1738, Febr. 12.

2) Hier wurden schon früher Schiffe gebaut; auf Plänen aus den sechziger Jahren des 17. Jahrhunderts ist hier eine „neue Schiffbauerei“ verzeichnet.

Bei der ersten Einrichtung der Prämien bezweckte man offenbar den Bau grösserer Schiffe von 100 und mehr Lasten; das zeigt schon die Art der Festsetzung der Prämie. Allmählich bewarben sich aber auch kleinere Schiffe um diese. Im Jahre 1756 zeigten Jakob und Lüppe Elders Ackermann und Konsorten ihre Absicht an, hier ein Kuff- oder Schmackschiff bauen zu lassen, und erbaten sich hierfür die Prämie. Solche Schiffe waren hier lange nicht gebaut worden, sondern meist aus Holland und Friesland bezogen, auch wohl in Altona gebaut. Der Rat bewilligte dem Schiff eine Prämie von zwölf Mark pro Last. Dieselbe Prämie wurde im August einem Schiff von 50 Last zugebilligt; das war also im Verhältnis mehr als für ein Schiff von 100 Last, das nur neun Mark pro Last erhielt.

Man erwies sich überhaupt liberaler als früher; im Jahre 1756 sollte in Hamburg für Bremer Rechnung eine Galliotte von 120 bis 130 Last gebaut werden, doch unter der Voraussetzung des Genusses der Prämie; anderenfalls sollte der Bau nach Altona gehen. Der Rat bewilligte mit Einverständnis der Admiralität auch diesem Schiffe die Prämie, worüber die Commerzdeputierten sich „ausnehmend zufrieden erklärten.“ Dagegen wurde im Jahre 1758 ein Gesuch, die Prämie für ein auswärts gebautes, in Hamburg nur vergrössertes Schiff zu erhalten, vom Rat mit Zustimmung der Commerzdeputierten abgelehnt.

Auch ergibt sich aus mehreren Entscheidungen, dass der Rat den monopolistischen und exklusiven Bestrebungen der Schiffbauer sich etwas weniger zugänglich erwies als zuvor. Die Anlage von Hellingen vor der Stadt, die den städtischen Schiffbauern natürlich sehr unbequem war, wurde nicht, wie letztere wünschten, gehindert. Diese Werften, für deren Betrieb es nur einer Concession des Landherrn bedurfte und von denen namentlich die auf dem Stadtdeiche und dem Hamburger Berge zu nennen sind, machten den städtischen Werften am Kehr wieder, Theerhof, Brook, Deichthor bedeutende Konkurrenz. Das lag allerdings nicht zum wenigsten an den lokalen Verhältnissen; der grössere Schiffbau und die Reparatur grösserer Schiffe wurde im städtischen Weichbilde mit der immer mehr sich bemerkbar machenden Verschlammung des Hafen allmählich zu einer Unmöglichkeit.

Eine mit dem Schiffbau zusammenhängende Frage, die sowohl gewerkschaftlich wie technisch von besonderer Bedeutung war, wurde in jenen Jahren geregelt. In den Amtsrollen von 1514, 1573, 1588, 1631 ist allerdings von Seefahrten der Schiffszimmerleute die Rede; vorgeschrieben waren letzteren solche Reisen nicht. Nun liegen die Vorteile, die Seereisen der Ausbildung des jungen Schiffszimmermannes

gewähren, klar vor Augen; und es gab auch wohl nur wenige Schiffszimmerleute, die nicht einmal längere oder kürzere Seereisen gemacht. Üblich waren diese überall, vorgeschrieben aber doch selten.¹⁾ Im Jahre 1755 regten die Schiffbauertagelöhner beim Patron an, es möchte allen aus der Lehre kommenden Knechten eine 2—3 jährige Seereise zur Pflicht gemacht werden. Mit diesem Vorschlage sollte offenbar in erster Linie dem materiellen Wohle des „Amts“ und der älteren Gesellen gedient werden; es war dem „Amte“ nicht zuträglich, dass die jungen Gesellen sich so früh verheirateten und neben den älteren Leuten als gleichbedeutende Kollegen sich aufspielten. Aber war auch an den Motiven manches nicht unbedenklich, so war der Vorschlag an sich doch gut. Die Meister machten freilich Schwierigkeiten, befürchteten Mangel an Arbeitern, meinten, es könne nicht ein jeder die See vertragen u. s. w. Der Patron billigte den Vorschlag; in dem Protokoll der Vereinbarung wurde als Motiv angeführt, dass die Seereisen „zur Verbesserung der Schiffbauerkunst gut und nötig“ seien. Es wurden einige Artikel aufgestellt, die den Knechten bei der Einschreibung vorzulesen waren und die Bestimmungen über die obligatorischen Seereisen enthalten.²⁾

Diese Bestimmungen sind, obwohl nicht selten auch aus den Gesellenkreisen sich Widerspruch erhob, bis Ende des Jahrhunderts streng eingehalten.³⁾ Erst dann nehmen die Seereisen allmählich ab.

Es ist genau nicht erkennbar, wann die zwölf Schiffe, für die 1749 die Prämie bewilligt wurde, fertig gebaut waren. Jedenfalls war das 1758 der Fall; die Commerzdeputierten regten damals eine abermalige Bewilligung der Prämien an. Diese wurden dann ohne Beschränkung auf eine bestimmte Zahl und von Fall zu Fall nach dem bisherigen Ansatz bewilligt und zwar für grosse wie kleine Schiffe; im Jahre 1760 wurden Prämien für drei Schiffe von 42, 200 und 350 Last bewilligt.

Wenn auch der Schiffbau in jener Zeit nicht gerade sehr lebhaft war, so stockte er doch nie; als im Januar 1765 ein Prämien-

1) In Altona (1743), in Danzig (1750).

2) Urk. Tl. 5.

3) Noch im Februar 1787 befahl der Patron den Schiffbauer-Alten, dafür zu sorgen, dass Schiffbauer-Tagelöhner, die keine Seereisen gemacht, nur im äussersten Notfalle in Arbeit genommen würden.

gesuch vorlag, konnten die Commerzdeputierten bei seiner Empfehlung bemerken, dass „unser Schiffs-Bau nach Proportion der vorigen Jahre mehr zu- als abgenommen.“ In Altona, dem Hauptkonkurrenzplatz, machten, wie wir unten sehen werden, die Bemühungen Hamburgs, seinen Schiffbau zu heben, grossen Eindruck und riefen Gegenanstrengungen hervor.

Doch hielten Ausstände und sonstige Zunftstreitigkeiten die regelmässige Weiterentwicklung des hamburgischen Schiffbaues in nicht geringem Grade auf. Im Jahre 1759 erfolgte zweimal eine grössere Arbeitsniederlegung der Tagelöhner; die zweite, im Dezember infolge Annahme fremder Arbeiter entstandene, schädigte die Rheder erheblich, endete aber mit einem Erfolge der Meister; erst nachdem die Tagelöhner die Arbeit wieder aufgenommen, entliess man die Fremden.

Von 1765 an nahm der Schiffbau wieder bedeutend ab; 1763 hatte ein Schiff die Prämie erhalten, 1764 aber sechs Schiffe; 1765 bis 1767 je nur ein Schiff; von da an bis einschliesslich 1772 keins. Die Abnahme lag zum Teil in den überaus gedrückten Handelsverhältnissen begründet.¹⁾ Gleichzeitig machte sich aber auch die Konkurrenz des aufblühenden amerikanischen Schiffbaues geltend.²⁾ In einer Denkschrift, die im Oktober 1769 der Commerzdeputierte Schuback verfasste, wies er hin auf die Stockung der Holzausfuhr aus Deutschland und Preussen und fuhr dann fort: „America, wo es an Eichenholz nicht fehlet, hat in Zeit von zwei Jahren wenigstens 100 grosse Schiffe geliefert; selbst hier in Hamburg, wo doch der Überfluss der Schiffe so gross ist, als solcher jemals gewesen seyn mag, hat man nunmehr in sechs Jahren kein einziges neues Schiff mehr gebauet, weil soviel americanische und russische Schiffe um einen geringern Preis zu haben gewesen sind; durch allen diesen wird der Absatz des so theuren deutschen Holtzes ungemein erschweret.“ Wenn auch die Angabe, dass seit sechs Jahren in Hamburg kein neues Schiff gebaut worden, nicht ganz zutrifft, so enthält jene Bemerkung im allgemeinen doch viel wahres. Im Jahre 1769 war jedenfalls, wie auch aus anderen Quellen und Anzeichen sich unzweifelhaft ergibt, der hamburgische Schiffbau wieder tief herabgesunken. Da gleichzeitig allerlei Streitigkeiten der Schiffszimmerleute vorkamen, wurde die Frage, wie alle diese Missstände abzustellen und dem Schiffbau aufzuhelfen sei, einer Erörterung unterzogen.

1) Vgl. Büsch, Versuch einer Geschichte d. hamb. Handl. § 46ff.

2) Über den älteren amerikan. Schiffbau vgl. Bishop, A history of American Manufactures 1608—1860. I. 36—92.

Pieter Krahmer, dem wir schon oben begegnet, stellte in einer Denkschrift vom November 1769 dieselben Forderungen auf, wie bereits im Jahre 1746; auch diesmal machten sich die Commerzdeputierten seine Vorschläge zu eigen und empfahlen dem Senat ihre Annahme. Auch der bekannte Rheder Berend Roosen trug seine Ansicht vor; worin sie bestand, ist uns leider nicht bekannt.

Zu schnellen durchgreifenden Entschlüssen bestand aber keine Neigung. Schiffe wurden nicht gebaut; im Februar 1771 klagten die Commerzdeputierten, seit vier Jahren sei kein einziges neues Schiff in Hamburg gebaut; selbst die Ewer, die in den hamburgischen Binnen-gewässern verkehrten, waren ausserhalb Hamburgs angefertigt. Mit Bitterkeit sahen die Vertreter der Kaufmannschaft das Schiffsbauholz bei der Stadt vorbei nach Holland gehen und dem dortigen blühenden Schiffbau das notwendigste Material liefern.

Dass unter solchen Umständen es auch mit der hamburgischen Rhederei traurig genug aussah, ist begreiflich. Sie war schon dadurch vor den Rhedereien der grossen Seemächte benachteiligt, dass diese letzteren ihren Flaggen zahlreiche Vorteile vor fremden Nationen bewilligen konnten. Selbst in der sonst freien Grönlandfahrt genossen die Altonaer Vorzüge hinsichtlich der Thranaccise; die Altonaer Grönlandsfahrt blühte auf, wozu auch viel beitrug, dass man dort den hamburgischen Juden gestattete, Anteil an der Rhederei zu nehmen, was man ihnen in Hamburg selbst verboten hatte.

Die Mittel, mit denen der Senat seinerseits Rhederei und Schiffbau zu unterstützen sich bestrebte, waren die alten; es waren Schutzmassregeln, aber keine Reformen. Streng wurde darauf geachtet, dass aller Zubehör, alle Ausrüstungsgegenstände zu den hamburgischen Schiffen in Hamburg angefertigt und gekauft wurden; diese Vorschrift wurde wiederholt eingeschärft.¹⁾ Im Hinblick auf das Vorgehen Altonas²⁾ und auch im allgemeinen glaubte der Senat damit ohne Zweifel im Interesse nicht allein der beteiligten Handwerker, sondern auch des Handels und der Schifffahrt zu wirken. Anderer Ansicht waren allerdings die Commerzdeputierten; sie bestritten die Möglichkeit, dass Hamburger Einwohner Dinge ausserhalb der Stadt kaufen und anfertigen lassen würden, die sie ebenso billig und gut in Hamburg selbst erhalten könnten. „Die Ämter“, so meinten sie, „geben

1) Extr. Prot. Sen. 1766, Sept. 11; 1771, Januar 18; im Jahre 1755 wurde einem Rheder, der gegen jene Vorschrift gehandelt hatte, mit dem Verluste der Prämie gedroht.

2) Vgl. unten.

den mehresten Anlass, dass die Nahrung aus der Stadt — weggetrieben wird.* Die Hartnäckigkeit, mit der man auf den Amtsprivilegien beharre, schade dem Handwerk und ruiniere den Schiffbau.¹⁾

Am liebsten wäre den Commerzdeputierten wohl die Aufhebung der Zunft gewesen; dem standen aber das kaiserliche Privileg und der Beschluss der kaiserlichen Kommission als schwere Hindernisse entgegen. So beschränkten sich die Deputierten darauf, den Senat dringend aufzufordern, er möge die hamburgischen Schiffszimmermeister veranlassen, ihre vermeintlichen Amts-Gerechtigkeiten nicht weiter auszudehnen zu ihrem und der Stadt Schaden: „Werden hier neue Schiffe und Ewer gebauet, so wird das löbl. Amt immer Theil daran nehmen können; bleibet aber die jetzige Einschränkung, so wird man gewiss in einigen Jahren die Erbauung eines neuen Schiffes für ebenso etwas seltsames halten als wenn ein Hamburger Schiff wieder eine Ladung nach Berlin brächte.“

Die Schiffszimmerleute hatten aber etwas Besseres zu thun, als von ihren Privilegien etwas aufzugeben; sie prozessierten einmal wieder in Wetzlar; und als im Jahre 1771 die Commerzdeputierten empfahlen, dass den Amsterdamer Börtschiffen vorgeschrieben werden möchte, ihre Fahrzeuge in Hamburg zu bauen²⁾, verwies der Senat im November die Deputierten auf den Ausgang jenes Prozesses.

Schon 1773 nahm der Schiffbau aber wieder zu; im Oktober klagten die Älterleute über Mangel an Tagelöhnern bei überreichlicher Arbeit; mehreren Meistern wurde die Annahme fremder Arbeiter gestattet. Die Admiralität ging mit gutem Beispiele voran und gab dem Meister Iven ihre neue Jacht in Auftrag. Im Jahre 1773 wurde endlich einmal wieder einem Schiffe die Prämie bewilligt; 1775: zwei Schiffen (189 L.), 1776: einem Schiff (81 L.).

Von 1778 an wurde der Aufschwung noch grösser; in diesem Jahre wurden Prämien auf vier Schiffe (459 L.) bewilligt, 1779: sechs Schiffe (fünf davon mit 648 L.), 1780: sieben Schiffe (786 L.). Ausserdem werden andere Schiffe, die nicht die Prämie beanspruchen konnten, gebaut sein. Das erste Bedürfnis, das infolge dieses Aufschwungs fühlbar wurde, war das nach weiteren Bauplätzen. An eigentlichen Hellingen war grosser Mangel; im Juli 1778 baten eine Anzahl angesehener Kaufleute um Anweisung von Plätzen. Im Frühjahr 1779 ward dann ein geräumiger Platz längs der Elbe auf dem Grasbrook

1) Urk. Tl. 6.

2) Baasch, Die Börtfahrt zw. Hamburg, Bremen und Holland S. 38 (Forschungen z. hamb. Handelsgeschichte II.).

von der Kämmerei an die Admiralität vermietet; letztere sollte dort entweder selbst Schiffe bauen oder den Platz an Schiffbauer vermieten.¹⁾ Die Ansprüche der städtischen Schiffsbaumeister, die ein alleiniges Anrecht auf die ausserhalb des Weichbildes belegenen Schiffbauplätze geltend machten, wurden vom Rat abgewiesen. Dagegen wurden dem J. G. Andreae, der 1782 auf dem Hamburger Berge an der Elbe einen Helling anlegen wollte, derartige Schwierigkeiten von seiten des Landherrn und der Anwohner gemacht, dass trotz energischer Fürsprache der Commerzdeputierten nichts daraus wurde.

So erfreulich die Zunahme des Schiffbaues war, so darf doch nicht verkannt werden, dass sie der Bedeutung des Hamburger Hafens nicht entsprach; sie hätte grösser sein können. Sogar in diesen guten Jahren hemmte der Amtszwang den rechten Aufschwung. Im Februar 1781 lag den Commerzdeputierten eine Liste der in Bremen seit 1772 gebauten Schiffe vor; es waren 42 und darunter mehrere für hamburgische Rechnung; der Grund dieser beträchtlicheren Zunahme in der Schwesterstadt läge, meinten die Commerzdeputierten, darin, dass „daselbst der Schiffbau durch keine solche Einrichtungen, als hieselbst unter dem Amte der Schiffbauer existierten, geniert wird, sondern freystehet, das Schiff bauen zu lassen, von wem man will.“

Es ist bezeichnend, dass im Jahre 1781, zu einer Zeit, wo überall der Schiffbau blühte und die Schiffszimmerleute weit mehr Arbeit hatten als sie bewältigen konnten, die hamburgischen Schiffsbautagelöhner gegen einen Sager klagten, der auf dem Katharinenkirchhof an einer Wasserkumme arbeitete, d. h. eine Arbeit verrichtete, die laut mehrfacher Ratsdekrete nicht den Sägern, sondern den Schiffszimmerleuten zukam. Gleichzeitig musste man selbst hier Hauszimmerleute zur Schiffsarbeit hinzuziehen, und gleichzeitig endlich wurde stark geklagt über das Branntweintrinken, dem die Schiffszimmerleute sich während der Arbeit hingaben.²⁾

Und was war aus dem Amte geworden? Es gab sieben sogenannte Altmeister, von denen aber fünf teils wegen Mangel an Kredit, teils wegen schlechten Rufes und zu kleinen Betriebes kaum in Betracht kamen; nur zwei waren ordentliche, leistungsfähige Meister.

1) Später, 1791, mieteten die Kaufleute Joh. Gabe und Schröder diesen Grasbrook-Helgen; sie haben ihn lange behalten und dort Schiffbau getrieben.

2) Die Tagelöhner selbst regten 1796 strenge Massregeln gegen die unter ihnen herrschende Trunksucht an; mehrere wurden deshalb aus der Lade gestossen.

Die meisten Schiffsbauten wurden ausserhalb des Weichbildes von nichtzünftischen Meistern ausgeführt; allein von den 31 Schiffen, denen man von 1763—80 die Prämie verlieh, waren 16 auf dem Hamburger Berge und Stadtdeich gebaut, die meisten übrigen auf dem Kehr wieder und Theerhof. Einer der ersten hamburgischen Rheder aber, Roosen, liess seine Schiffe auf nichthamburgischem Gebiete, im Reiherstieg, bauen.

Diese Zustände waren so in die Augen springend, das Missverhältnis zwischen den Leistungen und Ansprüchen des Amtes so auffallend, die Hindernisse, die der Entwicklung des Schiffbaues trotz günstiger allgemeiner Konjunkturen im Wege standen, so offenkundig, dass es nur zu verwundern ist, dass man nicht sofort an eine radikale Änderung und Umwälzung sich machte. Dazu konnte man sich aber da, wo tiefwurzelnde Zunftfragen in Betracht kamen, nicht entschliessen. Man schritt zunächst in echt hamburgischer, solider Weise zu einer sehr gründlichen Erörterung, die sich natürlich aber über Jahre hinaus erstreckte.

Den Anlass gab die im Hinblick auf die Zunahme der Bauten ja natürliche Steigerung der für Prämien bewilligten Summen; sie erreichten 1780 den Betrag von 15000 Mark. Die Admiralität zuerst bezweifelte damals, dass man mit diesen Summen den beabsichtigten Zweck erreichen würde. Nun liessen auch die Commerzdeputierten sich vernehmen; sie vertraten¹⁾, wie früher, die Ansicht, dass man auswärtigen Meistern Niederlassung und Arbeit hier gestatten müsse, dass fremde Schiffszimmerleute heranzuziehen seien und die Meister in der Zahl der Lehrburschen nicht beschränkt werden dürften. Auch die Commerzdeputierten verneinten den Wert der Prämien und wünschten dagegen Freiheit vom Amtszwange.

Die Meister, von denen, wie bemerkt, nur zwei in Betracht kamen, hatten gegen die unbeschränkte Zahl der Lehrlinge nichts einzuwenden, hielten aber die damalige Zeit, wo überall der Schiffbau blühte, nicht für geeignet, die Tagelöhner zu erbittern, da diese dann leicht Hamburg den Rücken wenden könnten. Allgemein ging die Klage der Meister dahin, dass die Tagelöhner träge und ungeschickt seien; in dieser Thatsache und dem Zwang, sich unter diesen einheimischen Arbeitern ihre Leute zu holen, sahen mit den Meistern die Commerzdeputierten eine der Ursachen des bestehenden Übels.

Im Mai 1781 wurde auf Antrag der Commerzdeputierten eine

1) Eingaben vom 29. Januar u. 4. April 1781. Urk. Tl. 7. 8.

Baasch, Beiträge.

Kommission, die aus Syndikus Sillem, Senator Lützens, dem Präses der Commerzdeputierten Paschen und dem Commerzdeputierten Klefeker bestand, eingesetzt; sie sollte über die Schiffbaufrage beraten. Schon im Mai beschloss der Senat im Einverständnis mit der Admiralität, mit der Erteilung der Prämien in Zukunft aufzuhören, da mit ihnen „der intendirte Endzweck der Beförderung der Schiffbauerey keinesweges erreicht worden, auch bewandten Umständen nach zu erreichen unmöglich sei“. Den im Bau befindlichen, halbfertigen Schiffen wurde noch die Hälfte der Prämie bewilligt. In seiner Mitteilung an die Admiralität bezeichnete aber der Senat es nicht für ausgeschlossen, dass man in Friedenszeit und unter anderen als den gegenwärtigen für die Rhederei sehr günstigen Verhältnissen wieder auf die Prämien zurückkommen könnte.

Der Ehrb. Kaufmann billigte die Aufhebung der Prämien; in seinem Beschluss vom 30. Mai 1781 betonte er dagegen sehr entschieden die Notwendigkeit, die beiden dem Schiffbau im Wege stehenden Hindernisse — die Trägheit der Tagelöhner und die Einschränkung auf die hiesigen Arbeiter — baldigst zu beseitigen.

In dem Amtszwange, den Mängeln der Schiffbauerordnung, den Fehlern der Gesetzgebung sah auch Syndikus Sillem¹⁾ den Hauptgrund, ja vielleicht die einzige Ursache des Verfalles der Schiffbauerei. Dass dies richtig war, zeigte ja schon die Thatsache, dass die nicht dem Amtszwange unterworfenen, sonst unter denselben lokalen Bedingungen arbeitenden Werften auf dem Hamburger Berge und Stadtdeiche blühten. Sillem arbeitete nun eine neue Ordnung für die Schiffszimmerleute aus. Ein wesentlicher, bedeutender Fortschritt war in diesem Entwurf zunächst die Aufhebung des fixierten Tagelohnes und die Ersetzung desselben durch den Accordlohn nach Massgabe der Tüchtigkeit und des Fleisses des Arbeiters. Die zweite wichtige Änderung war, dass dem Senate freigegeben wurde, Amtsmeister zu bestellen, entweder aus der Zahl der hiesigen Tagelöhner oder von auswärts. Die Anzahl der Lehrburschen wurde auf sechs bez. acht, eventuell mit Erlaubnis des Patrons auf noch mehr festgesetzt.

Widerstand fand dieser Entwurf namentlich bei dem Schiffszimmermeister Joh. Rüd. Iven. Er hatte schon früher in verschiedenen schriftlichen Vorstellungen seine Ansichten verfochten; sie vertraten aber einseitig den Standpunkt des Meisters. Da er und sein Bruder

1) Urk. Tl. 9.

die beiden einzigen in Betracht kommenden Meister waren und alle Arbeit bei sich zu monopolisieren suchten, war ihr Widerstand gegen das Hereinrufen fremder Meister begreiflich; sie mussten andererseits zugeben, dass sie aus Mangel an Leuten viele Arbeit hatten abweisen müssen. Gerade letzteres aber sollte auf jeden Fall vermieden werden; es sollte nicht mehr vorkommen können, wie 1783, wo der Meister Brinckmann die übernommene Reparatur eines kaiserlichen Schiffes aus Mangel an zünftigen Arbeitern ruhig liegen liess und erst auf Beschwerde des Kais. Konsuls und strengen Befehl des Senates mit unzünftigen Leuten die Arbeit vollendete.

Die Tagelöhner wurden nicht um ihre Ansicht gefragt, und am 7. April 1788 endlich die neurevidierte Ordnung veröffentlicht; sie entspricht im wesentlichen dem Entwurfe Sillems. Der Veröffentlichung folgte sogleich ein Protest der Schiffbau-Tagelöhner; namentlich durch die Aufhebung der Lohnbestimmungen fühlten sie sich in ihren Rechten verletzt, der Willkür der Meister preisgegeben und materiell geschädigt. Vom Senat abgewiesen, wandten sie sich an die Oberalten mit der Bitte um Wiederherstellung der Lohnordnung von 1712. Auch hier wurden sie abgewiesen.

Wir werden unten sehen, wie wenig auch mit dieser neuen Ordnung geholfen war. —

Inzwischen hatte sich die Lage des Schiffbaues nicht gerade gebessert. Der durch den amerikanischen Krieg veranlasste kurze Aufschwung war schnell wieder verschwunden. Die Admiralität gab im Jahre 1786 den Bau einer neuen Yacht in England in Auftrag, nachdem ein Riss, den der Schiffbauer von Ahn auf dem Hamburger Berge entworfen, keinen Beifall gefunden hatte. Dieser Fall wie andere ähnliche führten zu Klagen der Schiffbauer über die Admiralität, die bei ihren Arbeiten die hamburgischen, namentlich die städtischen Werften regelmässig zurückzusetzen pflegte. Als der Senat im Februar 1787 der Admiralität die Notwendigkeit nahelegte, den Mitbürgern nicht die Arbeit zu entziehen zu Gunsten des Auslandes, verteidigte sich jene mit den billigen Preisen, die sie an anderen Orten zu zahlen habe; bei aller Rücksichtnahme auf die Vorstellung des Senates müsse sie sich doch die Freiheit in dieser Beziehung vorbehalten. Den Bau einer neuen Lootsgallioten an Stelle der 1759 gebauten trug die Admiralität im Jahre 1796 dem v. Ahn auf.¹⁾

1) Diese neue Gallioten segelte aber ebenso schlecht wie die alte. Eine andere Lootsgallioten war schon 1778 dem Meister Iben in Bau gegeben.

Bewogen durch die ungünstigen Verhältnisse des Schiffbaues kehrte man auch für kurze Zeit zu der alten Prämienpolitik zurück. Im März 1789 wurde zuerst wieder einem neu zu erbauenden Schiffe von ca. 200 Last die Prämie und zwar die ganze, nach dem alten Massstabe, von der Admiralität bewilligt. Bei einem zweiten Fall im Jahre 1790 erinnerte den Senat die Admiralität an den Beschluss von 1781, der die Prämien aufgehoben hatte. Obwohl die Ansicht der Admiralität dahinging, dass nach Eintritt des Friedens das Motiv zur Erteilung der Prämien wieder in Geltung trete, erklärte sie sich doch aus grundsätzlichen und finanziellen Erwägungen gegen die Prämien, die wenig Nutzen brächten. Weitere Gesuche um Prämien wurden damals und später abgelehnt, auch dann, wenn betont wurde, dass man nur aus „Patriotismus“ und mit höheren Kosten, als man in Altona hätte anzuwenden brauchen, ein Schiff in Hamburg habe bauen lassen.

In den nächsten Jahren kam es zu sehr heftigen Kämpfen mit den Schiffbautagelöhnern. Die neue Ordnung von 1788 hatte unter ihnen viel böses Blut gesetzt; ausserdem drückten die Kosten eines seit Jahren am Reichskammergericht schwebenden Prozesses¹⁾ schwer auf den Leuten. Im Februar 1789 forderten die Tagelöhner plötzlich nach einer sehr tumultuarischen Versammlung einen Tagelohn von zwei Mark; sie beruhigten sich, nachdem der Patron ihre Vereinbarung kurzweg für gesetzwidrig und nichtig erklärt hatte. Zu einer neuen diesmal nachhaltigeren Bewegung kam es im Januar 1791. Wieder forderten die Tagelöhner zwei Mark; der Patron drohte mit Bestrafung und der den Meistern einzuräumenden Erlaubnis, Unzünftige anzustellen. Nachdem diese wirklich erteilt war, folgten die üblichen Belästigungen durch die Ausständigen und in ihrer Folge Arrestierung mehrerer Tagelöhner. Kaufleute und Rheder litten schwer unter diesem Zustande.

Die Commerzdeputierten, denen von den Beteiligten die Sache vorgetragen wurde, waren entschieden gegen die Herstellung der exclusiv-zünftlerischen Einrichtungen, mit denen durch die Ordnung von 1788 endgültig gebrochen war. Andererseits lag in der Freiheit, die diese Ordnung den Meistern einräumte, die Gefahr, dass diese die

1) Gegen den Schiffsbaumeister v. Ahn. Ein anderer Prozess zwischen den Tagelöhnern und Amtsalten über das Amtshaus an den Mühlen war seit 1771 im Gange; in dem unten zu erwähnenden Vergleiche von 1791 wurde bestimmt, dass die Tagelöhner für den Prozess nichts mehr beitragen sollten.

Tagelöhner allzu willkürlich behandelten. Letztere ihrerseits fanden in der Organisation ihrer Bruderschaft ein vortreffliches Mittel, ihre Interessen gegen die Meister zu vertreten, was, wie begreiflich, nicht immer zum Wohle der Gesamtheit erfolgte.

Es gelang aber den Commerzdeputierten, am 20. Januar 1791 einen Vergleich zwischen Meistern und Tagelöhnern zustande und dadurch die Bewegung zum Stillstand zu bringen. Wesentlich war in diesem Vergleich die versuchsweise Festsetzung eines Normallohnes und die Verpflichtung der Meister, keine fremden Arbeiter anzunehmen, solange noch hiesige ausser Beschäftigung waren.

Obwohl nun ausdrücklich in dem Vergleiche bemerkt wurde, dass die Ordnung von 1788 in Kraft bleibe, so warf doch unzweifelhaft namentlich die Bestimmung des Vergleiches über die fremden Arbeiter jene Ordnung einfach über den Haufen. Schon dass man sich überhaupt auf einen Vergleich einliess, wo doch die Ordnung von 1788 die in Rede stehenden Verhältnisse endgültig und genau regelte, zeugte sowohl von der geringen Achtung, die dieser Ordnung entgegengebracht wurde, wie von der Unfähigkeit, sie aufrecht zu erhalten. Alle die Vergleiche, die dieses Jahrzehnt charakterisieren, entspringen dem damals herrschenden Bestreben, möglichst in Güte alle Handwerkerstreitigkeiten zu erledigen und es nicht zu Unruhen kommen zu lassen.¹⁾ Die Zeitumstände waren derartig, dass man bei jedem Anstoss befürchtete, den Zündstoff, der inner- und ausserhalb der Stadt reichlich vorhanden war, in Brand aufgehen zu sehen.

Zunächst war mit dem Abschlusse jenes Vergleichs allerdings die Streitfrage nicht erledigt. Die Tagelöhner weigerten sich, den durch ihre Vertreter abgeschlossenen Pakt anzunehmen. Und als man sich endlich im Juni auf den Vergleich vom Januar einigte, verweigerte nunmehr der Patron, Senator v. Graffen, seine Zustimmung. Die Sache blieb formell in der Schwebe, doch wurde der Vergleich eingehalten. Am 17. März 1794 wurde er abgeändert hinsichtlich der Lohnbestimmung; der Tagelohn sollte nunmehr vom 1. Februar an wöchentlich um zwei Schilling auf 30 Schilling steigen; dieser Sommertagelohn sollte bis drei Wochen vor Martini dauern und alsdann der Lohn entsprechend der vorherigen Zunahme abnehmen bis auf 22 Schillinge.

Schon das deutet auf eine Zunahme des Schiffbaues hin. Bereits in einem Promemoria vom 20. Januar 1791 hatten die Schiffbau-

1) Vgl. Lohmann, Hamb. Rat- und Bürgerschlüsse V. 128.

meister bemerkt, dass „die einheimische Arbeit sichtlich sich wiederum vermehrt hat.“ Bei der allgemeinen Preissteigerung der Lebensmittel, Mieten u. s. w., die im Laufe der 90er Jahre gerade in Hamburg bedeutend war, konnten auch die Schiffbaulöhne nicht zurückbleiben. Unter der Begründung mit den gesteigerten Lebensmittelpreisen forderten die Schiffbautagelöhner im Dezember 1798 gar eine Lohnerhöhung bis auf 40 Schillinge; als die Meister dies ablehnten, weil sie dann mit der Nachbarschaft nicht konkurrieren könnten, zogen die Tagelöhner ihre Forderungen zurück; in einzelnen Fällen wurde doch eine Erhöhung bewilligt.

Im Jahre 1795 führte die Frage der Zahl der Lehrburschen zu einem Konflikt. Die Meister hatten allmählich sich jeder acht Lehrburschen zugelegt, während die Ordnung von 1788 ihnen in der Regel nur sechs gestattete, und sie liessen diese Burschen vielfach als Tagelöhner arbeiten. Die Commerzdeputierten standen in diesem Falle mehr auf seiten der Tagelöhner, da eine Benachteiligung der Rheder darin gesehen wurde, dass diesen die Arbeit von Lehrburschen als eine solche von Tagelöhnern berechnet wurde. Die Meister erklärten sich bereit, die Zahl der Burschen herabzusetzen, verlangten aber dafür, dass die Tagelöhner bei überhäufte Arbeit sich nicht weigern dürften, mit den Unzünftigen an eine und dieselbe Arbeit zu gehen. Darauf wollten sich die Tagelöhner, obwohl nach Art. 3 von 1788 dazu verpflichtet, niemals gern und auch jetzt nicht einlassen. Es kam zu einem kurzen, aber ruhig verlaufenden Ausstand. Die Frage selbst blieb unerledigt, wurde aber mehrfach wieder berührt; dem Zusammenarbeiten mit den fremden Leuten setzten die Tagelöhner einen sehr hartnäckigen, aktiven und passiven Widerstand entgegen. Diese Frage war eine nie versiegende Quelle des Zwists und hat sehr oft Veranlassung gegeben, dass Schiffsbauten Hamburg entfremdet und der Nachbarschaft zugewandt wurden. Hamburg besass damals im Verhältnis zu seiner Grösse, zu der Bedeutung seiner Handelsgeschäfte und Schifffahrt wenig Werften; einen nicht geringen Teil seiner Schiffe baute man auf nichthamburgischem Boden.¹⁾ Unzweifelhaft trugen einen Teil der Schuld hieran die unseligen zünftlerischen Missstände.

Zwischen Meistern und Tagelöhnern kam es nie zur Ruhe; erstere drangen wiederholt auf strenge Durchführung des Art. 3 und boten noch 1806 dagegen ihrerseits die Verpflichtung an, alle Fremden aus-

1) „Etwas über die zur Beförderung und Erleichterung des Handels in Hamburg bestehenden Einrichtungen“, Journal für Fabrik, Manufaktur etc. No. 32 (1807) S. 438.

scheiden zu lassen, so lange ein Einheimischer ohne Arbeit sei. Die Tagelöhner aber trauten den Meistern, besonders den Ältermännern nicht und vermuteten hinter jenem Angebot irgend eine verborgene Falle.

Im März 1806 erfolgte nochmals eine Niederlegung der Arbeit; nachdem die Tagelöhner auf Zureden des Patrons die Arbeit wieder aufgenommen, wurde ihnen eine Lohnerhöhung zugestanden.

Die französische Zeit war dem hamburgischen Schiffbau im allgemeinen nicht günstig. Doch wurden 1808—1809 die Werften auf dem Grasbrook weiter ausgedehnt, und im Jahre 1811—1812 mehrere Kriegsschiffe in Hamburg gebaut¹⁾, unzweifelhaft für französische Rechnung. Im Jahre 1813 plante Napoleon die Anlage einer grossen Schiffswerft in Hamburg, ein Projekt, das nicht zur Ausführung gekommen ist.²⁾ Diese letzten Zeiten der französischen Herrschaft waren, wie für die meisten Gewerbetreibenden der Stadt, so auch für die Schiffbauer sehr traurig.

Die Reorganisation der althamburgischen Einrichtungen im Jahre 1814 wussten die Schiffbautagelöhner nicht besser einzuleiten, als indem sie im November eine Erhöhung des auf 24 Schillinge herabgesunkenen Tagelohns auf 30 Schillinge forderten und, als die Meister dies nicht sogleich bewilligen wollten, die Arbeit niederlegten. Die Commerzdeputierten, die sich schon mit der Vermittelung befasst hatten, erklärten darauf, „sich nun garnicht weiter darum bekümmern zu wollen.“ Doch stieg der Lohn schnell und vermittelst eines Vergleichs von 1816 auf 38 Schillinge; wer zu geringerem Lohn arbeitete, wurde durch Misshandlungen schnell eines Besseren belehrt.

Diese hohen Löhne standen nicht im Einklang mit der Depression, unter der die hamburgische Rhederei litt; die grosse Konkurrenz der fremden Schiffe und die dadurch verursachten niedrigen Frachten machten den Rhedern genug zu schaffen. Nur im höchsten Notfalle liessen fremde Rheder ihre Fahrzeuge in Hamburg reparieren, und Neubauten Hamburger Rheder wandten sich mehr und mehr von der Stadt. Selbst die Schiffbauer auf dem Hamburger Berge klagten damals über schlechten Verdienst.

Dreizehn angesehene Rheder³⁾ baten deshalb im September 1817

1) Wedekind, Jahrbuch für die Hanseat. Departements 1812, S. 243.

2) Thimme, Die inn. Zustände des Kurf. Hannover unter der französ.-westfäl. Herrschaft. II. 630.

3) B. u. H. Roosen jr.; M. H. Cords & Söhne; Peter H. Mohrmann; H. J. Lüning & Co., N. P. Krohn; H. T. de Jager Wwe.; B. Roosen Sal.

die Commerzdeputierten um ihre Mitwirkung zur Herabsetzung des Lohnes für die Schiffszimmerleute auf 32 Schillinge.

Weshalb auf diese Anregung nicht eingegangen wurde, ist nicht erkennbar. Doch bemühten sich die Meister in den nächsten Jahren wiederholt, die Herabsetzung des Lohnes auf 32 Schillinge zu bewirken. Im Februar 1821 kam es deshalb, als die Meister Ernst mit der Herabsetzung machten und auch der Patron Senator Schlüter sie befürwortete, zu einem Ausstande. Die Tagelöhner verteidigten ihren Lohn mit den hohen Preisen der Lebensmittel und den Gerätschaften, der Unsicherheit der Arbeit und anderem mehr.

Die Rheder wollten das nicht gelten lassen und bemängelten insbesondere Fleiss und Fähigkeit der meisten Schiffszimmerleute; gerne würde man 40 Schillinge bewilligen, wenn die Konkurrenz frei wäre und man die fleissigen und geschickten aussuchen könnte.

Mehrere Eingaben der Tagelöhner lehnte der Senat ab; er verwies auf die Ordnung von 1788, auf den notorischen Verfall des hamburgischen Schiffbaues und die ebenso bekannte Billigkeit der Lebensmittel. Als man den Tagelöhnern endlich 34 Schillinge bewilligte, gingen sie am 23. März wieder an die Arbeit, nachdem der Ausstand nahezu vier Wochen gedauert hatte.

Damit wurde der Schiffbau nicht blühender; der Lohn stieg allerdings bald wieder auf 36 Schillinge; bis zu 40 konnte ein Tagelöhner mit Hinzuziehung der Feierstunden verdienen. Es waren ja nicht nur die Löhne, denen die Schuld an dem darniederliegenden Gewerbe gegeben wurde; sie waren im allgemeinen und bei entsprechenden Arbeitsleistungen wohl nicht zu hoch. Der eigentliche Krebschaden lag wie früher in den Amtsverhältnissen, in dem Vorzug, der den Amtstagelöhnern vor Fremden zustand, obwohl letztere in der Regel fleissiger und gewandter waren, weil nur solche Eigenschaften ihnen Arbeit sicherten.

Die Ordnung von 1788, deren Art. 3 die Annahme fremder Arbeiter gestattete, wurde nicht beobachtet; in mehr als einem Falle fügte sich der Patron dem Ansturm der einheimischen Schiffszimmerleute; diese hatten dann die Genugthuung, die Fremden aus der Arbeit verdrängt zu haben, Meister und Rheder aber das Nachsehen.

Noch immer bestanden in unverfälschter Reinheit die Zunftverhältnisse, wie sie sich allmählich herausgebildet hatten. Noch immer

Sohn; Chr. Matth. Schröder & Co., W. T. Gültzow; P. D. W. Tonnies; Joh. Gabe & Sohn; B. J. Jben; Elliot & Comp.

„jagte“ das Amt die Schiffszimmerleute des Hamburger Berges, wenn sie sich erdreisteten, auf städtischem Gebiete zu arbeiten; noch 1818 wurden dem Meister Fathmann vom Hamburger Berge, der im Rummelhafen hatte arbeiten lassen, hier die Gerätschaften konfisziert. Und während die städtischen Meister den Schiffszimmerleuten auf dem nichtstädtischen Gebiete scharf auf die Finger passten und jede Übertretung verfolgten, arbeiteten doch auch die Erstgenannten auf dem Grasbrook, d. h. ausserhalb des städtischen Weichbildes.

Das Amt selbst bot das Bild einer traurigen Verfassung. Im Jahre 1825¹⁾ gab es 15 Schiffsbaumeister; von ihnen waren als Meister aber nur neun bis zehn beschäftigt; die übrigen arbeiteten als Gesellen und waren froh, wenn sie als solche Arbeit fanden. Werfte gab es etwa zwölf mit circa 30 Hellingen, die aber der Brotlosigkeit der Meister wegen nicht alle benutzt wurden. Zünftige Gesellen oder Tagelöhner waren etwa 120—130 vorhanden; ausserdem kamen wohl ebensoviele sogenannte fremde Arbeiter in Betracht, von denen auch viele hamburgische Bürger waren, aber auf dem Stadtdeiche, Hamburger Berge, teilweise im Hannöverschen wohnten. Unter den Tagelöhnern war das Wandern weder üblich noch vorgeschrieben, ein Mangel, der auf die Qualität der Arbeiter in der Regel ungünstig einwirken musste. Auch die Seereisen waren immer seltener geworden.

Besser sah es auf den Werften ausserhalb des Weichbildes aus, namentlich auf dem Hamburger Berge. Hier waren im Jahre 1818 neun Meister²⁾; im Jahre 1838 hatte einer von ihnen 300 Leute.³⁾

Leider sind wir über den genauen Umfang des Schiffbaues in dieser ganzen Zeit nicht unterrichtet. Er verfiel jedenfalls immer mehr; von Neubauten grosser Schiffe war, wie die Schiffbauer 1830 klagten, „regulariter nicht mehr die Rede.“ Der hamburgischen Rhederei hingegen ging es nicht schlecht; sie nahm, wenn auch langsam, so doch stetig zu, versorgte sich aber freilich mit Schiffen meist aus nichthamburgischen Schiffbauereien. Die Schiffszimmerleute empfanden dies natürlich sehr schmerzlich; im Mai 1830⁴⁾ schlugen sie die Einführung einer Abgabe auf fremde Schiffe unter hamburgischer Flagge vor; die hamburgischen Rheder, die ihre Schiffe

1) Hier ist ein Aufsatz des Senator Schlüter (Hamb. St.-Arch.) benutzt; vgl. die Zahlen bei v. Hess, Hamburg topographisch, polit. und historisch. 2. Aufl. (1811) III. 392.

2) Akten der „Kranzlade“ in Hamburg.

3) Lohmann, V. 129.

4) Akten der „Kranzlade“.

ausserhalb Hamburgs bauen liessen, sollten dadurch bewogen werden, diese Aufträge den Hamburgern zu erteilen; doch sollte die Abgabe nicht so hoch sein, dass der Bau ausserhalb Hamburgs ganz verhindert würde; sie sollte etwa sechs Prozent vom Werte des Schiffes betragen.

Es ist zweifelhaft, ob dieser Vorschlag wirklich an die massgebenden Faktoren gelangt ist; Aussicht zur Annahme hatte er wohl nicht.

Zunächst war man bestrebt, die Hindernisse gewerblicher Art, die der Entwicklung des Schiffbaues entgegenstanden, endlich wegzuräumen. Der Erkenntnis von dem unheilvollen Einfluss, den das Zunftwesen in Hamburg auf die Entwicklung der Industrie hatte, verschloss man sich in der Öffentlichkeit ja schon lange nicht mehr.¹⁾ Was im besonderen den Schiffbau betraf, so setzte der Senat im Januar 1825 eine Kommission ein, die, bestehend aus Syndikus v. Sienen und den Senatoren Schröder und Mönckeberg, untersuchen sollte, „wie dem hiesigen Schiffbau, insonderheit auch mit durch die Herabsetzung des bisherigen angeblich zu hohen Tagelohns der hiesigen Schiffbauer aufzuhelfen.“ Klar erkannte und beleuchtete man hier die bestehenden Schäden und auch in grossen Zügen ihre Entwicklungsgeschichte. Über die Abstellung dieser Schäden gingen die Ansichten freilich auseinander. Der Patron, Senator Schlüter, trat unumwunden für die Aufhebung des Amtes ein, während Senator Mönckeberg in der Stadt das Amt bestehen lassen, alle Vergleiche zwischen Meistern und Gesellen aber verboten sehen wollte; die ausserhalb der Stadt belegenen Werften, auf denen ja der Amtszwang nicht herrschte, müssten, so meinte Mönckeberg, mehr als bisher betrieben werden.

Die Frage ging dann über in die allgemeine Revision des Zunftwesens, die den Senat seit geraumer Zeit beschäftigte; nach der Wiederbefreiung der Stadt befand sich das ganze Zunftwesen in einem interimistischen Zustande.²⁾ Eine grosse Reihe von Ämtern wurden endlich 1835 reguliert, ein „General-Reglement“ erlassen. Neben mehreren anderen Ämtern war das der Schiffbauer damals nicht reguliert. Im Jahre 1838 beantragte der Senat die Aufhebung des Schiffbaueramtes und die Freigebung dieses Gewerbes.³⁾ Wir gehen auf die Begründung dieses Antrages nicht näher ein; sie ist auch in

1) Vgl. z. B. die Zeitschrift „Hamburg u. Altona“ I. (1801) S. 101; II. (1802) 83, 158 ff.; III. 140 ff.; IV. 177 ff.

2) Lohmann, a. a. O. IV. 95.

3) Ebenda, V. 127 ff.

unserer Darstellung benutzt und bestätigt im wesentlichen nur das, was sich für uns auf Grund des Studiums der Akten ergeben hat.¹⁾

Der Antrag wurde angenommen und damit endlich dem hamburgischen Schiffbau die Freiheit gegeben, die dieses Gewerbe fast überall schon besass.

Wenn man aber gehofft hatte — und diese Hoffnung bestand —, dass nun eine Zeit der Blüte des Schiffbaues anbrechen werde, so war das ein Irrtum. Die Rhederei entwickelte sich weiter in aufsteigender Linie²⁾; der Schiffbau blieb unbedeutend. Zum nicht geringen Teile lag das ohne Frage an den Zunftzuständen; die Zunft war freilich aufgehoben, aber die einheimischen Schiffszimmerleute hüteten sorgsam ihr gemeinsames Interesse und fanden in ihrer Krankenlade einen Vereinigungspunkt. Fremde Arbeiter brauchten allerdings jetzt nicht mehr wie früher sofort entlassen zu werden, wenn einige einheimische unbeschäftigt waren; das feste, systematische Zusammenhalten der Einheimischen hinderte aber doch die im Interesse des Schiffbaues liegende freie Konkurrenz. Auch bestand die Gleichmässigkeit der Tagelöhne für tüchtige und untüchtige Arbeiter, wie vordem, fort.

Im Juli 1846 fand hierüber zwischen dem Senat und der Commerzdeputation ein Meinungswechsel statt; letztere wusste kein Mittel, dem Schiffbau aufzuhelfen, sondern glaubte, dass nur von der Zeit und von der Konkurrenz Besserung zu erwarten sei. Nur ein Hindernis war nach ihrem Vorschlage wegzuräumen: die Vornahme von Reparaturen im Hafen, die fremden Schiffsbaumeistern bisher verboten war, müsste ganz freigegeben werden.

Erst seit Ende der 50er Jahre hat sich der hamburgische Schiffbau grossartiger entwickelt; die Reiherstieg-Schiffswerft der Herren J. C. Godeffroy & Sohn und L. R. Beit ging mit modernen Einrichtungen voran.³⁾

III.

Lübeck.

Über Lübecks Schiffbau besitzen wir aus dem Mittelalter so gut wie gar keine Mitteilungen. Und doch hat ohne Zweifel das

1) Auf einzelne historische Irrtümer in jenem Antrage brauche ich nicht einzugehen.

2) Soetbeer, Über Hamb. Handel III. 117 (1846).

3) Vgl. Hamb. Börsenhalle 1856, Okt. 18; 1858, Nov. 22; 1859, März 9. Über den hamburgischen Schiffbau 1847 macht einige statistische Angaben Lappenberg, Elbkarte des M. Lorichs S. 121.

Haupt der Hanse einen lebhaften Schiffbau gehabt, der an Bedeutung vielleicht nur mit dem Danzigs zu vergleichen und verhältnismässig weit stärker gewesen sein wird, als der, den uns seit der Mitte des 16. Jahrhunderts die Statistik beglaubigt.

Schon das Privileg, das am 19. September 1188 Kaiser Friedrich der Stadt verlieh und in dem er ihr die Nutzniessung einiger Waldungen gewährte, spricht es aus, dass die Lübecker aus ihnen nicht nur Brennholz, sondern auch Holz zu Schiffen und Häusern entnehmen dürften; doch wird als Einschränkung hinzugefügt „absque dolo ne videlicet idoneas et utiles sibi naves passim et sine necessitate vendant et alias fabricent vel ligna deferant aliis vendenda nationibus.“¹⁾ Hier wird, soweit ich sehe, in der Geschichte des deutschen Seeschiffbaues zum ersten Male es ausgesprochen, dass es nicht im allgemeinen Interesse liegt, Schiffe ohne Not zu verkaufen, neue dafür zu bauen und das Holz zum Verkauf anderen Völkern zuzuführen.

In der ganzen Blütezeit der Hanse fehlt es uns an Nachrichten über den Lübecker Schiffbau, die sich über den Wert zerstreuter Einzelheiten erheben.²⁾ Die hansischen Bestimmungen über den Verkauf von Schiffen nach auswärts scheint man im allgemeinen befolgt zu haben; alljährlich wurde in der Martini-Bürgersprache das Verbot erneuert.³⁾

Erst von der Mitte des 16. Jahrhunderts an hören wir mehr über den Schiffbau; das uns nun zur Verfügung stehende Material kann uns allerdings durch seine Vollständigkeit für den Mangel in der älteren Zeit entschädigen. Freilich besteht diese Vollständigkeit nur nach einer Richtung hin, der statistischen; im übrigen ist das Material nicht besonders reichlich; aber keine deutsche Seestadt bietet eine so schöne Schiffbaustatistik wie Lübeck.

Im Januar 1560 beschloss nämlich der Rat, dass jeder Schiffer, der ein Schiff auf der Lastadie⁴⁾ aufsetzen und bauen wolle, mit samt seinen Freunden, d. h. Mithedern, dies auf der Kämmerei anzuzeigen, dass ferner jeder von ihnen eidliche Aussage zu leisten habe über die Anteile, die ihm in dem Schiffe zuständen, und zu geloben habe,

1) Lüb. Urk. Buch I. 9; vgl. I. 170.

2) Vgl. z. B. Lüb. U. B. III. No. 737 (1370); vgl. Stieda, Revaler Zollbücher u. Quittungen S. LXXXV.

3) v. Melle, Gründl. Nachricht von d. Stadt Lübeck (Lüb. 1787) S. 117.

4) Die Lastadie, Schiffsbaustätte, schon früh erwähnt, vgl. Lüb. U. B. VIII. S. 221 (1443).

dass solches Schiff die gebührende Zeit, nämlich acht Jahre, bei der Stadt verbleibe.

Darnach ist dann seitdem verfahren; und die über diese Aussagen gemachten, in den Lastadienbüchern¹⁾ niedergelegten Protokolle bilden die Grundlage der Schiffbaustatistik Lübecks von 1560 an. Nur einmal findet sich eine Lücke, die Jahre 1591—96 fehlen; der äussere Zustand der Bücher in dem vorhergehenden Zeitraum lässt mit Sicherheit vermuten, dass die Listen für diese Jahre vorhanden gewesen und verloren sind; es liegt kein Grund zu der Annahme vor, dass damals überhaupt keine Schiffe gebaut worden sind.

Die Bücher enthalten also bei jedem Schiffe in der Regel die Namen des Schiffers und seiner Rheder, sowie die Angabe ihrer einzelnen Schiffsparten, ferner die Grösse des Schiffes meist in Lasten, in späterer Zeit oft auch die Länge nach Ellen; sodann das Datum der Anmeldung und dasjenige der Freimachung, d. h. der Zahlung des Lastadiengeldes, sowie die Angabe des Belaufs dieser Abgabe.²⁾ Von Beginn des 17. Jahrhunderts an findet sich sehr oft, zeitweise ganz regelmässig, auch der Schiffsbaumeister namentlich angegeben; von 1660 an sind auch die Namen der Schiffe angeführt.

Wenn nun auch bald diese, bald jene Angabe fehlt, so sind doch im allgemeinen die Bücher vortrefflich und übersichtlich geführt.³⁾

Bis 1715 finden sich in den Lastadienbüchern nur die Neubauten verzeichnet, seitdem auch die grossen Reparaturen, Verzimmerungen und Vergrösserungen, für die ebenfalls ein Lastadiengeld erhoben wurde.

In der hier folgenden Liste sind aus den Lastadienbüchern nur die Neubauten aufgeführt.⁴⁾

1) Im Lüb. Staatsarchiv. Dieses hat auch sonst für Lübeck ein wertvolles Material geliefert. Für die gewerkschaftlichen Verhältnisse stand mir ferner zu Gebote ein die wichtigsten Dekrete und Bescheide 1675 ff. enthaltendes Buch, das im Besitze des Herrn Konsul Meyer in Lübeck sich befindet und mir von diesem durch Vermittlung des Herrn Dr. Hasse gütigst zur Verfügung gestellt wurde.

2) Ausser dem Lastadiengeld wurde gezahlt und ebenfalls im Lastadienbuch verzeichnet ein „Rollengeld“; beide Abgaben erscheinen von Ende des 17. Jahrhunderts an in den Lastadienbüchern in dem einen Betrage von 6 Schilling per Last vereinigt.

3) Wo in einzelnen Fällen die Lastzahl fehlt, lässt sie sich aus dem Lastadien- und Rollengeld leicht berechnen.

4) Ich nehme an, dass die Lasten in diesem Zeitraum stets dieselben geblieben sind; von 1774 an werden die Lasten meist als „Commerzlasten“ bezeichnet; die Taxe des Lastadiengeldes bleibt aber genau dieselbe. Nach

Jahr	Schiffe- bauten	Lasten	Durch- schnitt	Jahr	Schiffe- bauten	Lasten	Durch- schnitt
1560	5	690	138	1610	17	648	38,1
1561	11	1025	93,1	1611	16	809	50,5
1562	1	60	60	1612	22	885	40,2
1563	7	785	11,2	1613	31	974	31,4
1564	7	500	71,4	1614	22	697	31,7
1565	—	—	—	1615	24	787	32,8
1566	4	240	60	1616	22	698	31,7
1567	1	80	80	1617	23	1095	47,6
1568	2	170	85	1618	18	747	41,5
1569	3	328	109,3	1619	23	975	42,4
1570	4	385	96,2	1620	24	1367	56,9
1571	4	410	102,5	1621	31	1940	62,6
1572	4	350	87,5	1622	25	1496	59,8
1573	4	630	157,5	1623	26	1500	57,7
1574	5	366	73,2	1624	20	935	46,7
1575	7	282	40,3	1625	10	473	47,3
1576	9	330 ¹⁾	47	1626	11	743	67,5
1577	5	810	162	1627	11	847	72,2
1578	6	520	86,6	1628	15	1120	74,7
1579	6	438	73	1629	25	1635	65,4
1580	7	380	54,3	1630	29	2050 ⁶⁾	73,2
1581	12	594	49,5	1631	13	1080	83
1582	11	431	39,1	1632	17	880	51,7
1583	15	549	36,6	1633	28	1859	66,4
1584	7	395	56,4	1634	21	1038	49,4
1585	8	585	73,1	1635	18	1263	70,1
1586	12	699	58,2	1636	26	2013	77,4
1587	10	750	75	1637	29	2465 ⁶⁾	88
1588	18	1625	90	1638	23	1634	71
1589	11	1204	109,4	1639	23	1855	80,6
1590	7	1070	152,8	1640	18	1266 ⁶⁾	74,5
1597 ²⁾	6	298	49,6	1641	28	1919 ⁶⁾	71
1598	10	774	77,4	1642	30	2124	70,8
1599	12	851	71	1643	28	1826	65,2
1600	11	1097	99,7	1644	18	1307	72,6
1601	9	1010 ³⁾	126,2	1645	24	1711	71,3
1602	10	520 ⁴⁾	74,3	1646	18	1299	72,1
1603	12	399 ⁵⁾	57	1647	12	801	66,7
1604	12	654	54,5	1648	9	532	59,1
1605	6	330 ³⁾	66	1649	13	1121	86,2
1606	11	627	57	1650	15	968	64,5
1607	10	520	52	1651	9	449	49,9
1608	18	1141	63,4	1652	8	499	62,3
1609	20	897	44,8	1653	16	1464	91,5

Müller in seiner Übersetzung von Du Hamel du Monceau, Anfangsgründe der Schiffbaukunst (Berl. 1791) S. 203 ist die Lübecker Last der Hamburger nahezu gleich.

- 1) Bei zwei Schiffen fehlt die Lastangabe.
- 2) 1591—1596 fehlen die Register.
- 3) Bei einem Schiff fehlt die Lastangabe.
- 4) Bei drei Schiffen fehlt die Lastangabe.
- 5) Bei fünf Schiffen fehlt die Lastangabe.
- 6) Bei einem Schiff fehlt die Lastangabe.

Jahr	Schiffs- bauten	Lasten	Durch- schnitt	Jahr	Schiffs- bauten	Lasten	Durch- schnitt
1654	3	265	88,3	1708	13	503	38,7
1655	11	1017	92,4	1709	11	342	31
1656	13	718	55,2	1710	12	693	57,7
1657	11	529	48,1	1711	11	740	67,3
1658	14	690	49,3	1712	14	674 ¹⁾	51,8
1659	16	900	56,2	1713	15	801	53,4
1660	13	691	53,1	1714	10	687	68,7
1661	9	517	57,4	1715	8	439	54,9
1662	10	457	45,7	1716	4	161	40,2
1663	6	268 ¹⁾	53,6	1717	7	245	35
1664	6	264	44	1718	4	192	48
1665	3	138	46	1719	7	366	52,3
1666	6	401	67,3	1720	9	397	44
1667	3	345	115	1721	8	310	38,7
1668	13	1065	81,9	1722	8	406	50,7
1669	12	989	82,4	1723	15	671	44,7
1670	7	428	61,1	1724	9	388	43
1671	5	349	69,8	1725	18	847	47
1672	4	469	117,2	1726	19	836	44
1673	7	745	106,4	1727	22	1229	55,8
1674	12	946	78,8	1728	8	330	41,2
1675	17	1722	101,3	1729	7	416	59,4
1676	12	809	67,4	1730	7	599	85,6
1677	6	330	55	1731	9	724	80,4
1678	6	500	83,3	1732	9	565	62,8
1679	9	618	68,6	1733	8	582	72,7
1680	7	298	42,6	1734	4	163	40,7
1681	9	466 ^{1/2}	51,8	1735	8	555	69,4
1682	3	96	32	1736	7	581	83
1683	4	170	42,5	1737	11	663	60,3
1684	4	126	31,5	1738	14	937	66,9
1685	2	101	50,5	1739	12	585	48,7
1686	3	126	42	1740	8	497	62,1
1687	4	362	90,5	1741	13	906	69,7
1688	4	140	35	1742	12	1047	87,2
1689	2	64	32	1743	18	1260	70
1690	10	631	63,1	1744	13	795	61,1
1691	9	782	86,9	1745	16	942	58,9
1692	10	610	61	1746	11	695	63,2
1693	16	1250	78,1	1747	16	1193	74,6
1694	14	1423	101,6	1748	8	452	56,5
1695	12	807	67,2	1749	10	557	55,7
1696	14	735	52,5	1750	12	675	56,2
1697	13	749	57,6	1751	9	554	61,6
1698	5	184	36,8	1752	6	512	85,3
1699	9	240	26,6	1753	8	549	68,6
1700	5	387	77,4	1754	8	647	80,9
1701	7	158	22,5	1755	9	499	55,4
1702	4	82	20,5	1756	3	114	38
1703	3	62	20,7	1757	6	295	49,1
1704	3	359	119,9	1758	2	92	46
1705	5	362	72,4	1759	7	500	71,4
1706	9	478	53,1	1760	9	716	79,5
1707	13	695	53,5	1761	7	402	57,4

1) Bei einem Schiff fehlt die Lastangabe.

Jahr	Schiffs- bauten	Lasten	Durch- schnitt	Jahr	Schiffs- bauten	Lasten	Durch- schnitt
1762	11	693	63	1782	8	464	58
1763	15	802	53,5	1783	9	695	77,2
1764	8	509	63,6	1784	7	472	67,4
1765	5	248	49,8	1785	8	527	65,9
1766	4	226	56,5	1786	5	212	42,4
1767	4	287	71,7	1787	2	95	47,5
1768	1	78	78	1788	—	—	—
1769	—	—	—	1789	2	142	71
1770	4	208	52	1790	—	—	—
1771	1	62	62	1791	4	180	45
1772	2	116	58	1792	1	2	2
1773	2	110	55	1793	2	118	59
1774	2	115	57,5	1794	1	58	58
1775	1	54	54	1795	3	203	67,7
1776	4	215	53,7	1796	3	177	59
1777	3	185	61,7	1797	5	325	65
1778	4	251	62,7	1798	1	60	60
1779	4	286	71,5	1799	2	120	60
1780	4	252	63	1800	4	297	74,2
1781	7	466	66,6				

Insgesamt sind von 1560—1800 gebaut 2450 Schiffe¹⁾; bei 13 fehlt die Lastangabe; die übrigen 2437 Schiffe haben 148 542¹/₂ Last, im Durchschnitt 60,9 Last.²⁾ Nur 329 Schiffe, d. h. 13¹/₂ Prozent der Gesamtzahl, haben 100 und mehr Lasten; von diesen 329 haben nur 39 : 200 und mehr Lasten. Der Anteil dieser 329 Schiffe an der Gesamtlastenzahl beträgt dagegen 47130 Lasten, d. h. 31,7 Prozent.

Wie sich die Bauten grösserer Schiffe auf die Jahre verteilen, zeigen folgende Tabellen:

1) Nicht in den Lastadienbüchern und deshalb auch nicht in der oben zusammengestellten Statistik enthalten sind die Bauten der dem städtischen Gebrauch dienenden Schiffe, z. B. der ausschliesslich für den Krieg gebauten Schiffe; so findet sich nicht aufgeführt das 1566—1567 neugebaute grosse Admiralschiff, das nach Willebrandt, Hans. Chronik S. 29 (vgl. Becker, Umst. Geschichte d. St. Lübeck II. 166) 1000 Lasten gehabt haben soll.

2) Die fehlenden Jahre 1591—1596 werden den Durchschnitt erheblich wohl nicht beeinflussen.

Schiffe von 100 und mehr Lasten.

Jahr	Schiffe	Lasten		Jahr	Schiffe	Lasten	
1560	4	600	17 Schiffe, 2258 L.; Durchschnitt: 133 L.	1630	6	900	48 Schiffe, 5742 L.; Durchschnitt: 119 L.
1561	5	560		1631	6	700	
1563	4	540		1632	1	120	
1564	1	120		1633	5	780	
1568	1	100		1635	3	480	
1569	2	338		1636	6	950	31 Schiffe, 4142 L.; Durchschnitt: 134 L.
1570	1	120	16 Schiffe, 2700 L.; Durchschnitt: 169 L.	1637	11	1530	
1571	1	180		1638	5	600	
1572	2	200		1639	5	810	
1573	1	150		1640	4	510	18 Schiffe, 2420 L.; Durchschnitt: 134 L.
1574	2	260		1641	4	465	
1576	1	130		1642	6	715	
1577	4	750		1643	1	100	
1578	2	350		1644	2	400	
1579	1	160		1645	2	275	
1580	1	250	22 Schiffe, 3335 L.; Durchschnitt: 152 L.	1646	4	495	
1581	1	150		1647	3	340	
1582	1	100		1648	1	150	
1585	1	260		1649	4	692	8 Schiffe, 1195 L.; Durchschnitt: 149 L.
1586	1	150		1650	2	270	
1587	3	380		1651	1	100	
1588	9	1150		1652	1	110	
1589	5	895		1653	6	885	
1590	4	840	22 Schiffe, 3130 L.; Durchschnitt: 142 L.	1654	1	125	25 Schiffe, 3621 L.; Durchschnitt: 145 L.
1597	1	150		1655	6	830	
1598	4	580		1656	1	100	
1599	3	510		1661	1	115	
1600	5	830		1667	1	160	
1601	6	885	10 Schiffe, 1050 L.; Durchschnitt: 105 L.	1668	4	590	14 Schiffe, 2430 L.; Durchschnitt: 174 L.
1602	2	290		1669	2	330	
1603	1	155		1670	1	115	
1604	2	240		1671	2	212	
1606	2	220		1672	2	359	
1607	1	110		1673	4	595	6 Schiffe, 1161 L.; Durchschnitt: 193 L.
1608	3	400		1674	5	600	
1610	1	100	25 Schiffe, 3490 L.; Durchschnitt: 140 L.	1675	8	1195	
1611	2	210		1676	1	135	
1612	2	220		1678	1	280	
1614	1	120		1679	1	130	
1615	1	100		1687	1	250	1 Schiff, 250 L.
1617	2	200		1690	2	270	14 Schiffe, 2430 L.; Durchschnitt: 174 L.
1618	1	100		1691	2	316	
1620	2	240	25 Schiffe, 3490 L.; Durchschnitt: 140 L.	1693	2	344	
1621	6	770		1694	4	795	
1622	3	320		1695	1	220	
1623	2	260		1696	1	150	6 Schiffe, 1161 L.; Durchschnitt: 193 L.
1626	1	200		1697	2	335	
1627	4	570		1700	1	305	
1628	4	620		1704	1	306	
1629	3	510		1705	1	105	
				1706	1	145	
				1707	2	300	

Baasch, Beiträge.

Jahr	Schiffe	Lasten		Jahr	Schiffe	Lasten	
1710	1	160	9 Schiffe, 1368 L.; Durchschnitt: 152 L.	1741	1	198	15 Schiffe, 1866 L.; Durchschnitt: 124 L.
1711	2	375		1742	4	442	
1712	1	145		1743	3	380	
1713	2	265		1745	1	110	
1714	1	203		1747	4	526	
1715	2	220		1748	1	100	
				1749	1	110	
1725	1	138	6 Schiffe, 842 L. Durchschnitt: 140 L.	1750	1	110	8 Schiffe, 1045 L.; Durchschnitt: 131 L.
1727	4	514		1751	1	110	
1729	1	190		1752	2	255	
				1753	1	140	
				1754	2	288	
1730	3	347	14 Schiffe, 1808 L.; Durchschnitt: 129 L.	1755	1	142	
1731	1	232		1760	2	250	5 Schiffe, 628 L. Durchschnitt: 126 L.
1732	1	182		1762	1	148	
1733	3	325		1764	1	120	
1735	1	120		1767	1	110	
1736	2	272		1783	3	360	5 Schiffe, 569 L. Durchschnitt: 114 L.
1737	1	116		1784	1	108	
1738	1	106		1785	1	101	
1739	1	108					

Schiffe von 200 und mehr Lasten:

Jahr	Schiffe	Lasten	Jahr	Schiffe	Lasten
1560	1	ca. 200	1649	1	250
1573	1	400	1653	1	245
1577	2	200, 250	1668	1	200
1578	1	250	1672	1	235
1580	1	250	1673	1	245
1585	1	260	1675	1	235
1589	1	350	1678	1	280
1590	3	ca. 200, ca. 200, ca. 280	1687	1	250
			1691	1	200
1598	1	200	1693	1	241
1600	1	220	1694	2	205, 295
1626	1	200	1695	1	220
1628	1	220	1697	1	205
1629	1	230	1700	1	305
1633	1	200	1704	1	306
1636	1	200	1711	1	255
1639	1	250	1714	1	203
1644	1	250	1731	1	232

Die lübische Schiffbaustatistik ermöglicht uns ein Urteil über den Zusammenhang, in dem der Schiffbau mit der jeweiligen allgemeinen Handelslage wie mit den inneren Verhältnissen des Gewerbes gestanden hat. Natürlich ist es weder möglich noch zulässig, jede kleine Schwankung in der Schiffbaustatistik mit politischen, wirtschaftlichen, gewerblichen Vorgängen in Verbindung zu bringen. Im allgemeinen lassen sich aber doch gewisse Schlüsse ziehen.

Die erste Ordnung der Schiffszimmerleute stammt vom Jahre 1560, Januar 28.¹⁾ Es ist wohl kein zufälliges Zusammentreffen, dass der Erlass dieser Ordnung zeitlich zusammenfällt mit der Einrichtung, die eine genaue Kontrolle über die stattfindenden Schiffsbauten in sich schloss und deren Resultate sich in den Lastadienbüchern niedergelegt finden. Die Schiffszimmerleute-Ordnung regelte den Schiffbau als Handwerk, die Einrichtung der Lastadienbücher ermöglichte eine Aufsicht über den Schiffbau als ein Hilfgewerbe der Rhederei. Wie eng beide Gebiete, das gewerbliche und das kaufmännische, zusammenhängen, sieht man daraus, dass die genannte Schiffszimmerleute-Ordnung gleich zu Anfang im wesentlichen dieselben Bestimmungen über die Angabe der Bauten, Parten und Verkaufsfrist enthält, die zu der Einrichtung der Lastadienbücher den Anlass gegeben haben, obwohl diese Bestimmungen in eine Zunftrolle eigentlich garnicht hineingehören. Im übrigen enthält diese Ordnung die üblichen Vorschriften über Löhne, Arbeitszeit, Lehrjungen u. s. w. Dem zuwandernden Schiffszimmermann sollte erlaubt sein, drei Wochen frei und ungehindert hier zu arbeiten; dann konnte er, wenn seine Tüchtigkeit erwiesen, mit Genehmigung der Schiffer- und Schiffszimmerälterleute das Amt gewinnen. Das Amt war kein geschlossenes; jeder tüchtige Schiffszimmermann konnte unter den üblichen Voraussetzungen Meister werden.

Der Schiffbau war in jener Zeit nicht bedeutend. In die 60er Jahre des Jahrhunderts fällt der letzte Seekrieg Lübecks gegen Schweden; er war zwar nicht unglücklich, gefährdete aber doch die Handelsfahrt mannigfach. Langsam nahm im nächsten Jahrzehnt der Schiffbau zu. Bedeutender wurde er in den 80er Jahren, ein für den lübischen Handel ruhiges Jahrzehnt. Doch fehlt es an starken, politischen oder wirtschaftlichen Einflüssen, die auf den Schiffbau besonders günstig hätten einwirken können; im Gegenteil, die Wirren im Ordenslande, die Festsetzung der Schweden in den baltischen Ländern, in Narva, die Ablenkung des russischen Verkehrs nach Archangel: Alles dies konnte der Rhederei nicht besonders günstig sein. Dennoch fand sich Ende des Jahrhunderts Lübecks Rhederei in blühendem Zustande; um 1591 soll die Stadt ca. 300 Kaufahrteischiffe besessen haben.²⁾ In den beiden ersten Decennien des

1) Gedruckt Wehrmann, Die älteren lüb. Zunftrollen S. 405 ff.

2) Becker II, 237; vgl. auch im allgemeinen dies Werk und Hoffmann, Geschichte d. fr. u. Hansestadt Lübeck.

17. Jahrhunderts steigerte sich der Schiffbau weiter; es war die Zeit, wo namentlich nach dem Westen — Portugal und Spanien — Handel und Schifffahrt sich ausdehnten.

Die zünftlerischen Verhältnisse blieben davon nicht unberührt. Die Ordnung von 1560 erfuhr am 6. November 1593¹⁾ eine Ergänzung; ausdrücklich bestätigt wurde die Bestimmung hinsichtlich der Zulassung der fremden Schiffszimmerleute, nicht allein der zuwandernden, sondern auch der nach Lübeck berufenen, „welchs einem jedern fry sin schall.“ Ferner wurde die Zahl der Lehrlinge für unbeschränkt erklärt, doch mussten die drei Lehrjahre eingehalten werden. Zeigt sich hierin das Bestreben, die zünftlerischen Schranken, die, wie alle Gewerbe, so auch den Schiffbau, umgaben, nicht zu eng zu ziehen, so lehrt die Bestimmung, die den Schiffszimmerleuten verbot, sich ohne Erlaubnis der Weddeherren nach auswärts zu begeben und dort Schiffe zu bauen, dass man nicht willens war, die zünftlerische Organisation da zu opfern, wo sie der Concentrierung des Gewerbes innerhalb der Stadt zu gute kam.

Die Blüte des Schiffbaues um die Wende des Jahrhunderts hatte dann eine Lohnerhöhung zur Folge; in der Verordnung vom 27. November 1601 wurde ausserdem aber ernstlich darauf hingewiesen, dass die fremden Zimmerleute, wenn tüchtig befunden, in der Stadt arbeiten dürften, und jeder Verstoss hiergegen strafbar sei.²⁾

Auch der Sicherung des wichtigsten Schiffbaumaterials, des Holzes, für den städtischen Schiffbau schenkte man in jener Zeit Aufmerksamkeit. Die seewärtige Ausfuhr von Bauholz, das im städtischen Gebiete oder in der Nähe gekauft war, wurde 1594 verboten.³⁾ Nur ungern sah man in der schiffbaulustigen Stadt, wenn Planken und Masten davon gingen, um fremdem Schiffbau zu dienen. Im Jahre 1619 baten die Generalstaaten um die Erlaubnis, Schiffsplanken über Lübeck auszuführen. Der Rat hatte Bedenken, „aldieweil solche Aufkaufung und Abführung dieser guten Stadt und dero einwohnenden Bürgerschaft zu nicht wenig Schaden und Nachtheil, indem das Holtz dadurch über die Massen hoch vertheuret wird, gereicht, auch ohne dass wider unser Stadt Statuta und Freyheit

1) Wehrmann S. 411f.

2) Archiv d. Handelskammer Lübeck (Kaufleute-Comp. fasc. 15).

3) Dreyer, Einleitung der Kenntniss der lüb. Verordnungen etc. (Lüb. 1769) S. 459.

laufet.“ Der Rat gab dem Gesuche zwar nach, bat aber, die Holländer möchten Lübeck in Zukunft mit solchen Dingen verschonen.¹⁾

Von den Schrecken des 30jährigen Krieges ist Lübeck im wesentlichen nicht berührt worden; seine Schifffahrt war nie unterbrochen; sein Schiffbau aber hat, das zeigen die Zahlen der Lastadienbücher, während der ganzen Dauer des Krieges sich in einem blühenden Zustande befunden. Die höchsten Ziffern der Schiffsbauten an sich wie der Lasten während der Zeit 1560—1800 finden sich während jenes Krieges; von 1618—47 sind in Lübeck neugebaut 642 Schiffe, d. h. durchschnittlich im Jahre ca. 21 Schiffe; von diesen 642 Schiffen hatten 638: 42168 Lasten, d. h. im Durchschnitt ca. 66 Lasten; während der Durchschnitt für 1560—1800: 60,9 Lasten beträgt.

Gleich nach dem Frieden sinkt der Schiffbau wieder. Ohne Frage hat zu der Blüte während des Krieges die Thatsache beigetragen, dass die übrigen deutschen Ostseehäfen zum Teil vom Kriege stark in Mitleidenschaft gezogen waren, ihr Schiffbau deshalb darniederlag, andererseits der Schiffbau der kriegführenden Seemächte, namentlich Schwedens und Dänemarks, durch den Bau von Transport- und Kriegsschiffen genügend in Anspruch genommen war.

Eine solche längere Periode andauernder Blüte hat der lübische Schiffbau nicht wieder gesehen. In den 50er, 70er und 90er Jahren erhob er sich für kurze Zeiträume, nahm aber stets schnell wieder ab. Wir sehen das nicht nur an der Zahl der gebauten Schiffe, sondern auch an ihrer Grösse; Schiffe von 100 und mehr Lasten werden immer seltener.

Am besten stand der Schiffbau am Ende des Jahrhunderts. Im August 1693 wurde einmal geklagt, dass alle Schiffbauplätze besetzt seien und man in drei Jahren nicht zu einem Neubau gelangen könne; man müsse deshalb seine Bestellungen nach Neustadt vergeben. Um jene Zeit belebte vornehmlich der Rheder Thomas Fredenhagen die Schifffahrt seiner Vaterstadt. Er war von 1655—1679 Parteninhaber in 28 neugebauten lübischen Schiffen; von 1687—1706 baute er in Lübeck folgende, ihm ganz zugehörige Schiffe:

1687: 1 zu 250 Last	1694: 1 zu 295 Last
1690: 2 „ 270 „	1696: 1 „ 150 „
1693: 1 „ 241 „	1697: 1 „ 205 „
1706: 1 zu 145 Last	

1) Reichsarchiv im Haag. Ein gleiches Gesuch stellten die Generalstaaten 1620 an Bremen (ebenda).

insgesamt acht Schiffe mit 1556 Lasten. Er war in jener Zeit der Rheder und Erbauer der grössten Schiffe Lübecks.¹⁾

Auch der Bau einiger Grönlandsfahrer regte den Schiffbau an; nach den Lastadienbüchern sind solche Schiffe gebaut worden:

1668: 2 zu 130, 155 Last 1675: 1 zu 160 Last

1674: 1 „ 130 Last 1676: 1 „ 135 „

Im 18. Jahrhundert steht der Lübeckische Schiffbau nicht mehr auf der früheren Höhe; er sinkt allmählich herab. Einzelne kurze Perioden zeigen noch lebhaftere Thätigkeit; so die Jahre 1707 bis 1713, wohl aus Anlass des dänisch-schwedischen Krieges, während bald darauf der Schiffbau sich wieder stark verminderte, vielleicht infolge des Abbruchs des Verkehrs mit Schweden²⁾; auch 1723—1727 und 1741—1745 zeigte sich eine Zunahme; in diese Zeit fällt eine nicht unerhebliche Steigerung des Verkehrs nach Frankreich, Portugal, Spanien.

Doch ist der Lübecker Schiffbau nunmehr nicht ausschliesslich nach dem Stande der speciell lübischen Handels- und Schifffahrtsverhältnisse zu beurteilen; es ist inzwischen in der Schiffbaupolitik der Stadt eine wichtige Veränderung eingetreten, die uns nötigt, die Schiffbauziffern des 18. Jahrhunderts von einem anderen Gesichtspunkte aus zu betrachten.

Nach den alten hansischen Bestimmungen war der Schiffbau der Fremden in Lübeck verboten; demselben Zwecke — der Schifffahrt der Fremden Hindernisse zu bereiten — sollte ja auch das Verbot des frühzeitigen Verkaufs von der Stadt dienen. Diese Sperrfrist betrug, wie bemerkt, früher acht, seit dem 17. Jahrhundert aber sieben Jahre; noch nach einem Mandat vom 27. Juli 1650 sieben oder acht Jahre.³⁾ Auf Beobachtung dieser Vorschriften sah man strenge. Selbst Bürger aus den Hansestädten bedurften einer besonderen Genehmigung zum Bau⁴⁾; und wenn Grund zum Verdacht

1) Vgl. über ihn Hoffmann II, 110; obige Mitteilungen nach den Lastadienbüchern; vgl. auch oben die Tabelle S. 49. Fredenhagens Schiff „Elephant“ von 295 Lasten, 1694 gebaut, diente 1698 unter Kapitän Hans Schröder den Hamburgern als Convoyschiff (vgl. Baasch, Convoyschiffahrt S. 345, 407).

2) Becker III, 195f.; Hoffmann II, 115.

3) Dreyer S. 452.

4) Vgl. eine von Brehmer (Hans. Gesch. Bl. 1884 S. 170) mitgeteilte Erlaubnis für einen Hamburger von 1532. Nach Becker II, 114 wurde 1540 ein ungewöhnlich grosses Schiff von 700 Lasten in Lübeck gebaut und an den König von Frankreich verkauft.

vorlag, dass solche Bauten fremden Zwecken dienen sollten, zeigte man sich sehr schwierig in ihrer Genehmigung. Als im September 1618 über ein soeben fertiggestelltes Schiff von 100 Lasten, dessen Schiffer ein Hamburger war, allerlei Mutmassungen auftauchten, wurden die Rheder bei Eid und Pflicht befragt, wie es sich mit dem Schiffe verhalte. Im Jahre 1620 baute wieder ein Hamburger Schiffer in Lübeck ein Schiff; der Rat wollte es zuerst nicht dulden; als aber der Hamburger Rat in mehreren Schreiben betonte, dass es sich um ein „Oergell-Schip“¹⁾, das auf der Elbe zu der Stadt Nutzen verwandt werden solle, handle, gestattete man den Bau. Als das Schiff aber fertig, fand man, dass es nicht für den hamburgischen Rat, sondern für einige hamburgische Bürger und Fremde gebaut sei; wie es scheint, musste der Schiffer hohe Strafe zahlen.

Auch sonst wurde in einigen Fällen der frühere Verkauf nur gegen stark erhöhtes Lastdiengeld gestattet.

Den Bedenken, die diese Ausschliessung der Fremden vom einheimischen Schiffbau mit sich brachten, konnte man sich bald nicht mehr entziehen. Um die alten hansischen Verbote kümmerte sich in anderen Schiffbaustädten niemand mehr; Lübecker Schiffe wurden nicht selten auswärts gebaut und entzogen sich dadurch der Verpflichtung, sieben Jahre bei der Stadt zu fahren, zahlten auch kein Lastdiengeld. Gegen das bestehende Verbot wurden in Travemünde in den Jahren 1624, 1627, 1629 verschiedene Schiffe gebaut; das waren Bauten, die, da auf lübischem Gebiete vollzogen, man wohl hätte hindern können, die man aber schliesslich gut zu heissen vorzog. Als aber im Jahre 1631 in dem benachbarten Neustadt ein Schiff von 70 und in Sonderburg eins von 100 Lasten für Lübecker Rechnung auf den Stapel gesetzt wurde, ward der Rat doch stutzig. Das Ergebnis seiner Erwägung war: Mit den hier gebauten Schiffen solle es bei der alten Ordnung bleiben; würden sie Not halber vor der Zeit verkauft, sollten sechs Rthlr. pro Last gezahlt werden. Wenn Schiffe ausserhalb der Stadt gebaut würden, so dürfe das, wenn man dadurch nur das Schiff, die Materialien und die Handwerker von der Stadt bringen wolle, nicht geduldet werden; in sonstigen Fällen und wenn die Stadt keinen Schaden davon habe, sei die Sache erst einmal anzusehen und zu temporisieren und auf gelegene Zeit wieder zu überlegen; doch sei jeder solcher Schiffbau anzuzeigen. Aus der Verhandlung ist hervorzuheben, dass bei der Frage, ob man die

1) Orlog-Schip? — Dies nach Notizen in den Lastadien-Büchern.

Schiffbauten der Lübecker in fremden Städten in Lübeck selbst mit einer Abgabe beschweren sollte, dagegen angeführt wurde: wenn man anderswo Schiffe baue, spare man hier das Holz.

Den Schonenfahrern aber, die, wie es scheint, den Bau in Neustadt hatten ausführen lassen, wurde vom Rate ans Herz gelegt, in Zukunft das Gesamtwohl reiflich zu erwägen.¹⁾

Einer grundsätzlichen Änderung des bisherigen Verfahrens konnte man sich auf die Dauer doch nicht entziehen. Die Bauten für lübische Rechnung in der Nähe und Ferne hörten nicht auf; in Travemünde wurde 1647 ein Schiff von 60 Lasten gebaut; man liess es zu unter denselben Bedingungen wie in Lübeck; später duldete man dort aber keine Schiffsbauten mehr; wenn, wie hier gleich vorweggenommen sein mag, in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts ein Schiffszimmermann in Travemünde noch mehrfach kleinere Bauten und Verzimmerungen vornahm, wurde er doch stets, wenn es dem Amt bekannt wurde, dafür in Strafe genommen. Schlimmer war es, wenn ein grosses Schiff von 250 Lasten in Schweden gebaut wurde; im Jahre 1634 wurde hierfür das Lastadiengeld in Lübeck gezahlt. Namentlich aber Neustadt lieferte eine Reihe von Schiffen.²⁾

Es wurde immer schwerer, den Bestimmungen, die die Erhaltung der Schiffe bei der Stadt vorschrieben, Anerkennung zu verschaffen. Im Jahre 1649 weigerten sich mehrere Schiffer, den Eid mit der Verkaufsklausel abzulegen, und thaten es schliesslich nur, nachdem der Rat ihnen die Sperrfrist auf drei Jahre herabgesetzt hatte. Die allgemeine Lage von Rhederei und Schiffbau, die in der Mitte des 17. Jahrhunderts für Lübeck nicht günstig war, kam hinzu. Genau im einzelnen sind die Beweggründe nicht erkennbar, die dazu führten, dass im März 1683 der Rat, nachdem er sich der Zustimmung der Kaufleute versichert hatte³⁾, dekretierte, „dass zu befoderung der Commercia und Nahrunge der Ämpter die Schiffsbauweratie sowoll Frembden als Einheimischen freygelassen werden soll.“⁴⁾ Es ist zweifelhaft, ob dieser Beschluss damals veröffentlicht worden ist; noch 1709 wurde verordnet, dass nur hansische Bürger hier Schiffe bauen dürften.⁵⁾ Aber Schiffe für auswärtige Rechnung sind, wenn auch

1) Ratsprotokoll 1631, Juli 30; Aug. 3.

2) Vgl. im Abschnitt: Neustadt.

3) Bergenfahrer-Protokoll 1683, März 19 (Archiv der Lüb. Handelskammer).

4) Eintragung des Lastad.-Buchs.

5) Dreyer S. 453.

in geringem Umfange, schon vor 1709 mehrere gebaut; nämlich 1691 ein Schiff für Bergen von 200 Lasten, 1694 eins für Schweden von 185 Lasten; 1708 ein Schiff für Bremen (42 Lasten); dann 1710 eins für Hamburg (50 Lasten).

Lebhafter wurde seit 1714 der Schiffbau für Auswärtige; folgende Liste zeigt diese Bauten bis 1800; in den nicht genannten Jahren sind keine Schiffe für Auswärtige gebaut worden.

Jahr	Schiffs- bauten	Lasten	Für	Jahr	Schiffs- bauten	Lasten	Für
1708	1	42	Bremen	1733	2	209	Bremen
1710	1	50	Hamburg		1	50	Aarhus
1714	3	160	Bremen	1735	1	38	Bremen
	1	75	Auswärts		1	80	Apenrade
1715	2	85	Bremen		2	184	Kopenhagen
	1	115	Hamburg		1	120	Amsterdam
1717	1	29	Aalborg	1736	1	87	Sonderburg
1719	2	150	Hamburg		1	152	Auswärts
	1	73	Amsterdam	1737	2	214	Hamburg
1720	2	159	Bremen		1	40	Bremen
	1	58	Bergen		1	68	Amsterdam
1721	1	18	Wismar		1	42	Pernau
	2	108	Bergen	1738	1	106	Hamburg
1722	1	65	Bremen		1	84	Bremen
1723	1	60	Bremen		1	57	Emden
	1	45	Carlskrona		1	89	Hamb.u.Petersburg
	1	54	Riga		1	77	Harlingen
1724	1	45	Riga		1	67	Auswärts
	1	46	Gothland	1739	1	108	Hamburg
1725	1	75	Bremen		1	34	Bremen
	1	19	Fehmarn		1	60	Emden
	1	40	Kopenhagen		1	9	Glasgow
	1	55	Schweden	1740	3	205	Auswärts
1726	1	64	Hamburg	1741	1	198	Amsterdam
	1	48	Bremen		1	58	Makkum
	2	127	Riga		1	40	Auswärts
	1	38	Kopenhagen	1742	1	100	Apenrade
1727	2	215	Hamburg		3	208	Auswärts
	1	22	Rostock	1743	1	148	Hamburg
	1	124	Kopenhagen		3	209	Apenrade
	1	115	Bremen		2	156	Amsterdam
1729	1	37	Colberg		1	95	Holland
	1	70	Apenrade		1	68	Auswärts
	1	190	Auswärts	1744	1	40	Bremen
1730	3	347	Bremen		2	154	Auswärts
	1	80	Holland	1745	1	46	Bremen
1731	1	78	Apenrade		1	18	Fehmarn
	4	386	Auswärts		1	35	Apenrade
1732	2	93	Bremen		1	91	Auswärts
	1	182	Holland	1746	2	129	Auswärts
	3	152	Auswärts	1747	1	46	Bremen
					1	110	Auswärts

Jahr	Schiffs- bauten	Lasten	Für	Jahr	Schiffs- bauten	Lasten	Für
1748	2	118	Apenrade	1760	1	140	Kopenhagen
	1	100	Harlingen		5	365	Amsterdam
	1	46	Auswärts	1761	1	52	Bremen
1749	1	33	Aalborg		1	54	Flensburg
	1	80	Edam		1	76	Jjlst
	1	36	Amsterdam		1	65	Mackum
	3	238	Auswärts	1762	5	414	Auswärts
1750	1	34	Bremen		1	84	Leeuwarden
	1	45	Hadersleben	1763	1	33	Auswärts
	1	80	Apenrade		2	136	Bremen
	1	110	Amsterdam	1764	2	136	Bremen
1751	2	77	Bremen		1	72	Bremen
	1	72	Sonderburg	1765	1	72	Bremen
	1	64	Bergen		1	70	Bremen
	2	182	Amsterdam	1766	1	72	Altona
1752	2	159	Bremen		1	60	Bremen
	2	255	Amsterdam	1767	2	192	Amsterdam
1753	2	180	Bremen		1	78	Bremen
	2	216	Amsterdam	1779	1	72	Bremen
1754	1	148	Apenrade		1	75	Amsterdam
	3	324	Amsterdam	1783	1	69	Auswärts
1755	3	184	Bremen		1	62	Auswärts
	1	142	Amsterdam	1787	1	62	Auswärts
1757	1	55	Bremen		1	46	St. Petersburg
	1	67	Flensburg	1791	1	56	Auswärts
1759	1	95	Bremen		1	58	Auswärts
	1	98	Kopenhagen	1793	1	58	Auswärts
	1	76	Petersburg		1	66	Auswärts
	1	86	Amsterdam	1795	1	66	Auswärts
					2	124	Auswärts

Nahezu ununterbrochen sind also während des 18. Jahrhunderts in Lübeck Schiffe für fremde Rechnung gebaut; es sind in der vorstehenden Liste nur die Schiffe aufgeführt, die ganz oder mehr als zur Hälfte Fremden gehörten; in weitaus den meisten Fällen gehörten aber diese Schiffe den Fremden ganz. Die Vergrößerungen und Umbauten fremder Schiffe¹⁾ sind nicht mit aufgeführt.

Ein Vergleich mit den alle Schiffsbauten Lübecks enthaltenden Listen zeigt den beträchtlichen Anteil, den die fremden Bauten innerhalb der Gesamt-Bauthätigkeit Lübecks während der Periode 1708 bis 1796 einnehmen. Während dieser Zeit wurden insgesamt gebaut 752 Schiffe mit ca. 40100 Lasten²⁾, Durchschnitt ca. 53 Lasten; für fremde Rechnung wurden gebaut 189 Schiffe mit 13814 Lasten, Durchschnitt ca. 74 Lasten; die fremden Schiffe waren also im Durch-

1) Der erste grössere Umbau eines fremden Schiffes findet sich 1727 vermerkt.

2) Nämlich 751 Schiffe mit 40034 Lasten und ein Schiff ohne Lastangabe.

schnitt weit grösser als die einheimischen; nach der Lastenzahl waren ca. 34 0/0, nach der Schiffszahl ca. 25 0/0 für fremde Rechnung gebaut.

Soweit die Bezeichnung „für auswärts“ es erlaubt, lässt sich auch der Anteil der einzelnen fremden Häfen an dem Lübecker Schiffbau feststellen. Die meisten Aufträge kamen darnach aus:

Bremen:	47	Schiffe,	3112	Lasten,	Durchschnitt	ca. 66
Hamburg:	12	„	1170	„	„	97,5
Apenrade:	12	„	1018	„	„	ca. 84
Amsterdam:	27	„	2598	„	„	96
Übriges Holland:	10	„	897	„	„	89,7.

Die grosse Beteiligung Bremens erklärt sich aus der Geringfügigkeit des Schiffbaues, den diese Stadt daheim betrieb.

Ohne Zweifel hat der Bau für fremde Rechnung das Lübecker Schiffbaugewerbe kräftig belebt. Das höhere Lastadiengeld, das fremde Schiffe bezahlen mussten, war eine nicht drückende und nicht ungerechte Abgabe; es betrug 1 1/2 Mark per Last, während Einheimische 6 Schilling bezahlten; bei Umbauten fremder Schiffe und für fremde Parten in neugebauten Schiffen wurden von den fremden Anteilen 12 Schilling per Last erhoben.¹⁾

Missbräuchen, die die fremden Bauten mit sich führten, trat man entgegen; so geschah es mehrfach, dass die Fremden sogar die Schiffsbaumaterialien, Masten, Holz, Eisenwerk, Hanf etc. nicht von den lübischen Kaufleuten, sondern von auswärts bezogen; die Kämmerei verfügte am 19. März 1733, dass von nun an keinem fremden Schiffer sein Schiff frei zu machen gestattet sein solle, er benenne denn einen Kaufmann, dem der Bau des Schiffes aufgetragen sei.

Es ist aber bemerkenswert, dass der Rat noch immer die Neustädter Konkurrenz berücksichtigte; im Lastadienbuche findet sich 1725 bei einem für Bremen erbauten Schiffe der Vermerk: „for das mahl und weil sonst in Neustadt würde gebauet seyn“. Das „for das mahl“ ist auffallend, weil es den Schein erweckt, als ob die Bau-erlaubnis für fremde Schiffe eine Ausnahme war, was in Wirklichkeit nicht zutrifft. Später stellte man sich freilich dem Neustädter Schiffbau gegenüber anders; als im April 1757 die Lübecker Schiffszimmerleute, erbittert darüber, dass man ihnen nicht die Holzabfälle überlassen wollte, die Arbeit niederlegten, beschloss der Rat, aus Neustadt und anderen Orten Schiffszimmerleute zu verschreiben.

Bauten für Lübecker Rechnung auswärts sind nun, nach den

1) Ratsdekret v. 27. Juli 1726; Lastadienbuch; vgl. Dreyer S. 454.

Lastadienbüchern zu urteilen, seltener geworden; doch bewegte sich die Rhederei der Stadt wohl überhaupt in absteigender Linie; im Jahre 1752 umfasste sie 89 Schiffe.¹⁾ Nur von 1780 an verzeichnet jene Quelle eine Reihe von Bauten und Käufen ausserhalb der Stadt; so 1780: ein Schiff von 38 Lasten; 1782: zwei von 56 bzw. 62 Lasten in Neustadt, bzw. Stralsund gebaut; 1783: eins von 79 Lasten in Kiel, 1787: eins von 30 in Havelberg, 1790: eins von 42 in Stettin, 1796: zwei von 42 bzw. 49 in Kiel und Anclam, 1797: eins in Wolgast, 1799: eins von 42 Lasten in Stettin gebaut.

Der amerikanische Krieg belebte aber auch hier den Schiffbau; er bedurfte freilich einer Ermunterung sehr. Von 1765 an war er stetig gesunken; 1775 war nur ein Schiff gebaut; an grösseren Reparaturen hatte es auch gefehlt. Das war um so schmerzlicher, als man gerade um jene Zeit über Lübeck und Travemünde viel Schiffbauholz nach Kopenhagen gehen sah; schon 1749 war die Verladung in Schiffen zwischen Lübeck und Travemünde verboten²⁾; im September 1773 schärfte der Rat die alten Verfügungen nachdrücklich ein. Über Holzmangel und Holzteuerung hörten die Klagen überhaupt nicht auf. Die Schuld daran schrieben die Schiffbauer namentlich den Bootbauern zu.³⁾

Von 1778 an begannen die Neubauten zuzunehmen. Absolut war die Zunahme freilich nicht sehr bedeutend, und die Blüte des Schiffbaues in früheren Zeiten, als der Krieg vor den Thoren der alten Hansestadt tobte, wurde nicht annähernd erreicht. Doch vermehrten sich auch die Reparaturen, und relativ war es immerhin eine erhebliche Zunahme der Arbeit. Bald fehlte es an Arbeitskräften.

Während der vorhergehenden Jahrzehnte hatte sich innerhalb der Zunftverhältnisse nicht viel verändert. Ein Streit zwischen Meistern und Werkleuten über die Übernahme älterer Arbeiten durch letztere war 1728 durch Vergleich geschlichtet⁴⁾; noch 1747 war bestimmt, dass dem Kaufmann und Rheder nicht vorgeschrieben

1) Neue Lüb. Blätter 1855, S. 59.

2) Dreyer S. 470.

3) Im Juli 1675 hatten sich die Bootbauer mit den Schiffszimmerleuten geeinigt, dass die ersteren das zu ihrer Arbeit nötige Holz im Lande kaufen mussten, aber nicht wieder verkaufen durften; doch war ihnen nicht verwehrt, bei etwaigem Mangel an Holz Anderen mit kleineren Partien auszuweichen. Noch im März 1768 klagten die Schiffszimmermeister über Verstösse gegen diesen Vergleich, der aber bestätigt wurde.

4) Vgl. Dreyer S. 533.

werden könne, bei jeder Arbeit einen Meister anzunehmen. Das selbständige Kielholen wurde den Werkleuten zwar 1774 verboten, die selbständige Ausführung sonstiger kleiner Arbeiten aber erlaubt. Die ungleichmässige Verteilung der Arbeiten zwischen den einzelnen Meistern führte dazu, dass am 22. Juli 1750 angeordnet wurde, dass jeder Meister gleichzeitig nur eine Arbeit, es sei an alten oder neuen Schiffen, annehmen dürfe, und, wenn Einem mehrere Arbeiten angetragen würden, er sie seinen nichtbeschäftigten Mitmeistern überlassen müsse; eine Bestimmung, die freilich oft genug übertreten wurde.¹⁾

Der Mangel an Arbeitern während des amerikanischen Krieges führte zu ausserordentlichen Massregeln. Den Meistern wurde freigestellt, soviel Lehrjungen anzunehmen, wie sie wollten; die aus der Lehre kommenden Werkleute sollten nicht auf fremden, sondern nur hiesigen Schiffen zur See fahren, bei Verlust des Anrechtes, Bürger zu werden; solange sie inzwischen keine Gelegenheit zu solcher Seefahrt hätten, dürften sie in Lübeck arbeiten; der Zwang, wonach die Seefahrt in einer gewissen Reihenfolge angetreten wurde, sollte aufhören.

Schon im Jahre 1742, als der Schiffbau zeitweise hoch blühte, hatte man die Zulassung fremder Meister und Gesellen ohne Zunftzwang gestattet. Zu diesem Mittel wurde auch 1781 gegriffen. Jedem Bürger wurde erlaubt Schiffe zu bauen und eigene Schiffsbaumeister und Gesellen, woher er sie auch immer hole, ohne Zunftzwang zu verwenden; doch durften diese fremden Leute nur bei den Schiffsbauten bleiben und in der Trave mit alter Arbeit sich nicht befassen. Auch durften sie nicht mit den Leuten aus der Schiffszimmer-Brüderschaft zusammen arbeiten und mussten, sobald wieder schlechtere Zeiten eintraten, entlassen werden. Überhaupt sollte alles dieses den in der Rolle codifizierten Rechten der einheimischen Schiffszimmerleute nicht präjudizieren.

Von grosser Wichtigkeit war das Zugeständnis, das jedem Bürger Schiffe zu bauen erlaubte. Der Rheder und spätere Senator Joh. Wilh. Rettich errichtete um jene Zeit eine eigene Schiffswerft beim „Einsiegel“²⁾; er musste sich verpflichten, diese Schiffbauerei nur nach

1) Noch 1780 wurde bestimmt, dass die Meister, die bereits acht Werkleute hatten, mehr derselben nicht eher annehmen durften, als bis die Meister, die zum Bau eines neuen Schiffes noch nicht mit sechs Leuten versehen, solche Zahl voll hätten.

2) Eigentlich „Einsiedel“, „ad Eremitam“.

Massgabe der oben angegebenen Bedingungen von 1781 zu treiben. Nach den Lastadienbüchern baute er hier in den Jahren 1782—1786:

1782: 1 Schiff zu 42 L.	1784: 2 Schiffe zu 121 L.
1783: 4 Schiffe „ 363 „	1785: 2 „ „ 134 „
1786: 3 Schiffe zu 106 L.	

Das 19. Jahrhundert begann für den Lübecker Schiffbau nicht ungünstig. Namentlich Umbauten, Vergrößerungen und Reparaturen kamen sehr häufig vor; nach dem Journal der Schiffszimmer-Ältere¹⁾ wurden repariert, untersucht und taxiert: 1802: 31; 1803: 17; 1804: 10; 1805: 35; 1806: 67; 1807: 39; 1808: 14; 1809: 14; 1810: 3; 1811: 1 Schiff. Neubauten waren seltener; nach den Lastadienbüchern 1801: 2 zu $160\frac{1}{2}$ Last; 1802: 1 zu $73\frac{1}{3}$ Last; 1803: 1 zu 74 L.; 1804: 2 zu $179\frac{1}{2}$ L.; 1805: 3 zu 218 L.; 1806: 3 zu $221\frac{3}{4}$ L.

In den sehr guten Jahren 1802—1804 musste man zahlreiche unzüftige Arbeiter heranziehen, was wiederholt zu Ausständen der Einheimischen führte. Im Februar 1804 trug der Senat den Schiffszimmermeistern auf, sich rechtzeitig mit Arbeitern zu versehen.

Die französische Zeit unterdrückte den Schiffbau fast vollständig. Viele lübische Schiffe flüchteten unter die russische Flagge und nahmen erst nach 1814 wieder die lübische Flagge an.²⁾ Nun begann auch der Schiffbau wieder; und hat er auch niemals die Höhe erreichen können, auf der er zur Zeit der Hanse und im 17. Jahrhundert gestanden, so ist er doch stets in Thätigkeit gewesen.³⁾

IV.

Bremen.

Über den Schiffbau Bremens besitzen wir zunächst einige Mitteilungen in den der hansischen Schiffbaupolitik entspringenden Verboten. Die „Kundige Rolle“ von 1450 verbot den Bürgern, Schiffe durch Fremde bauen zu lassen; Art. 108 untersagte den Bürgern den Verkauf ihrer neuen Schiffe binnen drei Jahren. Ersteres Verbot

1) Im Besitze des Herrn Konsul Meyer.

2) Neue lüb. Blätter VII, 70.

3) Vgl. ebenda, II, 165; XVIII, 61, 83, 91.

wurde in der Rolle von 1489 ohne weiteres erneuert, während die Frist für den Verkauf neuer Schiffe nun auf sechs Jahre ausgedehnt wurde. Noch in die Rolle von 1756 wurde jenes Bauverbot aufgenommen.¹⁾

Über Umfang und Art des Schiffbaues in Bremen während des Mittelalters fehlt es uns im übrigen an Nachrichten. Erst im 17. Jahrhundert lichtet sich das Dunkel; doch sind wir zunächst nur auf sporadische Notizen angewiesen. Im Jahre 1630 wird ein Schiffszimmermeister Dietrich in Bremen genannt²⁾; Claes Bomeside aus Bergen in Norwegen wollte damals bei ihm ein Schiff von ca. 90 Lasten bauen lassen und bat den Bremer Rat um Erlaubnis, das neugebaute Schiff von der Weser fortzuführen.

Später, 1668, finden wir als Meister zwei Bruderskinder genannt, Hinrich und Johann Meyerdiercks. Die Innigkeit ihrer verwandtschaftlichen Beziehungen zeigte sich unter anderem auch darin, dass sie in den Preisen und Löhnen, die sie für ihre Arbeit ansetzten, fest zusammenhielten; hierüber wie auch über ihre gleichmässige Langsamkeit in der Ausführung von Aufträgen wurde von den Schiffern sehr geklagt. Letztere wandten sich deshalb im November 1668 an den Rat, und dieser erlaubte im Februar 1669 den klagenden Schiffern, einen fremden Meister nach Bremen zu rufen; auch ward ihnen die Anweisung eines Bauplatzes im Werder unweit der Steinbuden verheissen. Es scheint aber nichts daraus geworden zu sein.

Bald darauf empfanden die Schiffszimmerleute das Bedürfnis, sich in einer zunftmässigen Organisation zusammenzuschliessen, d. h. ein Amt zu bilden; dies wurde ihnen zwar im Dezember 1675 abgeschlagen, gleichzeitig aber den Schiffsbauemeistern auferlegt, nur Bremer Bürger und solche, die bürgerliche Lasten trügen, als Schiffszimmerleute zu verwenden.

Auch gegen die schon damals zu befürchtende Konkurrenz, die der Schiffbau in Vegesack dem Bremens zu machen geeignet war, wandte sich der Rat. Als im Mai 1677 der Hafenmeister Vogelsang in Vegesack dort ein Schiff bauen lassen wollte, wurde ihm dies nicht gestattet, sondern dekretiert, dass die Schiffe am Bauhofe gebaut werden müssten.

Ende des Jahrhunderts begegnen uns allerlei Pläne und Ver-

1) Oelrichs, Vollst. Sammlung alter u. neuer Gesetzbücher der Stadt Bremen (Brem. 1771) S. 737, 690, 766; vgl. Duntze, Geschichte d. St. Bremen IV, 364.

2) Dies und das folgende nach Brem. Staatsarchiv.

suche, den Schiffbau neu zu beleben. Bremen hatte im Jahre 1678: 66 eigene Schiffe, auf denen die Kapitäne sämtlich Bürger waren; die beiden grössten dieser Schiffe hatten 120 bzw. 125 Last, fünf hatten je 100 Last.¹⁾ Aber die Rheder waren mit dem Stande des vaterstädtischen Schiffbaues nicht zufrieden. Am 3. Januar 1688 wurde in der Wittheit darüber verhandelt; einige Kaufleute hatten den Wunsch ausgedrückt, dass „der Schiffbau wieder allhie eingeführet würde“. Zu diesem Zwecke war vorgeschlagen, man möge Meister und Gesellen aus Holland holen.

Nach weiteren Verhandlungen wurde dann den Schiffbau-Interessenten Johann Metthorst, Peter Lampe, Dietrich Riesselmann und Johann Daniel Biermann²⁾ ein Privileg erteilt. In diesem wurde ihnen der Platz, den Johann Protte früher als Werft benutzt hatte, mit einem anderen Bauplatze und einem Hause am Theerhofe mietfrei auf acht Jahre vom 1. Januar 1688 an überlassen. Die von ihnen erbauten Schiffe, es sei für hiesige oder fremde Rechnung, brauchten die ersten sechs Jahre keine Bau- oder sonstige Ungelder zu zahlen, auch wenn sie von fremden Personen gekauft wurden. Doch sollten vor den Fremden die Bremer Bürger stets insoweit den Vorzug haben, dass, wenn sie den Bau von Schiffen wünschten, Fremde zurückstehen sollten. Die Interessenten erklärten sich ferner bereit, etlichen dazu geeigneten Knaben aus den bremischen Waisenhäusern unentgeltlich das Zimmerhandwerk beibringen zu lassen; diese Lehrlinge sollten drei Jahre in der Lehre bleiben. Die Wittheit endlich wollte dem Schiffbaumeister, seinen drei bis vier Gesellen und dem Ankerschmiede und seinen Leuten, die man alle aus der Fremde holen musste, für sich und ihre Familien das Bürgerrecht unentgeltlich verleihen, wie sie auch, solange sie in dem Hause am Theerhofe wohnten und arbeiteten, von Wacht- und Bürgerwerks-Lasten frei sein sollten.

Am 24. Februar 1688 genehmigte die Wittheit dies Privileg. Der Schiffszimmermeister Ocke Martens bezog das Haus am Theerhofe; weitere fremde Leute sind nicht herangezogen. Doch nährte der Schiffbau dort, wie es 1696 heisst, über 60 Familien. Die

1) Duntze, a. a. O. S. 358.

2) Halenbeck, Gesch. d. Stadt Vegesack. 2. Aufl. (Vegesack 1893) S. 145 führt die Sache auch kurz an, nennt aber irrigerweise nicht die oben aufgeführten Personen als die Interessenten, sondern die Ratsherren, die zu der Verhandlung deputiert waren; ebenso auch Lindeman, Die arkt. Fischerei d. deutsch. Seestädte S. 36.

Interessenten klagten allerdings, dass sie selbst eher Schaden als Vorteil davon hätten; woran das lag, ist nicht ersichtlich. Das Ende des 17. Jahrhunderts war für den bremischen Handel nicht ungünstig; das „jetzo so sehr anwachsende commercium“ bedurfte, wie es in einer Supplik der Schiffbauinteressenten vom 30. September 1696 heisst, der Schiffszimmerleute. Die Wittheit verkannte die Bedeutung des Schiffbaues für die Stadt nicht; in einem Beschlusse vom 6. Dezember 1693 wurde betont, „dass für Allen die Schiffsbauerey der Statt beybehalten werde“. Allmählich aber — im einzelnen ist die Entwicklung nicht erkennbar — verfiel auch dieses Unternehmen wieder; die Ungunst der Zeiten des beginnenden Jahrhunderts mögen ihr Teil an der Schuld daran tragen. Nicht nur die Vegesacker Werften, auch die neuen Anlagen in Rönnebeck und Blumenthal zogen die Arbeiten für Bremer Rechnung an sich; manche Reparaturen fanden auch in Hamburg statt.¹⁾

Auf dem Theerhofe wurde 1719 des Marten Mencke Wittwe eine Schiffbaustelle angewiesen; sie ist lange in dieser Familie verblieben. Eine andere Schiffbaustelle ebendasselbst war schon 1717 an Caspar Strömer verkauft. Auch Anton Coch und Johan Meyerdiercks erhielten 1723 die Erlaubnis zur Anlegung einer Werft. Für grössere Schiffe fehlte es aber an einem Helling. Im Juli 1721 reichten vier Schiffer dem Rat eine Bittschrift ein, in der sie darlegten, dass, während in allen Seestädten ein Helling zum Bau und zur Ausbesserung von Schiffen vorhanden sei, in Bremen es an einem solchen fehle; man müsse nach Vegesack gehen, um Schiffe reparieren zu lassen. Sie baten, es möchte auf städtische Kosten eine solche Anlage geschaffen werden.

Darauf ging der Rat nicht ein; und grössere Schiffe wurden nicht gebaut. Die Bremer liessen ihre neuen Schiffe meist auswärts, z. B. in Lübeck bauen oder kauften sie. Es gingen, wie 1748 geklagt wurde, „zur Erbauung neuer Schiffe oft bis 20000 Rthlr. in einem Jahre von hieraus an auswärtige Örther“. Im Mai 1748 baten deshalb die Rheder Diederich Ratjen Wwe., Hinr. Haase, Joh. Justus Brackmann und Diederich Ratjen den Rat, er möge ihnen auf dem Theerhofe zum Schiffbau einen Platz anweisen, der damals als Steinlager verwandt wurde. Der Rat erklärte sein Einverständnis; doch ist das Ergebnis nicht klar ersichtlich.

Die oben genannten kleinen Werften blieben bestehen, wechselten

1) Vgl. Halenbeck S. 145f.

Baasch, Beiträge.

allerdings mehrfach ihre Besitzer und Benutzer. Der Menckesche Platz verblieb den Menckes; ein anderer, auch Menckes zustehender Schiffsbauplatz wurde von ihnen dem Schiffszimmermann Joh. Wolpmann mietweise überlassen; des letzteren Sohn Berend Wolpmann erhielt, da ihm jener Platz 1750 gekündigt wurde, den Platz der Witwe Coch in der Neustadt. Später besass Wolpmann zwei Plätze, einen am Theerhof und den schon genannten.

Marten Strömer, Caspars Sohn, bat 1754 um die Erlaubnis, den Platz am Theerhofe, der seinem Vater zum Schiffbau verkauft war, vermieten zu dürfen; er hatte bisher nur Eichen und Schiffsböcke ausgebessert, fand aber auch hierbei keine Nahrung mehr, da „fast gar keine Schiffe hieselbst mehr verfertigt, sondern selbige von frembden Örthern herzugeführt, auch in der Frembde ausgebessert werden“. Erst 1758 wurde dieser Platz, als Wolpmann ihn übernahm, dem Schiffbau zurückgegeben.

Strömer ging zur See, anstatt Schiffe zu reparieren; er folgte damit nur dem Beispiel der meisten Schiffszimmerleute Bremens. In einer Supplik, die etwa 40 Schiffszimmergesellen im Februar 1757 an den Rat richteten, heisst es, dass die Gesellen seit Jahren ihren Verdienst in der Schifffahrt suchten, „auch ohne solchen keine Nahrung finden können, weil der grösste Teil sich dem Seewesen gewidmet hat“. Kaum ein Drittel der Schiffszimmergesellen-Brüderschaft¹⁾ trieb damals sein Gewerbe auf dem festen Lande. Zwei Jahre später klagten die sämtlichen Schiffszimmerleute, dass sie bei ihrem Handwerke kaum das Brot hätten und dass ihnen Leute, die ein paar Jahre Schreiner gewesen, noch die wenige Arbeit wegnähmen. Sie baten um Errichtung einer Zunft, was aber vom Rat „als dem Publico nicht zuträglich und unstatthaft“ abgelehnt wurde.

Die Teuerung der nächsten für jene Gegend sehr unruhigen Jahre veranlasste die Schiffszimmerleute zu einer Erhöhung der Löhne, die dann in den Preisen, die die Schiffer für Reparaturen etc. zu zahlen hatten, zum Ausdruck kam. Im Jahre 1762 kam es hierüber zu einer Auseinandersetzung, und schliesslich wurde ein Vergleich geschlossen.²⁾

Aus diesem und den Verhandlungen, die zu ihm führten, ergibt sich klar, dass der Bremer Schiffbau damals nur mit Fahr-

1) Diese Brüderschaft, genannt „die beständige brüderliche Liebe“, bestand seit 1714; sie diente nur humanitären Zwecken.

2) 12. Febr. 1762.

zeugen für die Flussschifffahrt sich beschäftigte. Der Krieg scheint letzterer eher Vorteile als Schaden gebracht zu haben. Als 1763 die „Celler- und Moorfahrer“ nun, da der Friede eingetreten, eine Herabsetzung der Schiffszimmerpreise forderten, wollten die Schiffszimmerleute nichts davon wissen; sie wiesen auf Vegesack und die übrige Nachbarschaft hin, wo die Preise weit höher seien; es sei unrecht, dass die Celler- und Moorfahrer, die während des Krieges grosse Reichtümer erworben, von denselben prächtige Häuser bauten und sich die schönsten Reitpferde hielten, ihnen ihren sauren Verdienst missgönnten.

Im August 1774 wiederholten die Schiffszimmerleute ihren Antrag behufs Errichtung einer Zunft; sie motivierten ihn mit dem Schaden, den die freie Arbeit bringe, mit dem schlechten Ruf, in den der Bremer Schiffbau durch schlechte Ausführung der Arbeit komme. Es sollte ein kombiniertes Amt der Bremer und Vegesacker Schiffszimmerleute geschaffen werden.

Auch jetzt lehnte der Rat dies Gesuch ab, was die Bittsteller nicht abhielt, im Dezember 1776 mit einem neuen Gesuch aufzutreten; von dem Amte ist nun freilich nicht mehr die Rede, wohl aber verlangten sie, dass man sie bei der Arbeit im Hafen von Vegesack bevorzugen sollte. Der Rat ging nicht darauf ein.

Unter der Arbeit der Fremden litten die Einheimischen damals offenbar sehr; ungeschützt durch Zunftschränken sahen die Bremer Schiffszimmerleute sich diesem Wettbewerb preisgegeben. Eine erneute Klage, die im April 1779 an den Rat erging und die auch die Frage der Lohnzahlung betraf, führte zu einer Untersuchung und Verhandlung mit den beiden Schiffszimmermeistern Wolpmann und Joh. Ströhmer jun. Über die Lohnzahlung erliess der Rat ein Dekret; die Frage der Bevorzugung der Einheimischen vor den Fremden blieb offen. Hatten die Schiffszimmerleute verlangt, dass sie, „falls die Erbauung neuer Schiffe wieder in Abnahme kommen möchte, bei der alten Arbeit von ihren Meistern nicht zurückgesetzt werden sollten“, so wollten die Meister hiervon nichts wissen, sondern Freiheit in der Wahl der Zimmerleute behalten.

Wir sehen schon hieraus, dass der Schiffbau damals in Bremen rege war; es ging hier wie überall. Eine neue Werft im Werder an der kleinen Weser legte damals der Holzhändler Selmann an, der auch auf dem Theerhofe schon 1777 ein Schiff vom Stapel laufen liess.¹⁾

1) Halenbeck S. 149.

An der ganzen Unterweser war in jenen Jahren der Schiffbau sehr lebhaft.

In Bremen gab die plötzliche Hochflut in Schifffahrt und Schiffbau den Anlass zu einer den letzteren betreffenden, wichtigen Neuerung, zu einer Reform der Accise auf Schiffbaumaterialien.¹⁾ In der ältesten bremischen Acciserolle werden überhaupt, ausser den Ankern, keine in Bremen verfertigte Waren als accisepflichtig aufgeführt; auf Masten, Tauen, Segeln etc. ruhte offenbar keine Accise. Das war begreiflich für eine Zeit, in der der Handel fast ausschliesslich in den Händen der Hansestädte und der Niederlande lag und man beflissen war, den Schiffbau bei der Stadt zu halten; die hansischen Verordnungen verboten überdies den Bau von Schiffen für fremde Rechnung, und die Erschwerung der Ausfuhr von Ankern durch eine Accise entspringt demselben Gedanken. Die Rolle von 1615 bestimmte: „Iserwerk, so hier gemaket werdt, giff t nene Accise“; Ausfuhrartikel sollten accisefrei sein; ebenso war es widersinnig, den Eingang notwendiger Rohartikel zu beschweren.

Die ganze Acciseordnung war aber dunkel und entsprach nicht mehr den Bedürfnissen und Anschauungen der Zeit von 1780. In diesem Jahre wurde auf Betrieb der Interessenten das Schiffbauholz für accisefrei erklärt; die Segelmacher, die Drechsler folgten mit ähnlichen Gesuchen für Segeltuch und Schiffspumpen. Die Konkurrenz Elsfluths und Vegesacks empfahl die Genehmigung dieser Gesuche.

Im August 1781 forderten einige Kaufleute Accisefreiheit für alle Schiffsmaterialien und Lebensmittel für neu zu erbauende und auszubessernde Schiffe. Hierauf verfügte der Rat am 15. November 1781²⁾, „dass sowol dasjenige, was zum Bau neuer als Reparation alter Schiffe an Holtz, Eisenwerk, Tauen, Segeln, Drechsler-Arbeit u. s. w. erforderlich sey, accisefrey von hier aus versandt, sondern auch die zu Ausrüstung der Schiffe erforderliche Victualien accisefrey gelassen werden mögten“. Das sollte für hiesige wie fremde Schiffe gelten. Verboten war aber der Handel mit solchen accisefreien Materialien.

Bewies der Rat auf diese Weise seinen guten Willen für den Schiffbau, so nahm allerdings die Blüte desselben schon bald wieder ein Ende. Die stadtbremischen Werften spürten an der Weser den

1) Dies namentlich nach einem Berichte des Syndicus Post vom 28. September 1781.

2) Nur in den Brem. Wöchentl. Nachrichten vom 19. Nov. veröffentlicht.

Umschlag zuerst. Die Werften in Vegesack, St. Magnus und Burg erwiesen sich als „nicht zu besiegende Nebenbuhler“.¹⁾

Die Kalamität der Überfüllung des Schiffbaugewerbes mit fremden Leuten, die den einheimischen das Brot wegnahmen, machte sich fühlbar bemerklich. Im August 1786 baten deshalb mehrere Schiffszimmerleute den Rat um Erlass einer Verordnung, in der ihnen ein Vorzug vor den Fremden eingeräumt werde. Die drei Schiffszimmermeister Joh. Mensing, der jetzt die ehemals Ströhmersche Werft innehatte, Wolpmann, der fast nur Böcke baute und Reparaturen ausführte, und Jantzen hatten nach ihrem eigenen Zugeständnis mehrere fremde Gesellen in Brot, wollten sie aber nicht aufgeben. Mensing, der am meisten zu thun hatte, zählte unter 30 Arbeitern sieben fremde. Die Untersuchung führte zu keinem Ergebnis. Nirgendwo haben offenbar zünftlerische Einflüsse so geringen Einfluss auf den Schiffbau gehabt wie in Bremen.

Doch hielt der Rat auf die Beobachtung des Vergleiches vom 12. Februar 1762; noch 1786 wurde die in ihm enthaltene Bestimmung über die Zahl der Lehrlinge erneuert und damit dem stets auf die Vermehrung der Lehrjungen gerichteten Bestreben der Meister entgegengetreten.

Ende 1794 legte Diedr. Chr. Tietjen eine Werft auf dem Woltmanshauser Werder an, geriet aber dadurch in Konflikt mit den Neustadtherren und erhielt erst im Jahre 1796 die Erlaubnis; der Kontrakt ist datiert vom 17. Januar 1797. Dem damals wieder aufblühenden Handel kam diese Neuanlage gut zu statten.

Alle diese, wie auch die später noch angelegten und benutzten Schiffbauanlagen waren aber doch nur mehr oder weniger klein und unbedeutend. In Bremen selbst — das muss als Ergebnis unserer Darstellung hingestellt werden — hat der Schiffbau nur selten wirklich geblüht, er hat schliesslich immer mehr abgenommen; und was an Schiffen gebaut wurde, ward nicht nur der Zahl nach immer geringer, sondern auch der Grösse nach immer unbedeutender. Während in Vegesack und den übrigen Unterweserplätzen sich der Schiffbau lebhafter entwickelte und zwar meist für bremische Rechnung, nahm er in Bremen immer mehr ab. Bremen selbst konnte keine eigenen Seeschiffe bauen; die mehr und mehr versandende Weser verbot den Bau grösserer Schiffe in Bremen.

So ist ein wichtiger Beweggrund für Smidt und seine Mitarbeiter

1) Heineken bei Halenbeck S. 149.

zu der Erwerbung und Gründung Bremerhavens der Gedanke gewesen, dass Bremen einen Platz haben musste, den es mit Fug und Recht den seinigen nennen, auf dem es eigene Schiffe bauen konnte.¹⁾ In den Verhandlungen hat die Anlage von Werften in dem zu gründenden neuen Hafen eine bedeutende Rolle gespielt. Hannover wollte längere Zeit auf die Hoheit über das abzutretende Terrain nur zum Erwerb der dort anzulegenden Werften verzichten.²⁾ Die Gründung von Bremerhaven ist nicht nur aus dem Interesse der Rhederei Bremens, sondern auch demjenigen des Schiffbaues erwachsen.

V.

Emden (Ostfriesland).

Wie für die meisten Seestädte, ruht auch für Emden über dem ältesten dortigen Schiffbau Dunkel. Dass Schiffbau dort getrieben worden ist, kann bei der natürlichen Lage und der früh beglaubigten Schifffahrt der Stadt nicht bezweifelt werden. In einer Urkunde von 1472 wird ein „schypmaker“³⁾ in Emden erwähnt. Der lebhaftes Holzhandel der Stadt⁴⁾ wird auch ihrem Schiffbau gedient haben.

Im Jahre 1600 finden wir 85 Schiffszimmerleute namentlich aufgeführt, die vier Älterleute erwählten und eine „Ordnung“ unter sich schufen in Gestalt von 40 Artikeln. Fremde Schiffszimmerleute sollten darnach zur Arbeit erst zugelassen werden, wenn sie Bürger geworden und eine Probe ihrer Kunst abgelegt hatten. Die übrigen Bestimmungen betreffen meist das Verhältnis der einzelnen Genossen zu ihrer Gesamtheit, das Leichentragen⁵⁾ etc.; von Interesse sind die Bestimmungen, die von allen Neubauten verhältnismässige Abgaben an die für die Armen der Genossenschaft gestiftete Kasse festsetzen. In der Mitte des 17. Jahrhunderts wird diese Vereinigung der Schiffszimmerleute als „Amt“ bezeichnet. Doch besass noch 1663 dies

1) v. Bippen, Die Gründung Bremerhavens, in „Johann Smidt. Ein Gedenkbuch“ (Brem. 1873) S. 221.

2) Ebenda, S. 230, 245.

3) Friedländer, Ostfries. U. B. II. No. 903.

4) Über diesen vgl. Schweckendieck im Jahrbuch der Gesellsch. f. bild. Kunst u. vaterl. Altert. in Emden VII. H. 1. S. 15 ff.

5) Über dieses entstanden später mancherlei Streitigkeiten, die von geringem Interesse sind. Dies und das folgende, wo nicht andere Quellen genannt sind, nach dem Emdener Stadtarchiv.

„Amt“ offenbar keine vom Rat der Stadt genehmigte Rolle; im Februar dieses Jahres baten die „gesampten Schiffszimmerleuthe“ in einer Supplik den Rat, er möge ihnen „eine generale Octroye oder decretum“ erteilen, nach der jeder von ihnen wie von den fremden Schiffszimmerleuten in ihre Armenbüchse beizutragen habe. Die schlechten Zeiten, die, wie sie klagten, für ihr Gewerbe damals bestanden, zwangen sie zu diesem Gesuch.

Aus allem diesen sehen wir über den Umfang und sonstigen Charakter des Schiffbaues nichts. Um 1600 soll Emden ca. 800 Schiffe besessen haben¹⁾; doch werden dies meistens ganz kleine Fahrzeuge gewesen sein; jedenfalls hat aber diese Rhederei den Emdener Schiffbau in Nahrung gesetzt. Auch die Borkumer werden ihre Fischer-schaluppen²⁾ in Emden haben verfertigen lassen. Der zünftlerische Zusammenhang der Emdener Schiffbauerei — das sehen wir andererseits — scheint ziemlich locker gewesen zu sein. Ohne sich um jenes „Amt“ zu kümmern, erteilte der Rat am 9. Juni 1669 dem Edo Johansen einen Octroy, nach dem er auf zwölf Jahre „Jacht- oder Plaisier-Schiffe“ bauen durfte; andere sollten von diesem Recht ausgeschlossen sein.

Die achtziger Jahre des 17. Jahrhunderts brachten dem Emdener Schiffbau eine gewisse Anregung. Seine kolonialen und maritimen Pläne und Unternehmungen wiesen den Grossen Kurfürsten von Brandenburg, der den Mangel an einem eigenen Nordseehafen schmerzlich empfand, auf Emden. Des Kurfürsten treuer Ratgeber Raule pries ihm diesen Hafen als den besten Seehafen Europas.³⁾ Nach dem Reglement der brandenburgisch-afrikanischen Kompagnie vom April 1683⁴⁾ sollte der Magistrat von Emden Namens der Kompagnie ersucht werden, in der Stadt einen bequemen Ort anzuweisen, wo unter anderem zum „Schiffzimmerwerk“ die „benöthigte Commoditet“ gefunden werden könne. Raule überzeugte sich bald selbst von der Vortrefflichkeit sowohl des Hafens wie der Schiffbaustellen und anderer notwendiger Einrichtungen.⁵⁾

Um die Ostfriesen diesen Plänen geneigter zu machen, bewilligte der Kurfürst ihnen hinsichtlich des Schiffbaues „gewisse Privilegien“

1) Schweckendieck a. a. O. S. 2.

2) Nach Herquet, Insel Borkum, besaßen sie deren damals zehn bis zwölf, sowie ein Frachtschiff von zwölf Lasten.

3) Schück, Brandenb.-preuss. Kol.-Politik II, 166.

4) Ebenda, II, 173f.

5) Ebenda, I, 172.

in seinen Landen, zuerst auf sechs, dann auf zwölf Jahre¹⁾; unter diesen Privilegien ist ohne Zweifel der Einschluss in das Edikt vom Dezember 1680²⁾ gemeint; nur dass den ostfriesischen Einwohnern sogar eine zwölfjährige Freiheit bewilligt wurde³⁾; ein deutliches Zeichen, welchen Wert der Kurfürst auf das von ihm für seine Pläne in Emden erwartete Entgegenkommen legte. Die Stadt Emden überliess dem Kurfürsten zwei Häuser und einen Platz und bewilligte ferner die Zulassung von Schiffshandwerkern, die auf kurfürstlichen Schiffen kamen, ohne dass jene gezwungen werden konnten, in die städtische Schiffszimmerer-Gilde einzutreten.⁴⁾ Der brandenburgisch-amerikanischen Kompagnie von 1690 erlaubte die Stadt die Verwendung aller für den Handel, die Segelmacherei und den Schiffbau nötigen Handwerker.⁵⁾

Diese brandenburgischen Versuche dürfen in ihrer Bedeutung für den Emdener Schiffbau nicht überschätzt werden. Neue Schiffe für die brandenburgischen Kompagnien sind damals in Emden nicht gebaut worden.⁶⁾ Reparaturen sind hier wohl erfolgt; sonst dienten die Marineanlagen in Emden im wesentlichen der Überwinterung der Schiffe.⁷⁾ Ob der Bau von Kauffahrteischiffen dort durch diese Bewegung befördert worden ist, muss dahingestellt bleiben. —

Gespannt war in jener Zeit das Verhältnis zwischen Schiffern und Schiffszimmerleuten; am 21. Dezember 1685 verpflichteten sich elf Schiffer, zugleich Bürger der Stadt, gemeinsam auf die Beobachtung des alten in Holland geltenden Brauches zu sehen, demzufolge nach Ankunft eines Schiffes die Schiffszimmerleute und das Schiffsvolk noch vierzehn Tage auf den Schiffen arbeiten sollten, bis diese gelöscht waren; ebenso vereinigten sie sich dahin, Schiffe nur auf holländische Manier reparieren lassen zu wollen. Die Schiffszimmerleute dagegen verpflichteten sich am 29. Dezember zu dem Gegenteil, nämlich Schiffe nicht auf holländische Art zu reparieren.

1) v. Mörner, Kurbrandenburg. Staatsverträge S. 445, 452.

2) Vgl. unten.

3) In der Instruktion für P. Fuchs, 1684, Januar (Schück II, 197) wird diese Bevorzugung der Ostfriesen vor den eigenen Unterthanen ausdrücklich hervorgehoben.

4) v. Mörner S. 465 f.

5) Schück II, 358.

6) Schon Freese, Ostfries- u. Harlingerland I, 49 (Aurich 1796) bemerkt, dass die Schiffe der Afrikan. Compagnie bald in Pillau, bald in Hamburg gefertigt wurden.

7) Vgl. Marinereglement von 1689 (Schück II, 347).

Derartige Streitigkeiten konnten der Entwicklung des Schiffbaues nicht förderlich sein. Doch möge hier gleich im allgemeinen bemerkt werden, dass in Emden gewerkliche Zwistigkeiten offenbar wenig Einfluss auf den Gang des Schiffbaues gehabt haben. Stattgefunden haben sie ja auch. Die Schiffszimmerleute oder Altklauer¹⁾ haben sich mehrfach über die Meister beschwert, die an die Altklauer-Brüderschaft für die nicht zu ihr gehörigen Arbeiter die Beiträge nicht zahlen wollten.²⁾

Solche Differenzen blieben aber stets auf der Oberfläche.

Über die Lage des Schiffbaues in damaliger Zeit sind wir nicht unterrichtet. Erst die schlechten Zeitumstände am Anfange des 18. Jahrhunderts gestatten uns wieder einen Einblick. Um der „mehr und mehr verfallenden Nahrung“ ein wenig aufzuhelfen, verordnete der Rat am 16. und 27. März 1703, dass in Zukunft nur in Emden gezimmerte Schmack-Schiffe in der Fähre nach Delfzyl und Leer und in der Beurt nach Hamburg und Amsterdam fahren durften; die Schiffe aber, die, neu oder alt, ausserhalb der Stadt gekauft und hier eingebracht wurden, sollten von jenen Fahrten ausgeschlossen sein. Die in Emden gezimmerten Schiffe ferner wurden von dem gewöhnlichen Tonnen- und Bakengeld befreit, während die auswärts gekauften Schiffe ihm unterlagen.

Doch wurden schon am 27. Februar 1704 diese Bestimmungen wieder aufgehoben und zwar auf Vorstellung der Schiffer, dagegen nun bestimmt, dass die auswärts gebauten Schiffe in Emden das gewöhnliche Lastgeld bezahlen, die hier gebauten aber davon befreit sein sollten. Ob diese differentielle Behandlung von wesentlichem Einfluss auf den Emdener Schiffbau gewesen, ist nicht erkennbar. Aus einer Supplik der Schiffszimmerleute vom Februar 1705 sehen wir, dass sie damals nicht selten in Groningerland, Friesland, Westfalen, überhaupt auswärts arbeiteten, was nicht gerade für grosse Lebhaftigkeit des heimischen Gewerbes spricht. Im Juni 1706 wird dagegen in einer Eingabe der Schiffszimmermeister Symen Laurenz und Gehrt Janssen Bull betont, dass seit einiger Zeit der Bau neuer Schiffe in Emden „in ein zimlicher Auffgang gerathen“; man scheint die schwere Konkurrenz, die Holland und Westfriesland dem ostfriesischen Schiffbau bereiteten, mit einigem Erfolge bekämpft zu haben.

1) Klauen = Kalfatern; Altklauer = Kalfaterer alter Schiffe; vgl. Röding, Allg. Wörterb. d. Marine I, 773; Campe, Wörterbuch d. deutsch. Sprache II, 949.

2) St. Arch. Aurich; R. A. Pr. S. Schiffahrtsachen No. 72.

Die Schwierigkeiten, die der Emdener Schiffbau zu überwinden hatte, waren dennoch gross. Sie lagen nicht nur in der allgemeinen Ungunst der Zeiten; der Mangel an Holz, Eisen, überhaupt Schiffbaumaterialien, die meist von aussen her eingeführt werden mussten, wirkte erschwerend; drückend lagen überdies allerlei Abgaben und Gebühren auf Schiffbau und Rhederei. Im Januar 1717 wird aus Emden berichtet: Das commercium stände so schlecht, dass sich fünf bis sechs Leute zusammenthäten, um eine Schmalze auszurüsten.¹⁾

In den nächsten Jahrzehnten scheint es nicht viel besser gewesen zu sein. Die Lückenhaftigkeit des Materials lässt genaueres nicht erkennen.

Die erste Anregung, den Niedergang des Schiffbaues aufzuhalten, findet sich im Jahre 1741. Die Schiffszimmerleute Ayeld Janssen Krull und Harmen Janssen Wychman schilderten am 24. März dem Rat die Not des „seit vielen Jahren her zu Boden gelegenen Schiffbau“; ihm aufzuhelfen seien sie bereit; dazu verlangten sie die Anweisung eines Werftplatzes, Freiheit von Zoll- und Krahngeld für alle Schiffbaumaterialien, Erlass des 100. Pfennigs, der beim Verkauf der hier gebauten Schiffe an die Stadt gezahlt wurde, Freiheit von Last-, Tonnen- und Bakengeld für alle hier gebauten Schiffe, während die auswärts angekauften Schiffe diesen Abgaben unterworfen sein mussten; freie Wahl in der Benutzung von Pferden und Schlitten, ohne an die Stadtfuhrleute gebunden zu sein; Accisefreiheit für das beim Schiffbau konsumierte Bier.

Magistrat und Vierziger gingen bereitwilligst auf diese Wünsche ein. In zwei vom 5. Juli 1741 datierten Urkunden²⁾ wurden Krull und Wychman die Bewilligungen gemacht, die im wesentlichen ihren Wünschen entsprachen. Die Werft lag auf dem sogenannten afrikanischen Werft. Leider blieb es aber bei der guten Absicht. Wychman verliess seinen Genossen bald, und Krull hat den Schiffbau nie begonnen. Als man ihn deshalb im August 1742 von Amtswegen zur Rede stellte, entschuldigte er sich mit der Teuerung des Eichenholzes, dem Mangel an Arbeit, dem spanisch-englischen Kriege, seinen infolge Ausscheidens Wychmans nicht ausreichenden Geldmitteln. Noch im Januar 1745 bat Krull, man möge den Vertrag wieder in Kraft setzen; der Rat war dafür. Doch hören wir nichts mehr davon.

1) Schück I, 304.

2) Urk. Tl. 10; die eine Urkunde enthält Bestimmungen über die lokale Anlage der Werft, die andere, unten abgedruckte, die Vereinbarung allgemeiner Art.

Mit dem Übergang der Landeshoheit an Preussen kam frischeres Leben in Emdens Rhederei und Schiffbau. Schon kurz vor dem Ableben des letzten einheimischen Fürsten war zwischen preussischen Kommissaren und der Stadt Emden eine Konvention geschlossen, in der, in Voraussicht des baldigen Heimfalls Ostfrieslands an die preussische Krone, Emden sich gewisse Privilegien und Vergünstigungen gesichert hatte. Im Art. 13 versprach der König den Emdener Kaufleuten nicht nur gleiche Behandlung in den Zöllen mit den übrigen Unterthanen, sondern noch einige „spezifizierte Vorteile“, wenn nämlich „die den Emdischen Eingesessenen zugehörigen Schiffe in die königlichen Häfen mit königlichen Seepässen und unter Sr. Königl. Majestät Pavillon segeln werden“.¹⁾

Zur Ergänzung und Ausführung dieses Versprechens wurden dann nach dem Übergange der Landeshoheit für die Emdener Schiffe, wenn sie die königlichen Häfen besuchten, besondere Vergütungen bewilligt, die mit der Häufigkeit und Wiederholung jener Besuche stiegen und nach der Grösse der Schiffe gestaffelt waren; diese baren Vergütungen sollten jedesmal von den Zollbeträgen abgezogen werden.²⁾ Durch königliches Rescript vom 11. April 1748³⁾ wurde diese Extravergütung noch ausdrücklich bestätigt; sie sollte dienen zur Beförderung des gegenseitigen Verkehrs zwischen Ostfriesland und den Ostseehäfen der Monarchie. Bis Ende des Jahrhunderts ist diese ausserordentliche Vergütung regelmässig ausgezahlt worden.

Unter den Vorschlägen, die der Magistrat von Emden am 2. März 1745 zur Hebung des Handels der Stadt machte, findet sich auch die Einführung einer Schiffbauerei⁴⁾; ausdrücklich wurde darauf hingewiesen, dass für etwa in Emden zu gründende Schiffahrtskompagnien die Schiffbauerei daselbst eine notwendige Ergänzung zu bilden habe. Wirklich wird mit den damaligen kolonialen Aktiengesellschaften Preussens der Schiffbau in mehrfache Verbindung gebracht. Der Ritter de la Touche brachte 1748 Mittel, den Schiffbau in den preussischen Häfen zu heben, in Vorschlag⁵⁾ und in dem ihm am 1. September 1750 erteilten Octroi für Betreiben von Seehandel wird ihm erlaubt, in Emden Magazine etc. zum Schiffbau zu

1) Wiarda, Ostfries. Geschichte VIII, 122 (Convention v. 14. März 1744).

2) Quickmann, Ordnung oder Sammlung derer in dem kgl. preuss. Herzogt. Pommern etc. publ. Edikten etc. (Frankf. a. O. 1750) S. 310.

3) Berl. Geh. St.-Arch.

4) Ring, Asiat. Handl. Kompagnien Friedr. d. Gr. S. 35.

5) Ring S. 48.

errichten.¹⁾ Auch in der dem Heinr. Thomas Stuart 1750 bewilligten „Declaration“ für eine Asiatische Handlungskompagnie wird der Emdener Schiffbau erwähnt²⁾ und der Kompagnie erlaubt, für den Schiffbau Leute anzunehmen, die den Emdener Zünften nicht angehörten.³⁾

Praktisch haben alle diese Kompagnien dem Emdener Schiffbau weniger genützt, als man hätte erwarten sollen. Die erste wirklich zustande gekommene Asiatische Kompagnie in Emden kaufte 1751 zwei Schiffe in England.⁴⁾ Im nächsten Jahre lief allerdings ein Kompagnieschiff in Emden vom Stapel, die „Sanssouci“, ein Ereignis, das ein gewisses Aufsehen gemacht zu haben scheint.⁵⁾ Doch blieb es bei diesem einen Bau, obwohl auf der Generalversammlung im Mai-Juni 1752 beschlossen wurde, künftig die Schiffe auf eigener Werft in Emden zu bauen.⁶⁾ Schon Anfang 1753 kaufte man ein Schiff in Amsterdam⁷⁾ und auch 1754/55 wurde abermals dort ein Schiff erworben.⁸⁾ Für die Bengalische Kompagnie wurde 1754 ein Schiff in Norrköping gekauft.⁹⁾

Wie bedenklich gerade diese Bauten und Ankäufe im Auslande waren, wie hinderlich sie der Entwicklung der jungaufstrebenden, aber mit Argwohn betrachteten Handlungsgesellschaften Preussens gewesen sind, zeigt deutlich das Beispiel jenes Kompagnieschiffes, das in England angekauft, dort aber beschlagnahmt wurde¹⁰⁾; es war ein Vorfall, der weit besser als lange theoretische Erörterung die Notwendigkeit, den nationalen Schiffbau zu pflegen, darlegte.

Schon damals hat es nicht an Stimmen gefehlt, die den Emdenern von dem Schiffbau in Holland und England abrieten und sie auf die königlichen Häfen oder den Schiffbau in Schweden, Dänemark und Hamburg hinwiesen.¹¹⁾ —

Der Bau der „Sanssouci“ ist die Frucht einer wichtigen Schiffbau-Gründung, auf die wir näher eingehen müssen.

1) Ring, S. 254.

2) S. 73.

3) S. 268.

4) S. 99.

5) S. 109; Frankfurt. Journal 1752, Juli 3.

6) Ring, S. 112.

7) S. 117.

8) S. 126.

9) S. 178, vgl. S. 163.

10) S. 174 ff.

11) S. 126.

Der angesehene Emdener Kaufmann und Rheder Tönnies Gosen Prins hatte seit zehn bis elf Jahren für rund 39000 Thaler zwölf Schiffe angekauft; sie waren alle ausser Landes gezimmert. Er plante den Erwerb weiterer Schiffe und wollte zu diesem Zwecke in Emden eine Schiffbauerei anlegen. Im Frühjahr 1751 legte er dem Kriegs- und Domänenrat Crüger in Emden diesen Plan vor; an der weiteren Verhandlung nahm auch der Magistrat teil. Inzwischen trat eine die Grönlandfahrt betreibende Rhederei, vertreten durch Meinhard Wychers, auf und erbot sich, unter ähnlichen Bedingungen, wie Prins sie gestellt, gleichfalls eine Schiffbauerei anzulegen. Schliesslich einigten sich Prins und die Grönländer, und es wurde, nach ziemlich verwickelten Verhandlungen, diesem Unternehmen ein königliches Octroi¹⁾ erteilt, datiert vom 6. August 1751. Den Unternehmern wurde durch dasselbe für alle Schiffbaumaterialien Freiheit vom Stadtzoll bewilligt; jedes neugebaute Schiff sollte, wie in Preussen schon Gebrauch, vom sechsten Teil des Licents für die mit ihm ein- und ausgeführten Waren für sechs Jahre befreit sein; diese Befreiungen sollten aber nur gelten für Schiffe, die ordentlich zur See fahren, nicht für die Küstenfahrt nach Holland, Bremen, Hamburg. Als Gegenleistung wurde den in Preussen und Pommern gebauten Schiffen auch auf sechs Jahre ein Sechstel Freiheit vom Emdener Stadtlicent gewährt. Alle diese Privilegien wurden den Unternehmern auf 20 Jahre vom 1. Januar 1752 an bewilligt.

Dieses Ereignis, die Gründung und Privilegierung der Schiffbauerei „Zum preussischen Adler“, wie sie sich nannte, ist für den Emdener Schiffbau ohne Zweifel sehr wichtig. Man hoffte, dass nun nicht mehr, wie in den letzten Jahren wiederholt geschehen, Emdener Schiffer ihre Fahrzeuge in Königsberg und Memel bauen lassen würden. Andererseits sah die Stadt Emden in der Einbusse, die ihre Zolleinnahmen erleiden würden, ein nicht unbedeutendes Opfer; als die Unternehmer jener Schiffbauerei schon im Februar 1752 auch die Accisefreiheit für das von Zimmerleuten genossene Bier verlangten, wurde das kurzweg abgeschlagen; von der Verleihung der Licentfreiheit erwartete man gerade infolge der Zunahme des Schiffbaues eine Vermehrung des Bierkonsums, d. h. Steigerung der Acciseerträge.

Das Beispiel der Unternehmer des „Preussischen Adler“, als welche nun Prins und Gerrit Jansz Backer genannt werden, fand bald Nachahmung. Im Juni 1753 bat der Schiffszimmermann Anton Fontes

1) Urk. Tl. 11.

um dieselben Privilegien; ohne solche meinte er den Schiffbau nicht mit Erfolg betreiben zu können. Bisher hatte er nur Torf- und andere kleine Fahrzeuge angefertigt; er hoffte, wenn man ihm entgegenkäme, es weiter bringen zu können. Nun war das Privileg vom 6. August 1751 kein exclusives, und mit Recht meinte der Magistrat, dass bei diesem Gewerbe „durch die Menge der Liebhaber das Publicum immer gewinnet“. Durch Kammerrescript vom 8. August 1753 wurde das Octroi auch auf Fontes ausgedehnt; als man aber von ihm verlangte, er solle seine Teilnehmer nennen, scheiterte die Sache hieran.

Doch betonte die ostfriesische Kammer mit Hinweis auf diesen Fall noch in einem Rescript vom 18. November 1756: „indessen würde dem Hofe zum besondern Gefallen gereichen, wenn zu mehrerer Extendirung der Schiffbauerey der dritte Zimmer-Warf auf eine oder die andre Art auch zum Stande gebracht werden mögte;“ der Magistrat sollte hierzu Vorschläge machen.

Überhaupt zeigte die Regierung stets regen Eifer, wo es galt, den Emdener Schiffbau zu ermuntern. Beste Gelegenheit hierzu gewährten die uns ja auch aus den andern Häfen der Monarchie wohl-bekannten Baufreiheiten. Nur war ihre Entwicklung in Emden wieder eine etwas andere.

Bereits 1756 hatten die Unternehmer „zum preussischen Adler“ das Ansuchen gestellt, dass die Zollfreiheit von ein Sechstel, die in dem Privileg auf sechs Jahre festgesetzt war, ausgedehnt werden möge auf die ganze Dauer der Zeit, in der sie diese Schiffe eigentümlich besäßen und auf preussische Häfen fahren liessen. Im Jahre 1764 wiederholten jene Unternehmer — Tegel, Loesing und Consorten — ihr Gesuch, mit dem sie unmittelbar an den König gingen, und sie erreichten wirklich die Genehmigung durch ein kgl. Rescript vom 18. Juni 1764. Dieses dehnte aber jene Vergünstigung¹⁾ auf alle ostfriesischen Unterthanen, die für ihre Rechnung Schiffe bauten, aus.

Die Beschränkung auf den Bau „für eigene Rechnung“ lag begründet in der Thatsache, dass die Unternehmer vom „Preussischen Adler“ bisher nur Schiffe auf eigene Rechnung gebaut hatten; sie betrieben Schiffbau und Rhederei vereinigt.

1) „Um in Ostfriesland den Schiffbau und die Fahrt mit eigenen Schiffen zu encouragiren und das commercium auf solche Weise dorten immer florisanter zu machen,“ heisst es in jenem Reskript.

Natürlich konnten auch einmal andere Verhältnisse eintreten. Gerade damals erweiterten in Emden Jan und Simen Simens, deren Vater und Grossvater bereits als Schiffszimmerleute gearbeitet hatten, ihre Werft in grösserem Stile und Harm und Berend Brechtesende und Comp. legten in Halte an der Ems im Amte Leer eine Werft an.¹⁾ Beide Unternehmungen bezweckten den Bau von Schiffen zum Verkauf, auf Bestellung oder aus Spekulation. Sie hätten nach dem Wortlaut des Rescripts vom 18. Juni keinen Anteil an der Baufreiheit gehabt. Deshalb ordnete ein kgl. Rescript vom 9. August 1764 an, dass die von diesen beiden Unternehmern auf ihre Rechnung gebauten Schiffe, wenn sie an Unterthanen verkauft würden, ebenfalls die Ein-Sechstel-Freiheit für sechs Jahre geniessen sollten.

Übrigens erhielten die Simens auch vom Emdener Magistrat die dem „Preussischen Adler“ früher bewilligten Freiheiten.

Weiter zu gehen und auch den neugebauten Schiffen, die nicht für eigene Rechnung der Erbauer fuhren, nicht nur für sechs Jahre, sondern für die ganze Zeit, in der diese Schiffe den einheimischen Käufern gehörten, die Ein-Sechstel-Freiheit zu gewähren, konnte sich die Regierung nicht entschliessen. Als im Dezember 1764 der Magistrat, durch einen besonderen Fall bewogen, einen derartigen Antrag stellte, ward er abschlägig beschieden. Im Grunde lief diese Entscheidung hinaus auf eine Bevorzugung der grösseren, kapitalkräftigeren Unternehmer, die im stande waren, Schiffbau in Verbindung mit Rhederei zu betreiben, auf eine Benachteiligung der kleineren Schiffer. Ob man sich dies aber klar gemacht hat, ist mindestens zweifelhaft.

Es mangelt überhaupt bei allem guten Willen, den die Regierung dem Emdener Schiffbau entgegenbrachte, doch vielfach an innerem Verständnis, an zweckentsprechender Behandlung der Sache. Seltsam ist z. B. das Verfahren, das man gegen den mehrfach genannten Tönnies Gosen Prins einschlug. Dieser zog sich Anfang der sechziger Jahre vom Schiffbau zurück; er war nahe an 70 Jahre alt. Kaum hörte die Kammer in Aurich davon, als sie mittelst Rescriptes vom 23. Januar 1766 dem Emdener Magistrat befahl, schleunigst den Prins zu citieren und ihn zu ermuntern, den Schiffbau wieder aufzunehmen, „sonsten unangenehme Verfügungen zu besorgen seyn mögten“. Prins erklärte nun den Sachverhalt ganz natürlich mit

1) Nach v. Fischbach, Histor. etc. Beiträge, die kgl. preuss. und benachb. Staaten betr. (Berlin 1781) I, 140, ist 1750 in Halte eine Schiffbauerei errichtet.

seinem Alter; er suchte nach einem Käufer, auf den, wie er hoffte, das Privileg übertragen werden könne.¹⁾ Der Magistrat konnte nicht umhin, die Kammer darauf aufmerksam zu machen, „dass es Viele vor das Zukünftige, welche sonst zu der einen oder andern vortheilhaften Entreprise Lust bezeigen, abschrecken würde, wenn sie solche angefangen und nachhero wieder eingehen zu lassen inclinireten, zu deren Fortsetzung aber angestrengt werden sollten“. Die Kammer ihrerseits betonte die Wichtigkeit, dass der Schiffbau fortgesetzt werde, damit nicht das Geld dafür nach Holland und ausser Landes gehe.

Um diese Zeit nahm der Schiffbau in Emden im allgemeinen ab; Handel und Schifffahrt standen schlecht, die Schiffsfrachten waren tief gesunken, der Wert der Schiffe hatte dementsprechend abgenommen. Wie in Ostfriesland klagte man auch in dem benachbarten Groningen und Dokkum, überhaupt in Holland, über Niedergang des Schiffbaues. Die Unternehmer vom „Preussischen Adler“, die Rheder Wichers, Meyer und Krull mussten für ihre Gesellschaft meist Zubusse leisten; sie betrug

im Jahre 1763	9814 fl. holl. 15 st.
„ „ 1765	2000 „ „
„ „ 1766	9000 „ „
„ „ 1767	12000 „ „
d. h. in Summa	32814 fl. holl. 15 st.

Im Jahre 1763 besass die Kompagnie drei ganze Schiffe und $\frac{7}{8}$ Anteile an Schiffen, im Jahre 1768 vier bzw. $\frac{3}{4}$. Eine Gewinnverteilung an die Interessenten fand von 1762—1768 nicht statt; das Kapital blieb ertraglos. Auch bei den übrigen Schiffswerften der Stadt war die Sachlage nicht viel besser.

Doch gab ein neues Unternehmen auch dem Schiffbau der Stadt Beschäftigung. Im Jahre 1769 wurde eine Heringsfang-Kompagnie in Emden gegründet.²⁾ Gleich die ersten Herings-Büsen wurden in Emden gebaut. Noch bevor die Kompagnie zu stande gekommen und die Absicht ihrer Gründung bekannt geworden war, hatten sich mehrere Emdener Schiffszimmerleute nach Holland begeben und sich dort über den Bau dieser Fahrzeuge unterrichtet.

1) Er verkaufte 1766 die Werft für 2200 holl. Gulden an Harm Geerds Stoltze & Comp. in Leer, die nach Emden übersiedelten.

2) Fischbach, a. a. O. I, 140f.

Schon die ersten in Emden gebauten Büsen fielen zur Zufriedenheit aus.¹⁾ Wie andere Seeschiffe standen auch diese im Genuss der Baufreiheit.²⁾

Im allgemeinen aber hatte die Regierung mit ihren häufigen Mahnungen, den Schiffbau lebhafter zu betreiben, wenig Glück, und zwar um so weniger, als sie sich zuerst ablehnend verhielt gegen den von den Gebr. Simens ausgehenden Antrag, die Baufreiheit auch den Schiffen oder den Materialien der Schiffe zu gewähren, die in Emden zwar nicht neu erbaut, an denen aber eine Reparatur und Verzimmerung von Grund aus vorgenommen wurde. Gerade solche Arbeiten waren damals weit zahlreicher als Neubauten, gingen aber der Wohlfeilheit wegen meist ins Ausland. Erst am 23. April 1771 erfolgte ein kgl. Rescript, das, diesen Umstand berücksichtigend, auch solchen Schiffen die Baufreiheit verlieh, wobei der Umfang der Reparatur genau begrenzt³⁾ und diese Verleihung nur auf Emden beschränkt wurde.

Der Magistrat von Emden bewilligte von jetzt an auch seinerseits für diese Fälle die für Neubauten festgesetzten Freiheiten.

Überhaupt erwies der Magistrat dem freien Schiffbaugewerbe eine sehr weitherzige, liberale Gesinnung. Gemäss Art. 3 des Octroi von 1751 liess er alles fremde Tauwerk, das zum Schiffbau diente, zollfrei einpassieren; und obgleich diese Einfuhr mehr und mehr zunahm und die Emdener Tauschläger, deren Arbeit in nicht sehr vorteilhaftem Rufe stand, die aber sogar den von ihnen verwandten Hanf verzollen mussten, unter dieser Konkurrenz stark litten, liess der Magistrat sich nicht bewegen, dem städtischen Handwerk zu Liebe den Schiffbau und mit ihm die Gesamtinteressen der Stadt zu benachteiligen; den Tauschlägern wurde die Mahnung zu Teil, durch Verbesserung ihrer Ware die Nahrung wieder an sich zu ziehen.

Dagegen scheiterte ein im Jahre 1774 von der Schifferzunft unternommener Versuch, die Baufreiheit und die mit ihr zusammen-

1) Berichte des ostfries. Kammerpräsidenten Colomb (Regier. Arch. Stettin, Tit. XII, No. 53).

2) Vgl. den Art. 13 des Octroi (Fischbach I, 151).

3) Die Baufreiheit sollte erfolgen, „wenn in einem solchen schadhafte Schiffe ein neuer Kiel hineingelegt, ein neuer Umschlag, Wand oder Haut vom Kiel bis an die Steven angebracht, und Knie, Balken und Boden wieder ausgebessert werden“. Nicht erfolgen sollte die Baufreiheit, wenn der alte Kiel beibehalten und in Emden nur die Haut, Verdeck, Bord, Masten und sonstiges, was zum Segel notwendig, neu gemacht worden.

Baasch, Beiträge.

hängenden Vorteile auch auf die kleine Fahrt auszudehnen, an der Weigerung des Magistrates; dieser wollte an dem § 5 des Octroi festgehalten sehen, namentlich im Hinblick auf die Zolleinnahmen. Auch die Kammer in Aurich verwies die Schiffer „zur Ruhe“. Noch 1788 wurde ein gleiches, nun von den Schiffbauern gestelltes Gesuch abgelehnt.

In den siebziger Jahren nahm der Schiffbau wieder zu. Vornehmlich die Gebr. Simens¹⁾ hatten fleissig zu thun, aber auch die Stoltzesche Werft, auf der Dirck Wallis Schiffszimmerbas war. Im Jahre 1766 besass Emden 69 Seeschiffe mit 2631 Lasten²⁾ und im Jahre 1773 80 Seeschiffe.³⁾ Es wurde vom Magistrat in einem Berichte vom März 1775 offen zugestanden, dass die Baufreiheit und der zollfreie Eingang der Materialien einen sehr grossen Einfluss auf die gute Entwicklung des dortigen Schiffbaues hatten. Ein Weiteres that der vortreffliche Ruf der Schiffszimmermeister, die ihr Handwerk verstanden und sich durch solide Arbeit auszeichneten. Im Ganzen herrschte damals in Emden Lust und Liebe zur Schifffahrt; Leute, die vorher niemals Schiffe gehabt, thaten sich zu gemeinschaftlichen Schiffsbauten zusammen; man hielt sein Geld darin nicht nur für vorteilhafter, sondern sogar sicherer angelegt als in Grundstückshypotheken.

Einen weiteren, wichtigen Schritt in ihrer Fürsorge für den ostfriesischen Schiffbau that die Regierung, indem sie am 5. August 1777 verfügte, dass auch diejenigen, die auf ostfriesischen Werften Schiffe bauen liessen, auch wenn sie nicht an einer Schiffbauerei beteiligt waren, die beständige Zollfreiheit geniessen sollten. Dadurch beseitigte man die oben erwähnte Benachteiligung der kleineren Schiffer. Es bewarben sich sogleich viele Schiffer um die Ausdehnung der Freiheit von sechs Jahren auf „beständig“.

Nun kam auch für Ostfriesland die Periode der hohen Blüte

1) Ihre Schiffbauerei „fast niemahls ledig stehet“, berichtete der Magistrat 17. Nov. 1772 an die Kammer.

2) Regier.-Arch. Stettin (Tit. XII, No. 53), Liste „derer Schiffe aus dem Fürstenthum Ostfriesland, welche nach denen pommerschen Hafen fahren“; als solche sind für Emden die obengenannten Ziffern angeführt. Da diese Schiffe nun doch nicht regelmässig und nicht immer nach Pommern fuhren, ist wohl anzunehmen, dass diese Zahlen die gesamte Seeschiffrederei Emdens darstellen. Ausserdem waren es in Norden 13 Schiffe (574 L.), Carolinensiel 2 (90), Dorumersiel 1 (34), „in der Peckel“ 1 (36), Norderney 17 (280), Baltrum 4 (?), Borkum 5 (245).

3) Ring, S. 218.

des Schiffbaues. Ende des achten Jahrzehntes befanden sich in Emden drei Schiffbaumeister¹⁾: Jan Simens, Simen Simens Passchier, Florens Herman Mettgers; letzterer besass mit Albert Schuirmann gemeinsam die ehemals Prinssche, dann Stoltzesche Werft.

Die Gebr. Simens hatten in den siebziger Jahren jährlich zusammen vier Schiffe von 50—90 Lasten²⁾ gebaut und überdies stets neue Heringsbüsen geliefert; im Jahre 1778 bauten sie zwei Schiffe von 80—90 Lasten und überdies jeder zwei Heringsbüsen, ferner ein Jagerschiff; letzteres kostete ohne Tau-, Segel- und Eisenwerk 5000, die Büsen jede 3400, jedes andere Schiff 7—8000 Gulden.

Auf der dritten Werft wurde 1778 ein Schiff von ca. 125 Lasten gebaut und sogleich ein neues von ca. 150 Lasten auf Stapel gesetzt.

Ausser diesen drei Werften gab es noch mehrere kleine, auf denen Schiffe repariert und kalfatert wurden.

Für eigene Rechnung der Schiffbauer wurde damals nur sehr selten gebaut, sondern meist im Auftrage der Rheder; letztere schafften auch das Bauholz und die übrigen Materialien an und akkordierten dann wegen des Arbeitslohnes mit den Schiffbaumeistern. Auf jeder der drei Werften wurden wöchentlich ca. 100 fl. holl. an Arbeitslohn gezahlt.

Das Holz kam in der Regel aus dem Münsterlande, aber auch aus Oldenburg.

Die Rhederei Emdens bestand im Sommer 1779 aus 89 Schiffen (3887 Lasten) und 22 Heringsbüsen.

Von den 89 Schiffen waren

1 à 125 Lasten	3 à 55 Lasten	4 à 24 Lasten
1 „ 106 „	5 „ 50 „	1 „ 22 „
1 „ 100 „	1 „ 46 „	4 „ 20 „
1 „ 95 „	2 „ 40 „	9 „ 18 „
3 „ 85 „	6 „ 36 „	1 „ 17 „
7 „ 80 „	3 „ 28 „	9 „ 16 „
2 „ 75 „	2 „ 27 „	4 „ 14 „
6 „ 70 „	1 „ 26 „	1 „ 13 „
8 „ 60 „	1 „ 25 „	1 „ 12 „
1 „ 56 „		

Doch war die Rhederei Emdens damals sehr ausdehnungsfähig; ihre Ansprüche an den Schiffbau waren nicht gering; nur konnte der

1) Dieses und das folgende nach einem Bericht des Magistrats vom 1. Juli 1779.

2) Die „Last“ wird in Emden näher bezeichnet als „Roggenlast“.

Schiffbau der Stadt selbst diese Ansprüche schwer befriedigen. Schon 1779 wurde über Mangel an Arbeitern geklagt; im Sommer 1779 beschäftigten die drei Werften zusammen ca. 120 Mann. An Platz wie an Schiffbauholz fehlte es dagegen nicht.

Dieses Missverhältnis zwischen Nachfrage und Leistungsfähigkeit förderte ein Projekt zu Tage, dessen Erwähnung geschehen muss. Im Jahre 1779 legte der Lieutenant v. Essen vom Salemonschen Freiregiment in Wesel dem Hofe einen Plan vor, „um in Emden eine Schiffbau-Compagnie zu errichten“.¹⁾ Es sollte eine Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 300000 Thalern errichtet, geschickte Meister sollten aus Holland verschrieben werden.

Das Gutachten des Kriegs- und Domänenrats Schnedermann in Emden über dies Projekt lautete ziemlich ablehnend; er erkannte das Bedürfnis und die Fähigkeit einer weiteren Ausdehnung des Emdener Schiffbaues an, sah aber die gesellschaftliche Form für ein solches Unternehmen als nicht vorteilhaft an; den Verfall der alten Kompagnie zum Preussischen Adler schrieb er zum Teil ihrem gesellschaftlichen Charakter zu. Auch die Kaufmannschaft hielt „die jetzige Art des Schiffbaues für die bequemste und vorteilhafteste“ und bezweifelte, „dass von hiesigen bemittelten Leuten, so geneigt sie auch sind, sich beym Schiffsbau zu interessiren, jemand wiederum in eine Gesellschaft zu treten Lust haben werde, am wenigsten in eine so grosse Societät, welche viele kostbare Bediente unterhalten müsste“.

Die Meister waren derselben Ansicht; wie die Kaufleute beklagten sie den Mangel an Leuten, der die Ausnutzung der glücklichen Konjunktur hinderte. Nach Emden zu gehen scheuten überdies viele Arbeiter des Binnenlandes sich schon deshalb, weil dort eine Garnison war und somit die Gefahr bestand, Werbungen und Werbungsexcessen zum Opfer zu fallen. Es kam vor, dass, wenn Offiziere sich auf einer Werft blicken liessen, die wohlgewachsenen Leute sich schleunigst entfernten, oft auf Nimmerwiedersehen. Doch scheinen die Bemühungen der Regierung, Emdener Schiffszimmerleute nach Havelberg für die dortigen Schiffsbauten zu ziehen, geringen Erfolg gehabt zu haben; viel ungünstiger wirkte der holländische Arbeitsmarkt mit seinen hohen Löhnen auf den Emdener Schiffbau ein.

Das v. Essensche Projekt trat nicht in die Wirklichkeit. Hingegen suchte der Magistrat Schiffbaulustige durch folgende Veröffentlichung, die er am 31. Januar 1780 erliess, heranzuziehen:

1) Urk. Tl. 12.

„Da hier in Emden annoch eine Schiffs-Bauerey mit gutem Success betrieben werden kann, so wird dem Schiffs-Zimmermeister, der sich dazu hieselbst ansetzen wird, nicht allein die Zoll-Freyheit von allen zum Schiffsbau benöthigten Materialien und freye Accise von allem zu consumirenden Bier, sondern auch die Befreyung von allen bürgerlichen Abgaben auf zwey Jahre lang hiemit versprochen, und wird demselben in Absicht eines bequemen Orts, so viel möglich, an die Hand gegangen werden.“

Die Stadt dehnte somit die dem Schiffbau bereits bewilligten Vergünstigungen noch beträchtlich aus; die Befreyung von der Bieraccise und allen bürgerlichen Abgaben war ein nicht unwesentliches Zugeständnis. Zu den drei bestehenden Werften trat nun noch eine vierte.

In den Jahren 1779—1782 war der Schiffbau Emdens recht rührig; 1779 wurden fünf grosse Schiffe und zwei Heringsbüsen gebaut.¹⁾ Man hatte mehr als genug zu thun, trotzdem in Emden, wie hier offen zugegeben wurde, im allgemeinen teurer gebaut wurde als in manchen östlichen Häfen, ja auch als in Papenburg; hier sind in jener Zeit mehrere Schiffe für Emdener Rechnung gebaut.²⁾ Zum Teil rechtfertigen sich die höheren Preise durch die weiten Entfernungen, die das Material, namentlich das Holz, nach Emden zurückzulegen hatte.

Der Arbeitslohn war nach der obrigkeitlichen Taxe 20 st. holl. pro Tag, doch wurden meist 21—23 st. gegeben.

Auch in dem benachbarten Leer wurde in jener Zeit eine Schiffbauerei angelegt. Ein königliches Octroi, Berlin den 5. Juni 1781, erteilte den dortigen Einwohnern v. Rheden, de Bruin, Jacob Claassen, Vissering und Konsorten die Erlaubnis, auf dem Coldewey auf der Stelle der vormaligen Mennonitenkirche eine Schiffbauerei anzulegen und verlieh ihnen zu diesem Zwecke die Zollfreiheit für die Schiffbaumaterialien, ferner die Licentfreiheit, wie sie den in Emden gebauten Schiffen zustand, doch nicht die dauernde, sondern nur die sechsjährige.³⁾

1) Fischbach, a. a. O. I, 136.

2) Im April 1787 heisst es sogar in einem Schreiben des Magistrats an die Kammer in Aurich, ein grosser Teil der Emdener Schiffe sei in Papenburg gebaut. Im Januar 1789 schrieb derselbe Magistrat: es lasse hier so leicht niemand sich in den Sinn kommen, in Papenburg ein Schiff bauen zu lassen.

3) St.-Arch. Aurich, Prot. contr. cam. Leerer Amts II, 5—7; Berl. Geh. St.-Arch. Acta w. d. Schiffbau-Benef. I. — Eine registrierte Akte des Magistrats

Mit dem Frieden nahm auch in Emden der Schiffbau ab. Zugleich wurde ihm eine Vergünstigung entzogen, die bis dahin ihm unzweifelhaft sehr zu statten gekommen war. Im Jahre 1783 war Emdener Schiffen wiederholt in preussischen und pommerschen Häfen die ihnen zukommende Vergütung von ein Sechstel Zollfreiheit verweigert worden, indem behauptet wurde, dass jenen Schiffen diese Vergütung nur für sechs Jahre zustehe; die Schiffer nahmen sie aber für „beständig“ in Anspruch und stützten sich dabei auf das oben erwähnte kgl. Reskript von 1764, Juni 18. Auf erfolgte Beschwerde trat das Generaldirektorium bei der Generalaccise- und Zolladministration für die Behandlung der ostfriesischen Schiffe in Gemässheit jenes Reskriptes ein. Die Accise- und Zolladministration weigerte sich jedoch und wies hin auf die kgl. Marginalresolution, die auf den Bericht vom 9. April 1771 ergangen war, nach der sechs Jahre für alle Schiffe genug seien.¹⁾ Das Generaldirektorium bestritt die Anwendung dieser Resolution auf die ostfriesischen Schiffe, an die dabei gar nicht gedacht sei; den Ostfriesen sei die beständige Zollfreiheit mit guter Absicht und im Interesse der dortigen Heringsfischerei, wie der ost- und westindischen Handlung verliehen. Die Accise- und Zolladministration wollte das alles nicht gelten lassen; auch die preussischen Schiffe hätten jenes weitergehende Privileg schon 1753 erhalten und es sei ihnen durch jene Marginalverfügung entzogen; es sei nicht recht, den Schiffbau in einer Provinz vor dem in einer anderen zu bevorzugen.

Dabei blieb es; zu einer Immediateingabe an den König, die den Emdenern von der Regierung in Aurich empfohlen wurde, kam es nicht. Noch wiederholt ist später auf diese Streitfrage zurückgekommen. Im Jahre 1797 wurde sie angeregt von dem Vierziger Jan Haikes Swart in Emden; er hatte aber ebensowenig Erfolg wie man 1783 gehabt. Im Februar 1806 erhob die Emdener Kaufmannschaft Beschwerde über die Verweigerung der beständigen Ein-Sechstel-Zollfreiheit; wieder trat das Generaldirektorium für diesen Anspruch ein, Accise- und Zolldepartement bestritten ihn; letzteres motivierte seine ablehnende Stellung unter anderem damit, dass „keine andere Schiffe mehr geniessen, obgleich für die Einkünfte des Staats der ostfriesische Schiffbau weniger wichtig ist als der preussische und

in Leer, die über die dortigen Schiffswerften handelt, war, wie mir auf Anfrage mitgeteilt wurde, verlegt und nicht auffindbar.

1) Vgl. unten.

pommersche“. Das soll wohl hindeuten auf die Thatsache, dass der ostfriesische Schiffbau meist fremde Materialien verwandte.

Die Frage ist also, da sie nie zur Entscheidung an den König gelangte, eine offene geblieben, bis später alle Schiffbaufreiheiten aufgehoben wurden.

Jedenfalls aber, und damit kehren wir zum Jahre 1783 zurück, wurde jene Vergünstigung aufgehoben. Überschätzen darf man sie übrigens nicht; in die Ostseehäfen der Monarchie kamen die Emdener Schiffe doch verhältnismässig selten. Und wenn die dem Schiffbau günstigen Umstände im übrigen dieselben geblieben wären, hätte dieser Ausfall die ostfriesischen Rheder und Schiffbauer nach 1783 nicht allzusehr betrübt.

Aber die Zeiten verschlechterten sich sehr. „Mit bekümmerten Herzen“ mussten in einer Eingabe vom 23. Februar 1787 die Schiffbaumeister Heye Willems, Wilcke Alberts, Peter Davids Bus und Simen Simens Passchier dem Magistrat mitteilen, „wie sehr sich der fürchterliche Zeitpunkt nähere, da wir unsere Zimmerwerfte werden schliessen oder gar von der Schuldenlast erdrückt mit den Rücken ansehen und um Spottpreis zur Befriedigung unserer Gläubiger verkaufen lassen müssen“. Die holländische Konkurrenz, von Emden stets lästig empfunden, machte sich, nachdem der Krieg sie auf kurze Zeit beseitigt hatte, jetzt wieder schwer geltend, um so schwerer, als nun die Emdener ihre teuer gebauten Schiffe bei den gesunkenen Frachten nutzbringend kaum verwerten konnten.

Mit dem Ende des Krieges, der Vollendung der im Bau befindlichen Schiffe schwand die Lust des Publikums, Geld in Schiffsparten anzulegen. Die Schiffbauer schränkten ihren Betrieb ein; im Jahre 1780 hatten 159 Mann auf den Werften gearbeitet¹⁾, 1786 waren es nur noch 56; im ersteren Jahre betrug der Wert der darauf gebauten Schiffe 69630, 1786 nur noch 39000 Thaler. Zuerst bauten die Meister noch auf gut Glück und auf eigene Rechnung Schiffe, ohne dabei Vorteil zu haben. Im Jahre 1787 sahen sie, dass auch dies nicht mehr ging; sie fanden keine Kredite mehr für die zu Bauten nötigen Vorschüsse und baten den Magistrat, die Stadt möge ihnen einen unverzinslichen Vorschuss gewähren, bis sie ihre noch unverkauften Schiffe losgeschlagen hätten.

Der Magistrat schlug dies Gesuch ab; er sah schon in dem

1) Nach Fischbach I, 136: über 90 Personen; obige Angabe nach den Akten.

Niedergänge des Schiffbaues an sich einen genügend grossen Schaden für die Stadt, da der Konsum und damit die Accise dadurch erheblich in Abnahme geriet.

Allmählich erholte sich übrigens der Schiffbau. Es erhielten in Emden neugebaute Schiffe die Baufreiheit:

1790:	2	Schiffe	(38, 100 L.)
1791:	2	„	(150, 160 L.)
1793:	2	„	(80, 60 L.)
1794:	4	„	(120, 24, 50, 85 L.)
1795:	2	„	(100, 180 L.)
1796:	2	„	(135, 60 L.)
1797:	1	„	(190 L.)
1798:	2	„	(200, 110 L.)
1799:	1	„	(60 L.)
1800:	2	„	(60, 36 L.)
1801:	2	„	(38, 70 L.)
1802:	2	„	(85, 150 L.)
1803:	4	„	(70, 120, 70, 70 L.)
1804:	2	„	(115, 45 L.)
1805:	1	„	(120 L.)
1806:	3	„	(50, 100, 106 L.)
1807:	1	„	(150 L.)
1809:	1	„	(10 L.)
1814:	1	„	(90 L.)

VI.

Hannover.

Über den älteren Schiffbau Hannovers excl. Ostfrieslands und Papenburgs¹⁾ wissen wir sehr wenig. Bedeutend ist er nicht gewesen. Der Mangel an grösseren Seestädten, an Mittelpunkten für die Unterhaltung eigener Rhedereien in grösserem Stile macht sich hier bemerkbar. An der Elbe herrschte Hamburg, an der Weser Bremen, an der Ems Emden.

An der Unterelbe hat Schiffbau namentlich in Stade, Harburg

1) Über Ostfriesland, Emden, vgl. oben; über den ältesten Schiffbau Papenburgs habe ich nichts auffinden können.

und auf der Insel Wilhelmsburg bestanden. Stade soll noch um 1676 im Besitze von 20 Seeschiffen gewesen sein¹⁾; unzweifelhaft sind hier Schiffe gebaut worden. In Harburg wurde 1708 von Engländern eine Handlungskompagnie errichtet; sie erhielt von der hannöverschen Regierung ein Privileg, in dem unter anderem die in Harburg oder im Reiherstiege gebauten Schiffe besonders begünstigt wurden. Um 1720 wollte ein Engländer in Harburg zwei Schiffe bauen; es scheint aber nicht dazu gekommen zu sein.²⁾

Von dauernder Bedeutung war dagegen die Begründung der Schiffbauerei am Reiherstiege auf der Elbinsel Wilhelmsburg zwischen Hamburg und Harburg. Hier wurde 1698 eine Sägemühle angelegt, um dem lebhaften Holzhandel dieser Gegend dienstbar gemacht zu werden. Anfang des 18. Jahrhunderts wurde hiermit eine Schiffbauerei verbunden; diese gelangte durch Heirat im Laufe des Jahrhunderts an das hamburgische Kaufmannshaus Roosen, das zeitweise eins der ersten Rhedereigeschäfte Hamburgs betrieb. Dort auf dem Reiherstiege baute dieses Haus die zahlreichen Schiffe, die es dann für eigene Rechnung hinaus aufs Meer sandte.³⁾

Im hannöverschen Wesergebiete hat Vegesack, das von 1715 bis 1803 hannöversch war, wohl den ältesten Schiffbau in grösserem Stile; nach Halenbeck⁴⁾ hat er 1623 seinen Anfang genommen; er hat fast ununterbrochen in Blüte gestanden. In Rönnebeck wurde 1726 eine Werft angelegt.⁵⁾

Um die Mitte des 18. Jahrhunderts, von wo ab wir besser unterrichtet sind, blühte in Hannover der Schiffbau nur in Vegesack und am Reiherstieg. In Stade wurden fast alljährlich einige Prahme und Ewer gebaut⁶⁾; im Jahre 1773 wurde eine Zollfregatte von 78 Fuss Länge für den königlichen Dienst vom Schiffszimmermeister Behrmann gebaut. Über letztere Leistung drückte in einem Reskript, St. James 1. März 1774, der König seine Zufriedenheit aus und knüpfte daran die Mahnung, es möge dieser wichtige Nahrungszweig

1) Jobermann u. Wittpenning, Versuch e. Geschichte d. Stadt Stade (Archiv d. Ver. f. Gesch. etc. d. Herzogth. Brem., Verden etc. 1871, S. 199).

2) v. Spilcker im Vaterländ. Archiv IV (1821), S. 127, 129.

3) Hannöv. Staatsarchiv; vgl. Gehrken, Hist. Nachrichten über die Insel Wilhelmsburg (Wilhelmsb. 1896) S. 71.

4) Geschichte der Stadt Vegesack. 2. Aufl. (Vegesack 1893) S. 144. Der Schiffbau dieses Ortes ist dort so eingehend geschildert, dass ich auf jene Schrift verweisen kann.

5) Ebenda, S. 146.

6) Dies und das folgende nach Regier.-Archiv in Stade.

dem Lande und Stade erhalten bleiben. Derselben Ansicht war die Stader Regierung, doch beklagte sie, dass Behrmanns Arbeit durch die Kommandantur der Festung vielfach gehindert würde.

Für die Entwicklung des Schiffbaues in den unterelbischen Gebieten waren die Aussichten aber nicht sehr günstig; es fehlte an einer Rhederei im höheren Stile. An grösseren Seeschiffen waren nur zwei zum Walfischfang und Robbenschlag ausgerüstete Schiffe vorhanden. Zur Erbauung grösserer Schiffe waren die Eingesessenen schwer zu bewegen; es mangelte an Kapital, an unternehmenden Persönlichkeiten. Für den kleineren Schiffahrtsbetrieb reichten die vorhandenen kleinen Werften, unter denen noch die 1767 auf Finkenwärder von v. Cölln begründete zu nennen ist¹⁾, aus.

In dem hamburgischen Vorhafen Cuxhaven, der geographisch doch auch zu Hannover gehörte, bestand, wie hier eingeschaltet werden mag, kein Helling. Der Gedanke, dort einen solchen anzulegen, war öfter ausgesprochen; noch im Jahre 1790 machte der Senat die Admiralität auf dies Bedürfnis aufmerksam; die hierauf angestellte Untersuchung verlief im Sande; und im September 1792 beschloss die Admiralität, den Plan fallen zu lassen. Die Cuxhavener Schiffer liessen ihre Fahrzeuge in Altenbruch, Finkenwärder, Nienstedten und Blankenese zimmern.²⁾

Die hannöversche Regierung zeigte dagegen die ernste Neigung, dem Schiffbau an der Unterelbe aufzuhelfen. In einem königlichen Schreiben, St. James 5. August 1774, wurde den Geheimen Räten in Hannover eröffnet: „wie Wir wünschen, dass auch die Absendung einheimischer Schiffs-Gefässe aus den Häfen Unserer dortigen Lande durch Prämien encouragiret und befördert werden möge, als soll Uns lieb seyn, diesen Wunsch in Euren nächsten Berichten erfüllet zu sehen“. Die Stader Regierung wurde dann von Hannover aus aufgefordert, die dortigen Unterthanen zu Neubauten zu ermuntern.

Die Regierung in Stade trat der Prämienfrage näher, zog auch Erkundigung über die hamburgische Praxis ein. Letztere fand Beifall auch in Hannover. Im allgemeinen hatte man weder in Stade noch in Hannover viel Vertrauen zu der Sache. Man bezweifelte wegen der schlechten Zeiten, dass jemand sich zu Schiffsbauten entschliessen würde, auch wenn Prämien versprochen würden. In

1) Bodemann, Denkwürdigkeiten der Elbinsel Finkenwärder S. 109.

2) Admir. Prot. (Hamb. St.-Arch.). Später wies Tonnies, Chronik des hamb. Assecur. Geschäftes 1823 (Hamb. 1824) S. 92 ff. auf die Notwendigkeit einer Dockanlage in Cuxhaven hin; vgl. auch „Verfolg der Chronik“ S. 18.

Hannover erregte die Frage der den Schiffen zu erteilenden Seepässe Bedenken, und man hatte wenig Hoffnung, „dass die Brittische Nation die hiesige Schiffarth auf einigerley Weise begünstigen werde“ (16. März 1775). Aus England kam dann die Mitteilung, dass die hannöverschen Schiffe Pässe erhalten sollten, die in des Königs Namen ausgestellt und von der Regierung in Hannover unterschrieben waren.

Das alles lehrt, wie ungewohnt und neu den Hannoveranern der Gedanke an eine eigene, das Weltmeer befahrende Rhederei war.

Am 25. Oktober 1776 wurde dann von der Regierung in Stade eine vom Könige genehmigte Bekanntmachung veröffentlicht.¹⁾ „Nachdem Ihro Königl. Majestät etc.“ heisst es hier, „die huldreiche Absicht hegen, nicht allein die Handlung überhaupt, sondern auch insbesondere die Absendung einheimischer Schiffs-Gefässe aus den Häfen des hiesigen Herzogthums befördern zu helfen“, so wurde auf die Erbauung von Schiffen, die die See befuhren, eine Prämie gesetzt, nämlich auf ein Schiff von 20—100 Lasten drei Rthlr. per Last, auf ein Schiff von mehr Lasten vier Rthlr.; Voraussetzung war, dass der Schiffseigentümer ein Inländer, dass das Schiff im Lande erbaut worden war und dass es nicht wieder an Auswärtige verkauft wurde, auch die Viktualien zur Ausrüstung im Land angeschafft wurden.

Auf diese Verheissungen hin wurde in Oberndorf ein Schiff von 40 Lasten gebaut von dem Stader Schiffszimmermeister Behrmann; es erhielt die Prämie. Auch sonst wurde diese noch einigen kleineren Schiffen in Stade, Neuhaus, Oberndorf zu teil. Die Bekanntmachung von 1776 wurde 1778 auf zwei weitere Jahre verlängert, ebenso 1783.

Viel Erfolg hatte sie nicht. Die Schiffe fuhren nur selten; grössere Seereisen, so nach Holland, wagte man ungern. Nur drei Schiffer kamen für das unterelbische Gebiet des Herzogtums Bremen-Verden in Betracht, zwei in Oberndorf, einer in Neuhaus; zwei von ihnen hatten für je ein Schiff die Prämie erhalten. Das waren aber ihrer ganzen Art nach keine Rheder, die mehr als ein Schiff zu halten geneigt und fähig waren. Ein Schiff von 20 Last kostete ca. 4000 \mathcal{M} ; eine solche Summe aufzubringen und zu verzinsen waren die wenigsten im stande.

Für die eigene Rhederei waren an der Unterelbe, das sah man bald, die Aussichten schlecht; nicht ungünstig waren dagegen diejenigen des Schiffbaues. Das Amt Neuhaus schlug deshalb im Dezember 1786 vor, die Beschränkung, dass die neugebauten und

1) Wie es scheint, nur in Sonderdrucken vorhanden.

prämiierten Schiffe nicht ausser Landes verkauft werden dürften, aufzuheben und damit dem Schiffbau für fremde Rechnung die Wege zu ebnen.

Auf diesen sehr verständigen Vorschlag ging man aber nicht ein; man wollte noch das Schwergewicht auf die Hebung der eigenen Rhederei legen. Und doch machte man auch auf den Schiffbaustellen des Landes, die in blühendem Zustande waren, die Erfahrung, dass hier der Schiffbau keine eigene Rhederei hervorrief, sondern nur den Rhedereien der grossen Seestädte das Schiffsmaterial lieferte. Im hannöverschen Wesergebiet gedieh in den Ämtern Schönebeck, Osterholz und Blumenthal der Schiffbau während der Zeit des amerikanischen Krieges vortrefflich. In St. Magnus betrieb der Schiffbaumeister Rasche seit etwa 1769 lebhaften Schiffbau; er baute 1776—1780 vierzehn Schiffe von insgesamt 1435 Lasten meist für Bremen und Hamburg. In der Burgschanze bei Osterholz legte im Jahre 1779 der Hauptmann v. Bock eine Schiffbauerei an, die zunächst gut beschäftigt war. In Blumenthal und Rönnebeck blühten die Werften; ein Schiff nach dem andern lief von Stapel, namentlich für bremische Rechnung.

Und wie hier für Bremen, so baute man am Reiherstieg für Hamburg. In der zweiten Hälfte des Jahrhunderts nahm die erwähnte Werft entsprechend dem Wachstum der Roosenschen Rhederei an Bedeutung zu. Diese Rhederei umfasste 1790 etwa 20 Schiffe; gleichzeitig konnten die damaligen Inhaber der Werft mit Stolz darauf hinweisen, dass hier seit zwei bis drei Generationen 56 grosse Schiffe gebaut seien.¹⁾ In einer Denkschrift des hamburgischen Syndikus Sillem von 1782 lesen wir: „Im Reigerstiege lässt Berend Roosen alle Jahre 1 und 2 neue Schiffe bauen.“²⁾

Obwohl nun an der Weser der Schiffbau die bremische Flagge, an der Elbe die hamburgische Flagge vermehrte, und geringe Aussicht war, die hannöversche Rhederei zu heben, wollte man doch in Hannover noch einen Versuch in dieser Richtung machen. Im Dezember 1786 machte das Commerzkolleg in Hannover dem Ministerium daselbst Vorschläge zugleich zur Erneuerung und Abänderung der Schiffbauprämien³⁾; sie sollten jetzt nicht mehr nur dem Herzogtum Bremen-Verden, sondern dem ganzen Kurfürstentum zu gute kommen. Die übrigen Vorschläge waren:

1) Hannov. St.-Archiv.

2) Hamb. Archiv.

3) Staatsarchiv Hannover 33, I, 15 No. 17, vol. II.

1) Jedes für Rechnung eines Unterthanen gebaute und unter hannöverscher Flagge fahrende Schiff sollte die ganze Zollfreiheit für alle zum Bau und zur Befrachtung des Schiffes erforderlichen Materialien und Waren genießen.

2) Ein solches in den Kurlanden gebautes Schiff sollte, solange es im Eigentum eines Unterthanen sei, wenn 20—100 Lasten gross, drei Thaler, wenn über 100 Lasten gross, vier Thaler per Last Prämie erhalten.

3) Auf die im Lande hergestellten Waren oder erzielten Rohprodukte, die in jenen Schiffen auf Rechnung der Unterthanen über See nach einem auswärtigen Handelsplatze verfrachtet würden, sollten die Eigentümer auf ihr Ansuchen den dritten Teil des Wertes dieser Waren bar zu drei Prozent Vorschuss erhalten können; doch sollte dies stets nur nach Beschaffenheit der Umstände und Prüfung des Einzelfalls erfolgen.

4) Auf jeden Matrosen, der auf solchem Schiffe eine Reise über See nach einem entfernten Orte gemacht hat, werden nach jeder Seereise, wenn er ein Landeskind ist, dem Schiffer zwei Thaler Prämie gezahlt.

5) Wenn ein solches Schiff zum Walfischfange, Robbenschlag und zur Heringsfischerei ausgesandt worden, so wird auf jede Tonne Thran, die nachmals von den auf solchem Schiffe eingebrachten Fischen gesotten ist, ein halber Thaler, und auf jede Tonne eingesalzenen Herings ein viertel Thaler Prämie vergütet. —

In diesen Vorschlägen zeigt sich klar das Bestreben, die einheimische Rhederei zu heben; vornehmlich den im fünften Punkte angegebenen Zweigen der Rhederei wurde Beachtung geschenkt. Gerade damals begann man an der Weser wieder eine Ausrüstung zu diesem Zwecke.¹⁾

Der König war jenen Vorschlägen sehr geneigt; in einem Reskripte vom 11. April 1788 billigte er sie vollkommen; der Versuch mit dem Walfischfang sei „aller weiteren Aufmunterung werth“, und es könne keinen Anstand finden, „denjenigen benachbarten Ländern, welche in Handlungs-Angelegenheiten gegen die Unsrigen mit nachtheiligen Verfügungen hervorgehen — das reciprocum angedeihen zu lassen.“ Die Geh. Räte in Hannover hatten doch allerlei Bedenken; ein königl. Reskript vom 11. Juli zerstreute diese; die Erfahrung lehre, „wie viel selbst in einem Lande, wie das hiesige, wo das

1) Lindeman, Die arkt. Fischerei, S. 62.

Commertz so vorzüglich blühet, durch Prämien auszurichten stehet“; es würde Ihm, dem Könige, „allemaal zu einem sehr wohlgefälligen Beweis einer in Unsern dortigen Landen aufblühenden Industrie und Betriebsamkeit gereichen, wenn häufige Gelegenheiten, ausgelobte Prämien auszuzahlen, vorfallen.“

So genehmigte denn die Regierung in Hannover jene Vorschläge. Doch wurde im ersten Punkt die ganze Zollfreiheit geändert in die halbe und im dritten Punkt das Drittel in ein Viertel. Gegen eine weitere Herabsetzung der zu verheissenden Vorteile sprach sich das Commerzkolleg sehr entschieden aus; sonst werde der beabsichtigte Endzweck gewiss nicht erreicht. Unter dem 9. September 1788 wurde die Verordnung veröffentlicht.¹⁾

Viel Erfolg hatte man mit dieser Massregel nicht. Das Commerzkolleg gab sich freilich Mühe genug. Es machte in den öffentlichen Blättern darauf aufmerksam, dass der König ihm jährlich 1000 Thaler angewiesen habe, „um solche zu Erhöhung der Schiffs-Præmien und überhaupt zur Aufmunterung und Beförderung der See-Schiffahrt anzuwenden.“ Die Kaufleute Ahrens & Ulex in Neuhaus planten damals die Ausrüstung eines Schiffes auf den Walfischfang und suchten nach Teilnehmern und Aktienzeichnern; das Commerzkolleg ermunterte sie zu diesem Unternehmen durch noch weit über die Verordnung von 1788 hinausgehende Versprechungen.

Aber mit solchen allein konnte man Schiffbau und Rhederei nicht ins Leben rufen. Wie Ahrens & Ulex klagten, fehlte es an einem geschickten Zimmermeister, an geeigneter Werft, an Holz und Baumaterialien. Das musste alles erst verschrieben werden, und die teuren Preise schreckten die Unternehmer ab. Dabei blieb es dann. Während der fünf Jahre 1788—1793 sind in ganz Hannover nur zwei neue Seeschiffe gebaut, denen die Vergünstigungen jener Verordnung zu teil werden konnten; es waren die beiden Walfischfänger „Georg III.“ und „Königin Charlotte“; sie fuhren von Osterstade ab und überwinterten auch dort.²⁾

Auch Roosens bewarben sich 1790 um die Prämien³⁾; doch konnten sie ihnen nicht erteilt werden, da die auf ihrer Werft gebauten Schiffe nicht die hannöversche, sondern die hamburgische Flagge führten, Roosens ferner keine Unterthanen des Kurstaates

1) Annalen d. Braunsch.-Lüneb. Churlande III, 736 ff.

2) Vgl. Visbeck, Die Nieder-Weser und Osterstade (Hannover 1798) S. 205; Lindeman, a. a. O.

3) Hannov. Staatsarchiv 33, I, 15, No. 21.

waren. Auch die Führung der hannöverschen Flagge, die Roosens für ein neuerbautes Schiff erbat, wurde ihnen zuerst verweigert, dann aber als eine ganz besondere Vergünstigung gestattet, allerdings mit der ausdrücklichen Anmerkung, dass aus dieser Verleihung nicht gefolgert werden dürfe, dass dies Schiff nun unter hannöverschem Schutz stehe. Ebenso wurde durch Verleihung einer goldenen Medaille an Roosens das grosse Interesse bekundet, das die Regierung an der gewerblichen Seite ihres Schiffbauunternehmens hatte.

Auch weiterhin war nach den ausgelobten Prämien kaum Nachfrage. Die unruhigen Zeiten der neunziger Jahre waren der Begründung einer hannöverschen Rhederei nichts weniger als günstig. Da aber die Grönlandsfahrt nicht aussichtslos war und manchen Landeskindern Nahrung verschaffte, so wurde die Verordnung von 1788 noch einmal auf fünf Jahre verlängert, bis Ende 1798.

In den Umwälzungen, die das neue Jahrhundert dem Lande brachte, gerieten die Prämien in Vergessenheit. Erst im Jahre 1823 erinnerte der Schiffbaumeister Cornelius in Lehe wieder an sie und bat, man möge ihm solche bewilligen.¹⁾ Wenn nun auch die Erneuerung der alten Bekanntmachung nicht für angemessen erachtet wurde, scheint man in einzelnen Fällen doch Prämien bewilligt zu haben. Gerade für den Bau der kleinen Schiffe, die der Versendung der Landesprodukte nach den benachbarten Konsum-Mittelpunkten dienten, schien eine Aufmunterung wünschenswert. Im Jahre 1842 lehnte aber der Finanzminister einen Antrag der Landdrostei Stade auf allgemeine Einführung von Schiffbauprämien ab; er ging dabei von der Ansicht aus, dass der Schiffahrtsbetrieb der hannöverschen Unterthanen im engsten Verhältnisse zu den benachbarten Hansestädten stehe und deshalb der Ermunterung nicht bedürfe.

Die enge Verbindung der hannöverschen Schifffahrt mit dem Handel der Hansestädte bestand allerdings. Doch hatte Hannover auch eine eigene, wenn auch nicht grosse Rhederei.²⁾

1) Regier.-Archiv Stade.

2) Vgl. im allgemeinen das vortreffliche Buch von v. Reden, Das Königreich Hannover. II. Abth. (Hannover 1839).

VII.

Oldenburg.

Der oldenburgische Schiffbau ist in älterer Zeit nicht erheblich gewesen; erst am Ende des 18. Jahrhunderts gewinnt er an Bedeutung.¹⁾

In den dreissiger Jahren des 17. Jahrhunderts baute in Ede- wecht westlich von der Stadt Oldenburg Eilert von Aschwede ein Schiff; 1640 ein zweites. Das konnten naturgemäss nur kleine Fahr- zeuge von kaum zehn Lasten sein. Es bedurfte dazu der Erlaubnis des Grafen.

Ausgedehnter war der Schiffbau in Hooksiel, das zeitweise leb- hafte Schifffahrt trieb. Im Jahre 1706 wurde dem Johann Meyer- Diercks daselbst vom Grafen ein Platz zum Schiffbau eingeräumt. Im Jahre 1737 wurde diese Werft an Peter Janssen übertragen; die Hooksieler Schiffer und Bootführer empfehlen dies, „weilen Gottlob viele Schiff-Fahrt alhier am Hock Syhl ist“. Ende des Jahrhunderts verfiel diese Werft, sie beschäftigte sich nur mit kleinen Reparaturen. Da wollte im Jahre 1802 Cornelius Jansen, ein Schiffbaumeister aus Harlingersiel, dort eine Werft für Schiffe von 30—70 und mehr Lasten anlegen. Der Amtmann war gegen die Konzession und hielt die Anlage für überflüssig, witterte auch hinter dem Plan die Ab- sicht, zu oldenburgischen Seepässen zu gelangen, um mit ihrer Hilfe sich Vorteile zu verschaffen, die dem Lande nicht zu gute kamen. Die Bewohner traten aber kräftig für den Plan ein und hofften durch seine Ausführung den Export landwirtschaftlicher Produkte nach England befördert zu sehen. Das scheint überzeugend gewirkt zu haben; vielleicht auch die Bemühungen, die von Ostfriesland aus ge- macht wurden, um den Plan zu vereiteln. Jansen erhielt 1803 die Konzession.

Auch in und bei Elsfleth entstanden Schiffswerften. Im Jahre 1738 erhielt der dortige Schiffszimmermann Gerd Siebie Erlaubnis, auf dem bei Elsfleth belegenen Bardenflether kleinen Bauer-Groden eine Werkstelle anzulegen. Die Werft kam später an Gerd Bau- meister; dieser verlangte im Jahre 1758 eine obrigkeitliche Anordnung, dass binnen einer Meile Weges von Elsfleth keine anderen Schiffs- zimmerplätze angelegt werden dürften. Eine ähnliche Vorschrift galt schon im Stedingerlande, und dasselbe Prinzip befolgte die oldenburgische Regierung bei der Anlegung von Kalkbrennereien. Es ist nicht ganz

1) Dieser Abschnitt nach Grossherz. Haus- u. Central-Archiv in Oldenburg.

klar, was daraus geworden ist; wahrscheinlich ist das Gesuch abgelehnt, denn die Hellinge in Elsflëth vermehrten sich später bedeutend; 1788 gab es dort deren sieben, die alle aus kleinen Anfängen heraus sich gut entwickelten. Elsflëth und Vegesack machten sich Ende des Jahrhunderts lebhaft Konkurrenz.

Im Stedinger Lande am Deiche gab es um die Mitte des Jahrhunderts drei Werften, alle im Kirchspiel Warflëth; sie bauten nur kleine Fahrzeuge.

Eine besondere Entwicklung nahm der Schiffbau in Brake. Hier wurde erst Ende des 18. Jahrhunderts ein Schiffbaubetrieb in grösserem Massstabe begonnen. Bei der Hammelwarder Kirche bestand freilich schon seit längerer Zeit ein Helling, auf dem aber nur Kähne gebaut wurden. Die günstige Lage Brakes am tiefen Wasser lud zum Schiffbau ein. An der ganzen Weser aufwärts bis Vegesack gab es im Jahre 1787 nur einen Helgen, auf dem grosse Schiffe gebaut werden konnten. Auch ein Kiellichter, der zur schnellen Ausbesserung von Schäden unter der Wasserlinie diente, fand sich nur in Vegesack; er wurde im Bedarfsfalle weserabwärts geschafft. Der Vorschlag, in Brake mehrere Hellinge einzurichten, ging im Jahre 1787 von dem dortigen Amtsvoigt Gether aus. Die Regierung ging bereitwilligst darauf ein; der Einspruch der Elsflëther Schiffszimmerleute wurde nicht berücksichtigt. Ein herzogliches Reskript vom 23. Juni 1789 genehmigte die Anlegung eines Kiellichters und eines Schiffshelgens für grosse Schiffe. Diese Anlage, die ca. 13000 Thaler kostete, galt nachdem sie noch mehrfach verbessert und ausgedehnt war, bald als die vorzüglichste am Weserstrom. Schon 1791 wurde hier das erste Schiff (130 L.) gebaut. Hinrich Oltmanns aus Motzen bei Warflëth bekam vom 1. Januar 1791 an zunächst auf drei Jahre die Werft unentgeltlich. Er war ein tüchtiger Mann, und es wurde der Kontrakt mit ihm später verlängert, nachdem man den Gedanken, einen Bremer oder Vegesacker Meister mit besserer theoretischer Bildung, als Oltmanns sie besass, nach Brake zu ziehen, aufgegeben hatte, aus Besorgnis, diese würden die Braker Anlage doch nur nebensächlich behandeln. Oltmanns hatte gut zu thun; freilich waren die Zeitumstände zunächst günstig für ihn. Nach Ablauf der ersten drei Freijahre musste er sich zu einem Pachtgelde verstehen, zunächst von 420, dann von 1799 an sogar 840 Thaler Gold; sein Wunsch, dass die Anlage eines anderen Helling in Brake verboten werden möchte, wurde abgeschlagen. Die Weserblokade 1804 schlug dem Betriebe dieser „herrschaftlichen“ Werft allerdings schwere Wunden,

und Oltmanns musste, um nur Arbeit zu haben, auf eigene Rechnung Schiffe bauen. Von 1806 an wurde der Schiffbau kurze Zeit lebhafter, um dann bald ganz aufzuhören. Oltmanns wollte die Werft gern kaufen; doch scheiterten die Verhandlungen bei den schlechten Zeiten.

Ihren Zweck, den Schiffbau nach Brake zu ziehen, hatte die Regierung jedenfalls erreicht. Der Schiffbau von Brake ist ein interessantes Beispiel dafür, wie obrigkeitliche Initiative dies Gewerbe ins Leben rufen und zur Blüte bringen kann. In Brake ist auch im Laufe des 19. Jahrhunderts der Schiffbau zeitweise nicht unbedeutend gewesen.

VIII.

Schleswig-Holstein.

A. Im Allgemeinen.

Schleswig-Holstein hat, entsprechend seiner für die Schifffahrt hervorragend günstigen Lage stets einen regen Schiffbau gehabt. Würde man die geographisch ja den Herzogtümern angehörigen Städte Hamburg und Lübeck hinzunehmen, so würden wir zu dem Resultat kommen, dass in der Vergangenheit wie Gegenwart die Lande zwischen Königsau, Elbe und Trave den meisten Seeschiffbau in Deutschland treiben.

Bei der verhältnismässig überaus grossen Zahl von Orten, die in Schleswig-Holstein Wasserverbindung mit Nord- oder Ostsee haben, verteilt sich der Schiffbau in jenem Lande auf eine sehr grosse Anzahl von Städten. Ich behandle im folgenden nur einen Teil dieser Städte; bei der Auswahl ist nicht allein der Gesichtspunkt der Bedeutung, die der Schiffbau der einzelnen Stadt gehabt, massgebend gewesen, sondern auch das Vorhandensein bezw. Nichtvorhandensein von Quellenmaterial.

Von den verschiedenen Landesregierungen, die über Schleswig-Holstein im Ganzen oder einzelne Teile geherrscht haben, ist dem Schiffbau in der Regel Fürsorge und Aufmerksamkeit gewidmet worden. Das zeigt sich mehr oder weniger bei den einzelnen Städten. Allgemeine Anordnungen in der genannten Richtung sind aber selten.

In der interessanten, von Christian IV. in Gemeinschaft mit Herzog Friedrich am 14. Dezember 1623 erlassenen „Ordnung betr. die

Gottesfurcht und etliche politische Punkte“ findet sich unter Bestimmungen mannigfaltigster Art auch eine über die Erhaltung der Schiffe. An Schiffen sollte, heisst es hier, stets ein guter Vorrat vorhanden sein; deshalb wurde verboten, aus diesen Ländern irgend ein Schiff zu verkaufen oder als verkauft auszuführen, es sei denn, dass es vierzehn Jahre von dem Lande gebraucht sei; im widrigen Falle sollten das Schiff und Kaufgeld verwirkt sein, Käufer, Verkäufer etc. in Strafe verfallen.¹⁾

Die vierzehnjährige Sperrfrist ist, soweit ich sehe, die längste, die in Deutschland gegolten hat. In Dänemark-Norwegen, dessen Praxis wohl auf die in Schleswig-Holstein gültige nicht ohne Einfluss gewesen ist, bestand eine zwischen 6 und 20 Jahren schwankende Sperrfrist.²⁾ Die vierzehnjährige Sperrfrist ist aber nicht allgemein in Gültigkeit gewesen; für mehrere Schiffbauplätze wurden besondere Bestimmungen getroffen. Schon 1624 wurde das neugegründete Friedrichstadt ausdrücklich von jener Verordnung, soweit sie den Schiffbau betraf, ausgenommen und ihm gestattet, Schiffe auch vor Ablauf von vierzehn Jahren zu verkaufen.³⁾ In einer Verordnung, die am 3. Juni 1671⁴⁾ Christian V. erliess, wurde gerügt, dass dem Verbot des frühzeitigen Verkaufes sehr oft zuwidergehandelt wurde und daher grosser Mangel an Schiffen herrschte; das Verbot wurde deshalb eingeschärft und eine zehnjährige Sperrfrist festgesetzt; auf die Übertretung des Verbotes wurden Strafen von 2—4000 Thaler gesetzt, ausserdem die Beschlagnahme des Schiffes. —

Im 18. Jahrhundert wurde den neuerrichteten Commerzkollegien auch die Pflege des Schiffbaues ans Herz gelegt. Seitdem liegen, wenngleich lückenhaft, Listen über die Schiffbauten in einzelnen Städten vor.

Eine sehr wichtige allgemeine Massregel, die der Förderung des Schiffbaues dienen sollte, war die königliche Verordnung vom

1) Sammlung d. hauptsächl. Schlesw.-Holst. gemeinschaftl. Verordnungen (Glückst. 1773) S. 373f.

2) Bricka, Kancelliets-Brevbøger 1551/55, S. 339; im Juli 1553 war eine sechsjährige Frist festgesetzt (ebenda, S. 243); vgl. Norske-Rigsregistrarer I, 177, II, 94, 183, 567, 657. Im Jahre 1587 erscheint eine zwölfjährige Sperrfrist (ebenda, II, 707); dann wieder eine zehnjährige (III, 59, 139); später, 1603, 1609, 1629 sogar eine zwanzigjährige (IV, 24, 330, VI, 148); dazwischen 1628 eine zehnjährige (VI, 78).

3) Corp. Stat. Slesv. III, 1, S. 590.

4) Schlesw. St.-Arch. A. III, No. 485; Auszug bei Schou, Chron. Reg. over de Kong. Forordninger I, 4.

1. August 1776.¹⁾ Sie sollte den Bau von Defensionsschiffen für die Fahrt nach dem Mittelländischen Meere und anderen entlegenen Gewässern anregen und versprach hierfür Prämien; im allgemeinen sollte ferner der einheimische Schiffbau vor dem auswärtigen dadurch begünstigt werden, dass Schiffe von Unterthanen, die auswärts gebaut wurden, pro Last eine einmalige Steuer von 20 Rthlr. zu entrichten hatten. Für die Fahrt nach Westindien, d. h. den dortigen dänischen Besitzungen, sollten in Zukunft nur einheimisch gebaute Schiffe verwandt werden dürfen.

Von einer Stadt her, die nicht unbedeutende Rhederei und Schiffbau trieb, von Flensburg, wurde diese Verordnung entschieden bekämpft; man beschwerte sich dort über dieselbe und behauptete, die Anschaffung armerter Schiffe oder deren Einrichtung zur Defension sei der Handlung nicht zuträglich und ruiniere die Rhederei; schon seit einiger Zeit richte man in Flensburg die grösseren Schiffe zur Führung von acht bis zwölf Geschützen ein; alle anderen Vorschriften seien überflüssig.²⁾ Nun zwang freilich niemand die Flensburger, sich die Prämien zu verdienen, und wer ohne sie auskommen konnte, brauchte sich um jene Verordnung ja nicht zu grämen.

Allzu viele Defensionsschiffe scheinen in den Herzogtümern nicht gebaut zu sein. Bald nachdem jene Verordnung erlassen, brachte der amerikanische Krieg der Rhederei und dem Schiffbau einen derartigen Aufschwung, dass die Prämien bedeutungslos wurden; ihr Anteil an der Blüte des Schiffbaues in jener Zeit wird nur gering anzuschlagen sein. Die Statthalterschaft wollte damals den Ankauf fremder Schiffe sogar noch erleichtern; schon im Dezember 1779 wies sie das General-Landesökonomie- und Commerzkolleg darauf hin³⁾, dass auf beträchtliche Bestellungen neuer Schiffe weder in Flensburg, Apenrade, Sonderburg, Husum, noch in Eckernförde, Neustadt, Kiel, Glückstadt zu rechnen sei, dass vielmehr die gewöhnlichen Schiffbauplätze meist besetzt seien, oder, wo das nicht der Fall, der Mangel an Arbeitern oder die Teuerung der Materialien im Wege stehe. Die Statthalterschaft schlug deshalb die Aufhebung der Abgabe, die den Ankauf der Schiffe in der Fremde beschwere, vor. Man ging aber nicht darauf ein; die Rhederei war so lohnend, dass viele fremde Schiffe auch trotz jener Abgabe die schleswig-holsteinische Rhederei vermehrten.

1) Forordninger 1776, S. 194ff.

2) Kopenh. Rigsarkiv. Journal d. Gen. Landes-Oec. u. Comm. Coll.

3) Rigsarkiv, ebenda.

Hatte man 1776 auf die auswärts gebauten Schiffe der Unterthanen eine Abgabe von 20 Thalern gelegt, so sah man sich 1796 doch veranlasst, diese Abgabe auf 10 Thaler herabzusetzen¹⁾; und für die kleinen Schiffe von 5—5½ C. L. wurde 1798 die Abgabe auf die Hälfte herabgesetzt. Im Jahre 1812 wurde die Verordnung von 1796 dahin abgeändert, dass an Stelle der 10 Thaler 12½ Prozent der Kaufsumme treten sollten, und zwar sollte die Abgabe gezahlt werden sowohl für Schiffe, die Unterthanen von Fremden gekauft wie auch an Fremde verkauft hatten. Nach dem Kriege zeigte sich das Bedürfnis, die Ergänzung des stark gelichteten Schiffsbestandes zu erleichtern, und man setzte die Abgabe auf 6¼ Prozent herab, doch nur für Schiffe von 10 C. L. und mehr; kleinere Schiffe wie auch die ins Ausland verkauften hatten 12½ Prozent zu zahlen. Im Jahre 1816 hob man, um den einheimischen Schiffbau zu heben, die Abgabe auf für die im Inlande gebauten und nach auswärts verkauften Schiffe, ebenso für die von den Unterthanen zum Behuf des Robben- und Walfischfanges gekauften Schiffe. Die Zollverordnung vom 1. Mai 1838 endlich setzte für eingeführte Schiffe verschiedene Abgaben fest; frei von ihnen waren unter anderem die Robben- und Walfischfänger.

Wie anderswo, hat auch in Schleswig-Holstein die Holzbeschaffung viele Schwierigkeiten gemacht und der freien Entwicklung des Schiffbaues Fesseln angelegt. Über die Verwüstung der Holzungen zu allen möglichen Zwecken klagte man schon früh, wie auch über die Verteuerung des Bau- und Brennholzes. Zahlreiche Verordnungen gegen die Abfuhr des Holzes²⁾, insbesondere auch des Schiffbauholzes liegen vor. Den Klagen des Adels über Entholzung kam man seitens der Landesregierung meist entgegen; doch ist andererseits der Adel an der Holzausfuhr nicht zum wenigsten beteiligt gewesen.

Ein Hauptausfuhrkanal für das Holz ging die Stör und Elbe abwärts; in diesen Gegenden kauften zeitweise die Holländer durch ihre Lieger sehr viel Holz auf. Von Itzehoe aus wurde mit Umgehung von Glückstadt ein starker Handel namentlich mit Krummhölzern nach Holland, aber auch nach Hamburg getrieben. Dieser Ausfuhr suchten verschiedene Verbote entgegenzutreten.³⁾

1) 1796, April 20.

2) Corp. Const. Reg. Hols. I, 669 ff.

3) Schlesw. St.-Arch. A. III, 483.

Trotzdem verminderten sich die Holzbestände nicht nur unter der Ausfuhr, sondern auch dem regelmässigen inländischen Konsum, durch die Zunahme der Glashütten, des Holzkohlenbedarfs u. a. m.

Das Schiffbauholz Schleswig-Holsteins diente in legitimer Weise ja nicht nur dem Schiffbau der Herzogtümer; die Verbote, das Holz ins Ausland zu führen, galten nicht für Dänemark. Dieses selbst hat einen nicht geringen Teil des schleswig-holsteinischen Schiffbauholzes für sich verbraucht. Zunächst infolge der Bauten von Kriegsschiffen, die für Dänemark z. B. in Sonderburg und Neustadt stattfanden; sodann aber und vornehmlich infolge der Versendung von Schiffbauholz nach Dänemark zu dortigen Schiffbauten. So wurde 1569 eine grosse Menge Bauholz aus den Waldungen des Klosters Reinfeld über Travemünde nach Dänemark geschafft, um dem königlichen Schiffbau zu dienen¹⁾; Mitte des 17. Jahrhunderts lieferten die Holzungen um Neustadt viel Material, und Ende des Jahrhunderts gingen grosse Sendungen aus der Probstei über Kiel nach Kopenhagen²⁾; der Kieler Magistrat liess die Verschiffung erst zu, nachdem ihm ausdrücklich zugesichert war, dass das Holz nur für den königlichen Dienst, nicht für Privatpersonen bestimmt sei.

Am lautesten erhob sich die Klage über Mangel an Schiffbauholz naturgemäss in den Zeiten reger Schiffbauthätigkeit. So während der Hochflut, die der amerikanische Krieg dem Schiffbau brachte. Schon im Dezember 1776 suchten die „commercirenden Bürger“ von Flensburg um ein Ausfuhrverbot nach; den Landes-Eingesessenen sollte dagegen erlaubt sein, ihr Holz überall im Lande anzukaufen. Letzteres war aber bereits erlaubt. Nun hatte allerdings die freie Ausfuhr das Holz stark verteuert; doch stellte der Statthalter einen eigentlichen Mangel in Abrede; viel grösser würde, so meinte er, der Nachteil eines Ausfuhrverbots für die Landwirte werden, für die nicht selten Holz ein wichtiges und wesentliches Produkt ihres Besitzes sei. Die Flensburger wurden abgewiesen.³⁾

Die Holzverschiffung nach Dänemark in jener Periode war aber ohne Zweifel sehr bedeutend. Die zum Zweck des königlichen Schiffbaues für Kriegsschiffe und für die Grönländische Kompagnie veranstaltete Verwüstung der schleswig-holsteinischen Waldungen hat, wie es in einem Berichte der Rentekammer vom 10. Januar 1783

1) Schlesw. St.-Arch. B. VIII, 5, No. 5.

2) Stadtarchiv Kiel.

3) Kopenh. Rigsarkiv. Journal d. Gen. Landes-Oecon. u. Commerz-Collegs.

heisst, „den Kern der königlichen Holzungen aufgeopfert“; es wurden die „ausgesuchtesten, besten Bäume, welche die königl. Waldungen enthielten, Eichen in dem besten Wachsthum, ganze Gehäge auf einmal niedergefüllt“. Übrigens wurde, wie man damals feststellte, mehr Holz gefällt, als man bedurfte.

Begreiflich, dass dies Verfahren in den davon betroffenen Landen auf Widerstand stiess. Der Magistrat von Kiel berief sich auf die städtische Brückenordnung und suchte auf Grund derselben die Holzausfuhr zu hindern. Doch verfügte der Statthalter im November 1776: „Es soll die Ausschiffung alles inländischen Schiffs-Bauholzes, von welchem bescheiniget wird, dass es nach andern Häfen in königl. Reichen und Landen gehe, auf gleichem Fusse, wie die unverbundene Ausschiffung des zu Kiel angekommenen fremden Holzes aus dortiger Förhde geschieht, völlig erlaubt und unverboden seyn“.

Diese Holzverschiffung, die von 1774 an besonders stark war, ging von Kiel, Eckernförde und Cismar aus, ferner aber und besonders über Lübeck. Das Frachtgeschäft besorgten vornehmlich der Agent Bruyn in Eckernförde und Joh. Phil. Plessing in Lübeck. Im Jahre 1780 wurden 19, im Jahre 1781 44 Schiffsloadungen Holz an den Holm abgeliefert. Namentlich die Ämter Segeberg, Trittau, Tremsbüttel, Reinfeld, Ahrensböck, Rethwisch, Hütten, Cismar wurden abgeholzt; die Oldesloer Travenfahrer machten gute Geschäfte. Die Eichen wurden aber immer teurer; im Jahre 1774 kam die Lieferung einer Eiche aus den königlichen Waldungen auf 6 rth. 16 β zu stehen, 1775: 7 rth.; 1776/77: ca. 12 rth.

Erst von 1782 an hörten diese Lieferungen allmählich auf; doch haben auch späterhin die Herzogtümer, wie auch Lauenburg, nachdem es dänisch geworden, dem Kriegsschiffbau in Dänemark viel Holz geliefert. In der Verhandlung der schleswigschen Provinzialstände über die Befreiung des Schiffbaues vom Zunftzwang 1836 wurde hervorgehoben „der Mangel am Hauptmaterial, dem Eichenholz zu grösseren Schiffen, das im Herzogtum Schleswig nur sparsam mehr gefunden werde, und durch dessen kostspieliges Fortschaffen, zum Behuf der Erbauung von Kriegsschiffen, die königl. Forsten so bedeutend gelichtet worden seien“. ¹⁾ —

1) Zeitung f. d. Verhandl. d. Prov. Stände d. Herzogt. Schleswig 1836, S. 349. Über Holzlieferungen für die dänische Flotte 1818—1843 vgl. Staatsarchiv Schleswig D. I, 5g, No. 635.

Auch in anderer Beziehung wurde Schleswig-Holstein dem dänischen Schiffbau tributpflichtig. Menschliche Arbeitskräfte suchte Dänemark aus den Herzogtümern für seine Schiffbauten zu beziehen. Schleswig-holsteinische Schiffszimmerleute sind ja auch sonst ins Ausland gezogen worden. So gingen im Jahre 1718 auf Veranlassung der schwedischen Admiralität 14 Neustädter Schiffszimmerleute nach Carlskrona, ebenso acht Lübecker. Sie sollten einen Tagelohn von zwei Thalern Silber erhalten und freie Passage hin und zurück. In den nächsten Jahren gingen noch mehr Schiffszimmerleute aus jenen Orten nach Schweden. Noch 1750 wurde wegen rückständiger Zahlungen geklagt; 47 Schiffszimmerleute hatten ihren Lohn nicht richtig erhalten.

In Kopenhagen war namentlich während des amerikanischen Krieges das Bedürfnis nach Schiffszimmerleuten stark¹⁾; im Frühjahr 1781 wurde der Statthalter Landgraf Carl von Hessen beauftragt, sich in Schleswig-Holstein nach geeignetem Personal umzusehen. Hier aber war dies Gewerbe damals sehr einträglich, und der Erfolg der öffentlichen Aufforderung, die der Statthalter erliess, nur gering, obwohl jedem Schiffszimmerarbeiter 2 β lüb. für die Stunde und für verdungene Arbeit 24—32 β Tagelohn verheissen wurde; wer sich zu dreijähriger Arbeit verpflichtete, sollte zehn Thaler Angeld und ebensoviel bei der Rückreise erhalten. Die dänische Kanzlei verlangte aus Schleswig-Holstein mindestens 80 Mann, sowie 40—50 Lehrlinge. Eine kleine Zahl ging wirklich nach Kopenhagen.

Ebenso gab im März 1799 der Mangel an Schiffszimmerleuten in Kopenhagen Veranlassung zu einer Bekanntmachung des Statthalters; doch erfolgte sie nur in den Ämtern, in denen nicht dringende Bauten vorlagen. Noch 1801 hatte der Statthalter die Aufforderung zur Übersiedelung nach Dänemark zu wiederholen.

In Schleswig-Holstein ist das Schiffbaugewerbe fast ausschliesslich stets frei, vom Zunftzwange unabhängig gewesen; in Altona hat, wie wir sehen werden, zwar die zünftlerische Tendenz der Gesellen das Gewerbe in engere Schranken weisen wollen; auf die Dauer hatte dies Bestreben keinen Erfolg. Doch wurden freilich beim Schiffbau überall die Gerechtsame der zünftlerisch organisierten Handwerker berücksichtigt, und dadurch naturgemäss auch die Freiheit des Schiff-

1) Schlesw. St.-Arch. A. XVIII, No. 6793; Stadtarch. Kiel.

baugewerbes eingeschränkt. Ohne weiteres konnte auch ein Schiffbauer sein Gewerbe nicht ausüben; er bedurfte dazu, auf dem Lande wie in der Stadt, einer Konzession. Dies wurde durch Verfügung vom 29. Oktober 1805¹⁾ bestätigt.

Dreissig Jahre später wurde diese Frage, das Verhältnis des Schiffbaues zur Zunft, seine Abhängigkeit von Konzessionen und die damit im Zusammenhang stehende Frage, ob der Schiffbau ein ausschliesslich städtisches Gewerbe sei, einer Erörterung unterzogen, die zu einer für das Schiffbaugewerbe wichtigen Entscheidung führte.²⁾ Die Veranlassung gab ein Gesuch des Kieler Schiffbaumeisters Frahm, der die in seinem Betriebe erforderlichen Handwerksarbeiten durch selbstbeliebige Arbeiter, ohne an zünftige oder städtische Handwerker gebunden zu sein, ausführen lassen wollte. Die Älterleute der Tischler, Schmiede und Reifer in Kiel erklärten, dass ihre Gewerke sich dort mit Schiffsarbeiten beschäftigten, und erhoben Einspruch gegen die von Frahm erstrebte Emanzipation. Die schleswig-holsteinisch-lauenburgische Kanzlei sah in dem Zwange, nur zünftige Handwerker zu verwenden, einen Schaden für den Schiffbaubetrieb und schlug im Februar 1834 dem Statthalter, Landgrafen Carl von Hessen, vor, es möchte eine Erklärung erlassen werden, nach der die Schiffbauerei im allgemeinen für ein freies, an den städtischen Zunftzwang nicht gebundenes Gewerbe zu erachten sei.

Eine infolgedessen bei den Hauptsitzen des Schiffbaues in den Herzogtümern veranstaltete Umfrage ergab, dass das Schiffbaugewerbe in den Städten fast ausschliesslich als frei galt, unter gleichzeitiger Respektierung der Gerechtsame der zünftlerischen Handwerker. Stillschweigend und ohne ausdrückliche Exemption sah man den Schiffbau, wie den Mühlenbau, als freies Gewerbe an. Da aber die Gerechtsame der übrigen zünftlerisch organisierten Handwerker geschont werden mussten, sprachen sich mehrere städtische Behörden, die grundsätzlich für Freiheit des Schiffbaues waren, gegen die formelle Exemption desselben aus. Dem Magistrat von Friedrichstadt stand es z. B. erfahrungsgemäss fest, „dass der Schiffbau durch die völlige Freiheit dieses Gewerbes nicht gedeiht, indem bei der ungemeinen Wichtigkeit der Schmiede-Arbeiten für den Schiffbau eine gegenseitige Kontrolle zwischen dem Schmied und Schiffbauer vieles zur Sicherheit dieses

1) Chronol. Sammlung 1805, S. 280.

2) Das folgende nach Schlesw. St.-Arch. A. XVIII, No. 831.

Baues beiträgt“. Ebenso erklärten sich Neustadt, Itzehoe, Husum, Flensburg gegen die Exemption.

Doch entsprang diese Ansicht weniger der grundsätzlichen Überzeugung von dem Werte des Zunftwesens an sich als aus der Befürchtung, es möchte der Schiffbau sich mehr denn je dem Landgebiete zuwenden und damit sowohl das städtische Gewerbe wie die städtischen Kassen geschädigt werden. Die ohnehin gewerblosen Städte, meinte der Magistrat von Itzehoe, würden durch solche Freiheit noch gewerbloser werden. Dieser Gefahr gegenüber schlug der Magistrat von Flensburg vor, den Schiffbauern auf dem Lande zur Pflicht zu machen, das Bürgerrecht in der nächsten Stadt zu gewinnen und gleich den auf dem Lande wohnenden Schiffern eine jährliche Recognition an die Stadtkasse zu entrichten.

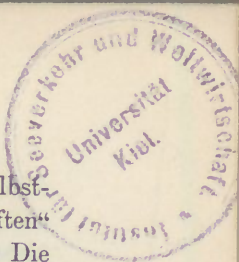
Auf Grund der eingelaufenen Berichte ging das Gutachten des Statthalters dahin, dass im allgemeinen genügende Veranlassung sei, die Schiffbauerei und dabei vorkommenden Handwerksarbeiten generell vom Zunftzwange zu befreien, dergestalt jedoch, dass sie ein an die Städte und zunftberechtigten Flecken gebundenes Gewerbe, zu dessen Betreibung die Gewinnung des Bürgerrechtes erforderlich sei, bliebe. In den Konzessionen, die denen erteilt wurden, die auf dem Lande Schiffbau trieben, könnten diesen ja ausgedehntere Befugnisse erteilt werden, ebenso wie man für die Städte die Ausübung des Schiffbaues nur vom Bürgerrecht abhängig machen wollte.

Schwierig war es aber auf jeden Fall, den Hauptteil des Schiffbaubetriebes vom Zunftzwange unabhängig zu gestalten, die Neben- und Hilfsarbeiten aber (Schmiede, Tischler etc.) dem Zunftzwange zu unterwerfen; die Schwierigkeit war um so grösser, als z. B. in Flensburg die Tischler, in Sonderburg die Schmiede und Tischler, in Eckernförde die Tischler geschlossene Zünfte bildeten.

Die Angelegenheit gelangte dann vor die ständischen Versammlungen der beiden Herzogtümer. Die holsteinischen Provinzialstände¹⁾ verkannten nicht den Wert, den für den Schiffbau in manchen Fällen die freie Wahl der Arbeiter habe, doch glaubte man andererseits nicht, dass die völlige Exemption dem Schiffbau wirklich wesentliche Förderung bringen würde; dagegen würden die Zünfte unnötig beunruhigt. Es wurde daher der Vorschlag der Regierung:

„eine Verfügung zu erlassen, dass die Schiffbauer in den Städten

1) Zeitung, enthaltend d. Wesentliche aus den Verhandl. der Prov.-Stände d. Herzogth. Holstein 1835/36, S. 89 ff., 121 ff.



und zunftberechtigten Flecken bei ihren Schiffsbauten sich selbst beliebiger Arbeiter, ohne an die Zünfte gebunden zu sein, bedürften“ am 6. November 1835 mit 21 gegen vier Stimmen abgelehnt. Die schleswigsche Ständeversammlung nahm dagegen denselben Vorschlag mit 33 gegen 9 Stimmen an.¹⁾ Übrigens wurde auch in letzterer Versammlung darauf hingewiesen, dass die völlige Exemption der Schiffbauerei vom Zunftzwange den Flor des Schiffbaues nicht beeinflussen werde.

Die Kopenhagener Regierung liess sich durch die holsteinische Ablehnung nicht irre machen; die schleswig-holstein-lauenburgische Kanzlei konnte mit Recht darauf hinweisen, dass die befürchtete Beeinträchtigung der Zünfte um so weniger ins Gewicht fallen könne, als schon früher auf ihr Ansuchen einzelnen Schiffbauern solche Begünstigungen erteilt waren und es sich jetzt nur darum handelte, als allgemeine Regel das auszusprechen, was seither in einzelnen Fällen aus Zweckmässigkeitsgründen zugestanden sei.

Eine königliche Verordnung vom 7. November 1837²⁾ sprach jene Erklärung aus. War damit auch noch nicht die Gewerbefreiheit deklariert, so war man damit doch dem Ziele — völlige Freiheit in der Wahl der Arbeitskräfte — erheblich näher gekommen.

B. Altona.

In Altona hat der Schiffbau Bedeutung erst im 18. Jahrhundert erlangt. Die niedrig am Strom gelegenen Gelände auf hamburgischem Gebiete wie auf den gegenüberliegenden Elbinseln luden in weit höherem Grade als das hohe Ufer, auf dem Altona lag, zum Schiffbau ein. Aber schon von Ende des 17. Jahrhunderts an wird in den hamburgischen Akten der Altonaer Schiffbau oft erwähnt; seine Konkurrenz wurde von den hamburgischen Schiffszimmerleuten unbequem empfunden. Einzelheiten über den Schiffbau in Altona jener Zeit sind nicht bekannt. Im Jahre 1704 liess, wie der holländische Resident Kuysten berichtet³⁾, der dänische Admiral Paulsen ein Kriegsschiff von 50 Geschützen in Altona bauen.

Im 18. Jahrhundert entwickelte sich der Schiffbau schnell; auf

1) Zeitung f. d. Verhandl. d. Prov.-Stände d. Herzogth. Schleswig 1836, S. 348 ff.

2) Chronol. Sammlung 1837, S. 280.

3) 8. Aug. 1704 (Reichsarchiv Haag).

dem Plan der „Elbansicht“ von ca. 1730 ist zuerst eine „Schiffbauerey“ angegeben, während auf den früheren Ansichten Schiffbauplätze nur flüchtig und nicht ganz unzweideutig gezeichnet sind.¹⁾ Der Mangel an Werften für grössere Schiffe in Hamburg, der hier oft beklagt wurde, musste dem Altonaer Schiffbau zu gute kommen.²⁾

Im Jahre 1743 gab es in Altona mehr als 100 Schiffszimmergesellen. Um ihnen einerseits die humanitären Einrichtungen einer korporativen Zusammengehörigkeit zu verschaffen, andererseits die Solidität des Schiffbaues durch gewerkliche Bestimmungen zu sichern, wurden den Gesellen in dem genannten Jahre Innungsartikel verliehen, datiert vom 28. Juni 1743. In ihnen werden unter anderem über die Lehrzeit, das Fahren zur See, das auf zwei Jahre obligatorisch gemacht wird, Anordnungen getroffen; der wichtige Art. 7 schreibt den Meistern vor, nur hiesige Schiffszimmerleute, die Bürger seien, zu verwenden, es sei denn, dass Mangel an hiesigen herrsche. Damit sollte den ansässigen Altonaer Schiffszimmerleuten ein gewisses Arbeitsquantum vor den fremden gewährleistet werden. Im königl. Conseil erregte der Art. 7 zuerst Bedenken; es wurden Repressalien an anderen Orten, vornehmlich Hamburg und Lüneburg, gegen die dort arbeitenden Altonaer Schiffszimmerleute befürchtet. Da aber in Hamburg die Arbeit fremder Schiffszimmerleute, die anderswo Bürger waren, bereits verboten war, die Hamburger ferner auf die Altonaer Werften angewiesen waren, Lüneburg endlich überhaupt nicht in Betracht kam, liess der Conseil auf Vorstellung von Präsident, Bürgermeister und Rat von Altona seine Bedenken fallen.

Bei den Artikeln blieb es auch in der Folge, obwohl die drei Meister bald manches an ihnen auszusetzen hatten; sie rügten besonders das allgemeine Verbot, fremde Leute anzunehmen, weil, namentlich im Sommer, wo viele Leute auf der See, oft Mangel an guten Gesellen bestand. Wurde dann die Annahme fremder gestattet, so machten die Gesellen viele Schwierigkeiten; Streit und Verdruss war die Folge. Auf Vorschlag des Präsidenten Schomburg wurde deshalb 1745 mit Zustimmung des Königs bestimmt, dass, wenn die besten Gesellen die Meister verliessen und in See gingen, diese befugt sein sollten, fremde Schiffs- oder andere Zimmerleute anzunehmen und solche bis zur Fertigstellung der Arbeit zu behalten. Diese

1) Vgl. Ehrenberg u. Stahl, Altonas topogr. Entwicklung.

2) Das folgende fast ganz nach dem Schlesw. St.-Archiv; einige Ergänzungen bot das Altonaer Stadtarchiv.

Fremden sollten an die Gesellenlade die Gebühr, die von den Einheimischen zu zahlen war, doppelt entrichten.

Natürlich waren damit die Differenzen zwischen Meistern und Gesellen nicht endgültig beigelegt. Die Schiffszimmerleute-Zunft wuchs in jenen Jahren stark an, viele schlechte Elemente strömten ihr von auswärts zu; das drohte sowohl der materiellen Lage der Lade, wie auch dem guten Rufe des Altonaer Schiffbaues verderblich zu werden.

Es zeigte sich überhaupt bald, dass die Einführung der Zunft kein Vorteil für den Schiffbau der Stadt war. Eine strenge Zunftorganisation entsprach überdies weder den Traditionen der Stadt noch den eigentümlichen wirtschaftlichen Verhältnissen, unter denen sie, die Nachbarin des grossen, altzünftlerischen Hamburgs, lebte. Der Oberpräsident Graf Reventlow tadelte im Jahre 1750 scharf das Bestreben der Schiffszimmerleute, unnötige Handwerksgebräuche einzuführen. Die ungünstige Wirkung der Innungsartikel lag damals schon offen am Tage. Noch der Präsident Schomburg hatte 1745 den Artikeln die Aufgabe zugeschrieben, die Schiffszimmerleute in dem Konkurrenzkampfe gegen Hamburger und Andere zusammenzuhalten; nun, im Februar 1750, gestand der Magistrat zu: der Schiffbau von Altona sei vor Aufrichtung der jetzigen Gesellenzunft „besser von Statten gegangen als nach derselben“.

Zum Teil mögen die in jenes Jahrzehnt fallenden Anstrengungen der Hamburger, ihren Schiffbau zu heben, den hier bekundeten Verfall des Altonaer Schiffbaues veranlasst haben; gewiss ist aber, dass die früher den Meistern zustehende unbeschränkte Freiheit in der Auswahl der Arbeiter dem Schiffbau sehr nützlich gewesen ist.

Doch ging man auf die Forderung der Meister, diese Freiheit im wesentlichen wiederzustellen, vorläufig nicht ein; weitherzig angewandt, boten übrigens die Artikel von 1743 genug Handhaben, um zünftlerische Übergriffe zu verhüten. —

Wie in Hamburg über die altonaische, so wurde gleichzeitig in Altona über die hamburgische Konkurrenz geklagt; es ist schwer, über die mehr oder weniger grosse Berechtigung dieser Klagen hier oder dort ein Urteil zu fällen. Das hamburgische Verbot der Arbeit fremder Schiffszimmerleute im Rummelhafen, die Zunahme des Schiffbaues auf dem Hamburger Berge, die von Hamburg ins Werk gesetzte Begünstigung des eigenen Schiffbaues und die daran geknüpfte, den Bezug der Schiffbaumaterialien betreffende Bedingung — alles dies drückte hart auf den Altonaer Schiffbau. Am 1. August 1752

stellten die Schiffszimmermeister, Schaluppenbauer und Gesellen dem Könige ihre traurige Lage dar: seit zwei bis drei Jahren sei fast gar keine Arbeit auf den hiesigen Werften; selbst die Schiffe der königlichen Unterthanen würden, aus Gefälligkeit gegen die Korrespondenten in Hamburg, dort ausgebessert.

Gegen das Verbot der Arbeit im Rummelhafen unternahm die dänische Regierung im Jahre 1759 Schritte beim hamburgischen Senat; Erfolg scheinen sie nicht gehabt zu haben. Es war dies jedenfalls die einzige den Schiffbau betreffende Beschwerde, die eventuell auf diplomatischem Wege abgestellt werden konnte. Zweifelhaft war die Berechtigung Hamburgs zu jenem Verbote immerhin; wenn auch die Jurisdiktion über den Rummelhafen unbestritten Hamburg zustand, so wurde dänischerseits doch betont, dass dieser Hafen stets, auch nachts, offen und als ein Teil des freien Elbstroms zu betrachten und es namentlich unzulässig sei, wenn Hamburg Arbeiten auf dort liegenden Schiffen bestrafe.

Im übrigen liess sich gegen die offenkundigen Bemühungen Hamburgs, seinen Schiffbau wieder zu heben, nichts ausrichten. Es blieb nichts anderes übrig als zu ähnlichen Massregeln zu greifen. Auf Verlangen der Schiffszimmerleute, Segelmacher, Schmiede, Reepschläger etc. erging am 11. November 1752 eine Verfügung, der zufolge der Proviant, das Anker-, Segel-, Tauwerk etc. für die dänischen Schiffe, auch wenn sie in Hamburg lagen, möglichst nicht dort, sondern in Altona gekauft werden sollten.¹⁾ Eine andere Verordnung gebot den dänischen Rhedern, Verzimmerungen ihrer Schiffe nicht in Hamburg, sondern in Altona vornehmen zu lassen.

Beide Verfügungen sind nur unter der Hand erlassen; man hatte gute Gründe, sie der weiteren Öffentlichkeit zu entziehen. Man befürchtete reciproke Massregeln der Hamburger, die schädlicher wirken konnten als das, was man durch jene Verfügungen verhindern wollte; man beschränkte ferner durch sie die Freiheit der übrigen dänischen Unterthanen in nicht geringem Grade. Es erhob sich auch mehrfach Widerspruch auf dänisch-holsteinischer Seite. Die Altonaer Kaufleute zunächst sahen die Verfügungen als nachteilig für Altona an, fürchteten schlechte, langsame Arbeit und hohe Preise, wie auch viel Verdruss. Zahlreiche Schiffsverzimmerungen, wie Kielholen und geringere Arbeiten, bei denen die Fahrzeuge nicht auf den Helling gebracht wurden,

1) Die Verfügung scheint nicht gedruckt und ist mir auch nur nach ihrem Inhalt, nicht nach dem Wortlaute bekannt.

fertigte man überdies erfahrungsgemäss in Hamburg weit besser, sicherer und billiger an als in Altona. Ferner erklärten sich im Jahre 1759 namentlich Flensburg, Apenrade und Eckernförde sehr entschieden gegen jene Bevorzugung der Altonaer Interessen, die einer Schädigung der allgemeinen Interessen der Schifffahrt des Landes gleichkomme. Die Hamburger würden sich, so fürchtete man, an der dänischen Rhederei rächen durch eine Bevorzugung der holländischen und schwedischen Schiffe.

So schlimm wurde es freilich nicht; doch verhinderte jener Widerspruch im eigenen Lande und die Unentbehrlichkeit der hamburgischen Schiffbauplätze eine weitere Verschärfung der Kampfmassregeln gegen Hamburg; zu dem vom Minister Graf Bernstorff im Jahre 1761 vorgeschlagenen allgemeinen Verbot des Baues dänischer Schiffe in Hamburg kam es nicht.

Die Erbitterung in der Hansestadt über jene Massregeln war schon bei Handwerkern wie Rhedern bedeutend genug. Im November 1759 baten sechs angesehene hamburgische Rheder, zugleich Korrespondenten dänischer Schiffe, den Senat um seine Vermittlung. Dieser behielt die Frage im Auge; und in den Verhandlungen, die schliesslich, 1768, zum Gottorper Vergleiche führten, ist auch diese Angelegenheit berührt und „die Aufhebung des für Hamburg nachteiligen Befehls, dass die Altonaer die Materialien, deren ihre Schiffsrhedereien bedürften, nur in Altona und nicht dort, wo es ihnen am besten scheine, kaufen dürften“, für wünschenswert bezeichnet worden.¹⁾ In den Vertrag selbst ist aber nichts dergleichen aufgenommen.

Auch scheinen die zum Schutz des Altonaer Schiffbaues ergriffenen Massregeln dem letzteren nicht allzuviel genützt zu haben. Im Jahre 1761 hören wir, dass der Altonaer Rheder Conrad Matthiessen ein neues Fregattschiff in Danzig bauen liess und ein anderes in Livorno kaufte.²⁾ Auch die gewerkschaftlichen Verhältnisse zeigten den Schiffbau nicht in blühendem Zustande; zünftlerische Misshelligkeiten beeinträchtigten ihn. Die Meister klagten von 1759 an wieder über die zu frühen Seereisen der kaum ausgelernten Jungen, über Aufsätzigkeit der Gesellen, mangelnden Schutz, den die Meister beim Oberpräsidenten v. Qualen fänden. Sie verlangten ferner eine Be-

1) Wohlwill, Zur Gesch. d. Gott. Vergleichs (Hamb. 1895) S. 32.

2) Kopenh. Rigsarkiv; Gen. Oec. u. Comm.-Colleg.

schränkung der Zahl der Meister auf die schon vorhandenen vier und ein Verbot des selbständigen Baues von Schaluppen durch die Gesellen.

Die Regierung genehmigte diese Wünsche nicht; eine geschlossene Zahl von Meistern wurde als nicht angemessen erachtet; das Schiffbaugewerbe galt in Altona als frei, ein Grundsatz, den der Magistrat sehr entschieden verfocht. Doch erliess die Kopenhagener Regierung am 1. August 1760 eine Verfügung, nach der jeder, der ein Schiff oder eine Schaluppe baute, vorher ein entsprechendes Meisterstück liefern musste.

Die Klage der Meister über Mangel an Gesellen nahm nicht ab; im Jahre 1762 waren deren nur 50—60 vorhanden; nach Angabe der Gesellen allerdings 105; doch waren in dieser Zahl viele Leute enthalten, die zu den arbeitenden Schiffszimmergesellen nicht zu rechnen waren. Da die Arbeit reichlich war und für Altonaer wie fremde Rechnung viele Schiffe auf dem Helling standen, war jener Mangel um so drückender; mehr als ein Auftrag musste abgewiesen werden. Der Wunsch der Meister ging auf Verlängerung der Lehrjahre und Vergrößerung der Zahl der Lehrjungen, ferner auf Beschränkung der Seefahrt der Gesellen, Loslösung der Meister vom Amte, von dem sie nichts als Belästigungen hatten, endlich auch unbeschränkte Freiheit in der Annahme von Gesellen.

Hinsichtlich des letztgenannten wichtigsten Wunsches kam die Rücksicht auf Hamburg in Betracht; verstattete man den Altonaer Meistern, fremde Gesellen ohne Unterschied der Herkunft anzunehmen, so war zu erwarten, dass zahlreiche hamburgische Arbeiter in Altona arbeiten würden. Umgekehrt übte aber Hamburg in dieser Beziehung keine Gegenseitigkeit: der dänische Resident nahm jede Hoffnung auf eine Änderung in der hamburgischen Praxis und berichtete dem Grafen Bernstorff am 6. Mai 1763: die Eifersucht in Hamburg gegen Altona sei zu gross; da die Lage und verschiedene andere Bequemlichkeiten, die Hamburg bot, dem Schiffbau dieser Stadt sehr günstig seien, würden weder die Schiffszimmerleute noch der Senat gutwillig jene Freiheit gestatten. Man duldet in Hamburg wohl Lübecker und Bremer Schiffszimmerleute, nicht aber Altonaer. Von diplomatischen Schritten in dieser Frage riet v. Johnn ab; man müsse warten, bis die Not die Hamburger zwingt, den ersten Schritt zu thun und die Altonaer sich gleichzustellen.

Etwas musste aber geschehen; und es erging deshalb am 17. Juni 1763 eine königl. Verordnung¹⁾, die den Meistern die volle

1) Chron. Sammlung der Verordnungen etc. 1763, S. 29 ff.

Freiheit gab, sich nach Gefallen lübeckischer, bremischer und anderer fremder Gesellen zu bedienen; diese Freiheit sollte auch hinsichtlich „der unter Hamburgischer Gerichtsbarkeit wohnenden Gesellen“ bestehen, jedoch mit der Bedingung, „dass die Altonaer Gesellen reciproc auf den Hamburgischen Werften mitzugelassen werden“. Durch diese von v. Johnn vorgeschlagene Bedingung sollten die Hamburger verlockt werden, ihrerseits die Reciprocität einzuführen. Ferner wurde die Lehrzeit auf fünf Jahre ausgedehnt, d. h. wenn der Lehrling damit einverstanden war, die Zahl der eigentlichen Lehrburschen auf vier festgesetzt, die der Laufburschen sollte unbeschränkt sein. Durch königl. Resolution vom 27. April 1767 wurde die Zahl der Lehrburschen sogar auf sechs ausgedehnt; die Meister hatten unbeschränkte Zahl gewünscht, was abgelehnt wurde.

Infolge der Verordnung von 1763 wurde der Kampf mit Hamburg um die Schiffbauarbeit nur noch erbitterter. An Nachgeben dachte man in Hamburg nicht; der Senat verbot den königl. Unterthanen alle Arbeit auf hamburgischem Gebiete in- und ausserhalb der Stadt. Die Antwort war ein königl. Reskript vom 7. April 1766, das allen hamburgischen Unterthanen das Arbeiten auf königlichem Gebiete, speciell Altona, Herrschaft Pinneberg und Grafschaft Ranzau, untersagte.¹⁾

Diese Verbote, die hamburgischen wie die königlichen, waren den Altonaer Schiffbauern gleichmässig unangenehm; die Meister litten unter dem Verbote der Annahme hamburgischer Gesellen, und die Gesellen unter dem Verbote, auf hamburgischem Gebiete arbeiten zu dürfen. Es kam hinzu, dass der hamburgische Senat am 22. Juni 1770 seinen eigenen Unterthanen, den Schiffszimmergesellen auf dem Hamburger Berge die Arbeit im Rummelhafen verbot, was zur Folge hatte, dass die Altonaer Werften von diesen Leuten, die sich zum Teil in Altona niederliessen, überlaufen wurden.

Das Amt der Schiffszimmergesellen sandte deshalb im Juli 1772 zwei aus seiner Mitte nach Kopenhagen und bat den König um Abhilfe; im wesentlichen erstrebte man die Abschaffung der den Meistern zugestandenen Freiheit in der Wahl der Gesellen. Die vier Meister hatten zusammen damals 46 einheimische und 40 fremde Gesellen. Doch klagten die Meister über Mangel an Leuten, und auch der Magistrat wünschte die Ablehnung jenes Gesuches, da von einer besonders grossen Arbeitslosigkeit nicht die Rede sein könne.

1) Chronol. Samml. 1766, S. 19.
Baasch, Beiträge.

In Kopenhagen erörterte man die Frage sehr eingehend, aber auch ziemlich langsam. Eine Eingabe des Schiffszimmeramtes folgte der anderen, und König Christian schrieb auf eine solche vom 19. Oktober 1772: disse maae hielpes“. Die deutsche Kanzlei wünschte im Hinblick auf die grosse Zahl der fremden Gesellen, dass ein Mittelweg eingeschlagen werde, der den einheimischen Gesellen mehr Anrecht auf Arbeit schaffe. Nun zählte das Amt allerdings 100 Gesellen; von diesen waren aber im Herbst 1773: 33 zur See, 8 arbeiteten nicht mehr oder waren arbeitsunfähig; es blieben 59 übrig. Gerade der Meister aber, der weitaus die meisten, nämlich 24 fremde Gesellen hatte, Tiedemann, zeichnete sich durch besondere Tüchtigkeit aus; er hatte in Hamburg gelernt, unter den erschwerenden Zunftverhältnissen dort aber nicht Meister werden wollen, sondern bei Teufelsbrück, unterhalb Altona, einen Helling angelegt, war dann nach Altona gezogen, namentlich bewogen durch die dortige Heringsfischerei-Kompagnie, die ihm den Bau ihrer Büsen, in dem er erfahren war, anvertraut hatte; erst nach ihm begannen auch die übrigen Meister den Bau dieser Fahrzeuge. Tiedemann erklärte, sofort Altona verlassen und nach Oevelgönne oder dem Hamburger Berge übersiedeln zu wollen, wenn man in Altona wieder den Gesellenzwang einführen werde.

Auch das Commerzkolleg und die Commerzierende Gesellschaft in Altona sprachen sich entschieden gegen einen solchen Rückschritt aus; Freiheit in Handel und Wandel sei für Altona das einzige Mittel, der Stadt aufzuhelfen; nicht nur aus zünftlerischen, handwerklichen, auch aus kommerziellen Gesichtspunkten sei der Schiffbau zu betrachten. Der Hinweis auf die Werften des Hamburger Berges kam dieser Argumentation zu Hülfe; jene Werften blühten infolge der Hindernisse, die man durch zünftlerische Schwierigkeiten dem Schiffbau in Hamburg und Altona bereitete. Das Commerzkolleg verlangte kurzweg die Aufhebung der Gesellenzunft; ein übrigbleibender Schatten könne leicht zu neuen, auf Ausdehnung ihrer Befugnisse gerichteten Versuchen führen. Der Oberpräsident v. Gähler trat dieser Ansicht bei.

Zu diesem radikalen Vorgehen konnte man sich in Kopenhagen allerdings nicht entschliessen; die Gesellen aber wurden am 20. August 1776 endgültig abschlägig beschieden.

Der Schiffbau war schon in jenen Jahren nicht schlecht. Seit einiger Zeit liessen die Altonaer Kaufleute ihre Schiffe meist in Altona selbst bauen; das Kielholen war immer noch bequemer und billiger in Hamburg, wandte sich aber auch mehr nach Altona.

Mehrere Schiffe für fremde Rechnung wurden gebaut; Tiedemann baute in dem einen Jahre 1774 für Hamburg zwei Schiffe von 130—150 Lasten.

Die Verordnung vom 1. August 1776 kam natürlich auch Altona zu gute; schon bevor sie erlassen wurde, machte der Oberpräsident darauf aufmerksam, dass es wünschenswert sei, wenn die von den Altonaern zu erkaufenden, auswärts gebauten Schiffe nur acht oder zehn Thaler per Last zu erlegen brauchten anstatt der vorgeschriebenen zwanzig.¹⁾ Die Regierung liess sich nicht darauf ein. Altona genoss schon manche Vergünstigung vor anderen holsteinischen Hafenstädten; auch die weiteren Vorschläge, die Gähler 1778 machte und die darauf hinzielten, Altona möglichst unabhängig von der hamburgischen Konkurrenz zu machen, wanderten zu den Akten.

Das Anwachsen der Altonaer Rhederei während des amerikanischen Krieges zeigt folgende Liste. Es umfasste diese Rhederei²⁾:

1777: 73 Schiffe,	1779: 82 Schiffe,	1781: 105 Schiffe,
1778: 76 "	1780: 90 "	1782: 190 "

Damit war der Höhepunkt erreicht; 1783 und 1784 waren es 165, 1785: 163, 1786: 146 Schiffe. Wieviel von diesem Zuwachs im einzelnen von dem Altonaer Schiffbau beschafft wurde, ist genau und für alle Jahre nicht zu erkennen, wenigstens nicht, soweit es die Baujahre der älteren Schiffe betrifft. In Altona waren von jenen Schiffen gebaut:

1777: 29 Schiffe,	1780: 36 Schiffe,	1783: 56 Schiffe,
1778: 29 "	1781: 43 "	1784: 56 "
1779: 31 "	1782: 54 "	1785: 56 "

Allein im Jahre 1780 wurden vier ganz neue Schiffe von 93, 111, 120, 136 Comm.-Lasten³⁾ in Altona gebaut; 1781: 7 (826 L.), 1782: 10 (zusammen 962½ L.). Die Schiffbauten für fremde Rechnung sind in allen diesen Zahlen nicht enthalten. Mit der Zunahme der Rhederei wuchs also, das sehen wir aus jenen Zahlen, der Schiffbau Altonas nicht in gleichem Grade; die Zahl der in der Fremde gebauten Schiffe stieg schneller. Das hat seinen Grund teilweise in der Überhäufung der einheimischen Werften mit Aufträgen, teilweise in den politischen Verhältnissen, die viele holländische und wohl auch englische Schiffe der neutralen dänischen Flagge zuführten.

1) Kopenh. Rigsarkiv. Journal d. Gen. Landes-Oek. u. Comm.-Collegs.

2) Schlesw.-Holst. Prov. Berr. 1787, S. 346 ff.; vgl. auch (Praetorius) Merkwürdigkeiten d. Stadt Altona (Altona 1780), S. 199.

3) Die Altonaer Commerzlast hatte 5200 hamb. Pfund.

Die Abnahme des Schiffbaues nach dem Friedensschlusse machte sich auch in Altona empfindlich bemerkbar; 1783 wurden hier noch fünf Schiffe für Altonaer Rechnung gebaut, 1784 nur noch eins von 120 Comm.-L., 1785 und 1786 gar keines. Die Zahl der fremden Gesellen war während der Blütezeit so angewachsen, dass die einheimischen nur einen kleinen Bruchteil ausmachten. Zur Übersiedelung nach Kopenhagen, wohin man namentlich geschickte Schaluppenbauer aus Altona hatte ziehen wollen, hatte sich keiner entschliessen können. Im Jahre 1781 waren an Einheimischen 7 Meister, 96 Gesellen, 18 Lehrlinge in Altona; von den 96 waren 72 verheiratet. Erst allmählich stellte sich das Gleichgewicht in der Zahl der Einheimischen zu den Fremden wieder her.

Doch äusserte sich die Unzufriedenheit der Einheimischen im Jahre 1785 in einem Antrage, der namentlich die Einschränkung der Zahl der Lehrjungen und Abschaffung aller fremden Gesellen forderte. Die Regierung hatte aber keine Neigung, die freie Arbeit zu beschränken, die in Altona gerade beim Schiffbau sich ohne Zweifel bewährt hatte. Dagegen wurde das Reskript vom 29. August 1776, das den schleswig-holsteinischen Schiffen die Kalfaterung in königlichen Häfen vorschrieb, auf dessen Verschärfung die Schiffszimmerleute drangen, erneuert, ausdrücklich aber betont, dass es dem Geiste dieser Verordnung widerspreche, wenn sie auf Fälle ausgedehnt werde, in denen dadurch mehr Kosten, Zeit- und Frachtverlust entstehen könnten.

Auch weiterhin hatten die Bestrebungen der Schiffszimmergesellen, die auf eine Befestigung der zünftlerischen Grundsätze in ihrem Gewerbe zielten, keinen Erfolg. Im November 1800 baten sie den König um Wiederherstellung des alten § 7 der Artikel von 1743, d. h. um Einschränkung der Arbeit der fremden Gesellen. Den damaligen Zeitumständen entsprach dies Gesuch durchaus nicht; das Schiffbaugewerbe lag nicht darnieder, es herrschte im Gegenteil Mangel an Arbeitern, fehlte nicht an auskömmlichem Verdienst, die Konkurrenz von Arbeitern aus der Nachbarschaft war nicht schlimmer als bisher. Die Altonaer arbeiteten überdies vielfach ausserhalb der Stadt, selbst auf dem Hamburger Berge; die alten Verbote Hamburgs in dieser Beziehung wurden nicht mehr beachtet. Jenes Gesuch wurde deshalb 1801 abgewiesen.

Über den Umfang des Altonaer Schiffbaues während der sogenannten französischen Zeit und der Kontinentalsperre ist nichts bekannt; sehr bedeutend wird er nicht gewesen sein. Bald nach

Eintritt des allgemeinen Friedens, 1816, traten die Schiffszimmergesellen wieder mit ihren alten Wünschen hervor; auf Gnade und Ungnade, so klagten sie, seien sie den vier Meistern überliefert. Der Oberpräsident Graf Blücher, der Magistrat, die Meister, die Commerzierende Gesellschaft erklärten sich übereinstimmend gegen jene Wünsche. Als der König 1817 persönlich in Altona war, wiederholten die Gesellen ihre Bitte.

Von dem Oberpräsidenten wurde nun nicht in Abrede gestellt, dass die Meister bei der Wahl ihrer Gesellen nicht viel Rücksicht auf die Altonaer nähmen; die Meister wiesen dagegen auf die schlechte Beschaffenheit der Altonaer Schiffszimmerleute hin, auf ihre Trunkenheit und Trägheit, auf die hohen Löhne, die sie forderten. Übrigens lag der Schiffbau damals darnieder; nach Angabe der Meister war er „durch die alles an sich reissende Eifersucht der Hamburger auf Altona so sehr gelähmt, dass Altonas Werfte leer stehen, während die hamburgischen immerfort besetzt sind“. Es ist charakteristisch, dass damals in Hamburg genau in derselben Weise über Altona geklagt wurde.

Die Gesellen wies man nun freilich ab; doch wurde der Oberpräsident infolge wiederholter Vorstellungen am 11. April 1820 beauftragt, sogleich Bericht zu erstatten, wenn etwa den Altonaer Gesellen die Zulassung auf den hamburgischen Werften untersagt werden sollte.

Im Jahre 1825 schien dieser Fall einzutreten. In Hamburg wurden einige Altonaer Gesellen ausgeschlossen; eine diplomatische Anfrage ergab, dass der Patron damit nur das „Vorzugsrecht“ der hamburgischen unbeschäftigten Arbeiter aufrecht erhalten wollte. Doch kam es wiederholt zu Gewaltmassregeln gegen Altonaer Schiffszimmerleute in Hamburg. Auf Vorstellungen seitens des Generalkonsuls Bokelmann verwies der Senat auf die baldige Regelung der hamburgischen Zunftverhältnisse. Zu schärferen Massregeln konnte man sich dänischerseits nicht entschliessen, obwohl die schleswig-holsteinische Kanzlei wiederholt dazu riet.

Auch nach Aufhebung des Schiffbaueramtes in Hamburg 1837 fehlte es nicht an Anlass zu Streitigkeiten zwischen den beiderseitigen Schiffszimmerleuten; man wollte in Hamburg die Arbeit der Altonaer Gesellen nur unter einem hamburgischen Meister dulden. Erst die allgemeine Gewerbefreiheit machte solchen Missständen ein Ende.

Die Bedeutung aber, die der Schiffbau für Altona im 18. Jahrhundert gehabt hat, hat er im Laufe des 19. allmählich eingebüsst.

C. Glückstadt.

Die Gründung von Glückstadt hatte die deutlich ausgesprochene Tendenz, Hamburg einen Nebenbuhler zu schaffen. Es ist begreiflich, dass diese Tendenz sich in Schritten ausdrückt, die sich als Ausnahmen von der Regel kennzeichnen. In Glückstadt hat von Beginn an der grösste Teil des Handels in den Händen der Juden gelegen.¹⁾

Auch hinsichtlich des Schiffbaues wurde letzteren schon bald nach Gründung der Stadt eine Stellung angewiesen, die gegenüber dem Verfahren, wie es anderswo üblich war, auffallend ist. Den portugiesischen Juden der Stadt verlieh im Jahre 1630 Christian IV. Privilegien, in deren 28. Art. ihnen vergönnt wird, dass sie dort „mögen Schiffe zimmern oder aufbauen lassen und das nothwendige Holz zu den Schiffen in unsern Fürstenthumben oder sonsten einkauffen, daran sie niemandt sol verhindern, auch ferner Macht haben, die aufgebaute Schiffe entweder selbst zu befrachten oder ihres Gefallens zu alieniren und zu verkauffen, zur Stelle oder auch in frembden Landen, ungeachtet aller Rechten, Statuten, Gebräuchen und Gewohnheiten, so dagegen seyn und streiten solten.“²⁾

Die allgemeine Bedeutung dieses den Juden eingeräumten Privilegs wird nicht abgeschwächt dadurch, dass ganz dasselbe Privileg hinsichtlich des Schiffbaues auch den dortigen Niederländern verliehen wurde.³⁾ Übrigens hatte schon vor dem Erlass jenes Privilegs, 1627 oder 1628, ein in Hamburg ansässiger Jude, Melohn, in Glückstadt ein Schiff bauen lassen.⁴⁾

Doch scheint im 17. Jahrhundert der Schiffbau in Glückstadt nicht bedeutend gewesen zu sein. Im Jahre 1640 wird dort der Schiffbauer Wolter Neuhaus genannt; er bekam die Erlaubnis, zur **Anlegung eines Helling Eichenholz** aus dem Amte Rendsburg dorthin zu führen; auch zum Schiffbau wurde ihm dasselbe gestattet.⁵⁾ Der schlechte Zustand des Hafens war offenbar dem Schiffbau sehr hinderlich; und im Jahre 1646 trugen die Glückstädter unter anderen Wünschen dem Könige auch den vor, „das die Schiffbauerey allhie **angestellet und darzu von Ihr. Königl. Maytt. alle mögliche Commodity, Anordnung und Beförderung gnedigst verschaffet und suppeditet**

1) Lucht, Glückstadt (Kiel 1854), S. 66f., 90.

2) Marquard, Tractatus etc. de jure mercatorum (Frankf. 1662) II, 349.

3) Marquard, II, 354f.

4) Hamb. Archiv.

5) Kopenh. Rigsarkiv; Inl. Registr. 1640/41.

werden möge, zumahlen unsers wenigen Ermessens dieser Stadt nicht geringer Profit und Nahrung dadurch konte geschaffet werden, welche Nahrung dan bestendig und sonder einig Gefahr“. ¹⁾

Erfolg scheint dies nicht gehabt zu haben. Es ist bemerkenswert, dass in den neuen Privilegien, die Friedrich III. der Stadt im Jahre 1662 „zur Befürder- und Fortsetzung der Commerzien“ verlieh ²⁾, des Schiffbaues keine Erwähnung geschieht.

Selbst die Schiffe der Grönländischen Kompagnie wurden, wie es scheint, nicht in Glückstadt gebaut, wohl aber dort ausgerüstet und ausgebessert. So wiederholte denn die Stadt im Jahre 1695 ihre Mahnung, dem Schiffbau Aufmerksamkeit zuzuwenden; die deputierten Bürger betonten damals: „Könte die Anlage an Schiffen für dieser Stadt hinwieder practisiret werden, würde es derselben Increment nicht wenig befördern.“ ³⁾ Die Anregung scheint kaum Beachtung gefunden zu haben. Im Jahre 1746 hatte Glückstadt nur zwei Kauffahrteischiffe von 50 bzw. 26—30 Lasten, von denen ersteres 1738 in Altona gebaut, letzteres 1705 in Holland gekauft war. Selbst die elf Fährschiffe, vier Prahme und sieben Ewer, die Glückstadt damals besass — alles kleine Fahrzeuge von fünf bis höchstens 24 Lasten — waren durchweg nicht in Glückstadt, sondern meist in Holland, Altona, Elmshorn, Itzehoe gebaut. ⁴⁾ Es fehlte, wie wiederholt, namentlich 1751, vom Commerzkolleg in Glückstadt bedauert wurde, den Einwohnern der Stadt an dem notwendigen Debit, um eigene Schiffe zur Fahrt über die offene See zu befrachten. Die Nähe Hamburgs und Altonas wirkte überdies hemmend auf die freie Entwicklung der Glückstädter Rhederei ein.

Erst im letzten Viertel des Jahrhunderts nahm sie zu. In den Jahren 1766—1780 hatte ⁵⁾ man in Glückstadt nur folgende kleine Schiffsbauten vorgenommen:

1766:	1	Ewer	—	3 $\frac{1}{2}$	Comm.-L.
1777:	1	„	—	8	„
1778:	2	„	—	3 $\frac{1}{2}$ u. 8	„
1780:	1	„	—	4	„

1) Schlesw. St.-Arch. B. XVI, 3, No. 25.

2) Detlefsen, Geschichte der holst. Elbmarschen (Glückstadt 1892) II, 249 ff.

3) Schlesw. St.-Arch. a. a. O.

4) Kopenh. Rigsarkiv 646 u. 632 (Kommerce-Koll. i Hertugdømmerne).

5) Dies und das folgende nach Schlesw. St.-Arch. B. XVI 3, No. 33, No. 26.

Von 1778 an erwarben die Gebrüder Carsten und Diederich Witt drei Kauffahrteischiffe, rüsteten sie für eigene Rechnung aus und liessen sie in der Fernfahrt Reisen machen; die dänische Regierung gab ihnen algerische Pässe, so dass sie selbst ins Mittelmeer fahren konnten. Ermuntert von dem für die Entwicklung Glückstadts sehr thätigen Regierungsrat und Stadtpräsidenten v. Lowtzow beschlossen sie im Jahre 1780 ein neues Schiff von ca. 90 Comm.-L. in Glückstadt selbst bauen zu lassen. Für die Stadt war das ein wichtiges Ereignis; seit mehr als 60 Jahren war ein so grosses Schiff nicht auf dortigen Werften gebaut worden, überhaupt kein Schiff mittlerer Grösse. Das Schiff wurde gebaut und erreichte eine Grösse von $101\frac{1}{2}$ Lasten. Allerdings wurde ihm die in Gemässheit der Verordnung vom 1. August 1776 nachgesuchte Prämie trotz der Empfehlung des Magistrats nicht bewilligt, weil es nach dem Kopenhagener Gutachten für defensionsfähig nicht erachtet wurde.

Derselbe Meister, der jenes Schiff gebaut hatte, Meinerts, baute im Jahre 1782 noch ein zweites von $129\frac{1}{2}$ Comm.-L. Diese einzige Werft Glückstadts beschäftigte im Jahre 1781 23 Gesellen und drei Lehrburschen; sie blühte in jener Periode sehr erfreulich auf, was dem städtischen Gewerbe zu gute kam. Während alle übrigen Gewerbe zurückgingen, nahmen nur diejenigen zu, die Anteil an der Vermehrung der Schifffahrt hatten, namentlich Schiffszimmerleute, Reepschläger, Seiler, Segelmacher.

Waren auch die Neubauten von Schiffen noch immer nicht zahlreich und bedeutend, so spielten eine um so grössere Rolle die Reparaturen. Seit 1778 kamen häufig fremde Schiffe Seeschadens oder des Winterlagers wegen nach Glückstadt.

Im Jahre 1785 wurde die Meinertsche Werft weiter ausgedehnt. Der Magistrat erhob freilich Bedenken, Meinerts möchte den Schiffbau in Glückstadt monopolisieren; nicht ohne Schwierigkeit gelang es jenem, seine Wünsche hinsichtlich der Erweiterung des Schiffbauplatzes durchzusetzen. Seine Rührigkeit hatte ihm offenbar manche Neider verschafft, die es scheel ansahen, dass er nicht nur Schiffbau, sondern auch mit Pech, Teer und Schiffbauholz einen schwunghaften Handel trieb. Wirksam hat man ihn in der Ausübung seines Berufs nicht hindern können.

Erst 1799 kam es zur Anlegung einer zweiten Werft, die dem Segelmacher Schröder und dem Kaufmann Thiedemann übertragen wurde. Ausserdem baute der Schiffszimmermann Claas Seemann kleine Prahme, Ewer etc.

Auf der Meinertschen Werft wurden in den fünf Jahren 1799 bis 1803 neugebaut elf Schiffe von zusammen ca. 130 Comm.-L., darunter eine Brigg von ca. 50 Lasten; die Schrödersche Werft entwickelte sich langsam. Hinderlich war dem Glückstädter Schiffbau neben der Nachbarschaft Hamburg-Altonas namentlich der im Vergleich zur Ostsee hohe Preis des Holzes; die Commerzlast kam um 1804 im Bau auf ca. 100 Thaler schl.-holst. Cour. zu stehen.

Später verfiel der Schiffbau wieder; Neubauten wurden immer seltener; auch die eigene Rhederei nahm ab.

D. Neustadt.

In Neustadt haben vielleicht schon die Vitalienbrüder im 15. Jahrhundert Schiffe gebaut.¹⁾ Im 17. und 18. Jahrhundert war der Schiffbau hier nicht unbedeutend. König Christian IV. liess hier 1640 und 1641 Kriegsschiffe bauen²⁾; ebenso seine Nachfolger Friedrich III.³⁾ und Christian V.⁴⁾ Auch für portugiesische Rechnung scheint ca. 1647 ein Schiff von 300 Lasten in Neustadt gebaut zu sein.⁵⁾ Aber auch Handelsschiffe lieferte Neustadt. Nach den Lübecker Lastadienbüchern wurden im 17. Jahrhundert in Neustadt für Lübecker Rechnung gebaut:

1631: 1 Schiff — 70 Lasten	1655: 1 Schiff — 170 Lasten
1634: 1 „ — 40 „	1656: 1 „ — 100 „
1652: 1 „ — 45 „	1660: 1 „ — 35 „

Auch für andere als Lübecker Rechnung wird Neustadt gebaut haben; namentlich für die eigene Rhederei, die, wenn zwar nicht bedeutend, doch jedenfalls bestand. Der Neustädter Bürgermeister Nieman liess 1623 in eigenem Fahrzeuge Korn von der Insel Pöl holen.⁶⁾

In Lübeck war man über den Neustädter Schiffbau sehr wenig erfreut.⁷⁾ Als man im Jahre 1643 in Erfahrung brachte, dass Herzog

1) Koppmann, Recesse d. Hansetage VII, No. 454.

2) Bricka & Fridericia, Kong Christian IV. egenh. Breve. 1636/40 S. 422; 1641/44 S. 10, 15; Tillaeg S. 77.

3) Bruun, Curt Sivertsen Adelaer S. 226.

4) Garde, Efterretninger om den danske og norske Søemagt I, 165.

5) Reichsarchiv Haag, Berichte des holl. Residenten Schrassert in Hamburg 1648, Mai 13. 27., Juni 17 (st. vet.).

6) Koppmann in Hans. Gesch. Bl. 1885, S. 139.

7) Vgl. oben S. 55.

Friedrich am 5. November 1642 dem Albert Baltser Berents und Leonhard Marselis, von denen ersterer an den erwähnten Kriegsschiffbauten beteiligt gewesen, einen Begnadigungsbrief für Schiffbauten verliehen hatte, schrieb der Rat am 15. Februar an den Herzog und schilderte ihm die Nachteile, die jener Schiffbau sowohl für das Land wie für Lübeck habe; für das Land, weil es seines besten Schatzes, des Holzes, beraubt werde, für Lübeck, weil es durch diese Holzverwendung und den selbständigen Schiffbau Neustadts geschädigt, ja ruiniert würde. Der Rat forderte den Herzog auf, dem hochschädlichen Holzverkauf und zumal dem „Privat-Schiffsbau“ ein Ende zu machen; schon die Kriegsschiffbauten für den König von Dänemark hätten die Holzungen arg verwüstet.¹⁾ Der Herzog beruhigte hierauf mit Schreiben vom 23. Februar Lübeck; jener Schiffbau solle „zu keiner aemulation oder praejuditz der Stadt Lübeck“ dienen; die Sorge über die Holzverwüstung nahm der Herzog auf sich, indem er bemerkte, dass, wenn der Adel zum hiesigen Schiffbau das Holz nicht liefern dürfte, er es nach Holland oder anderswohin verhandeln werde.²⁾

Über den Umfang des Neustädter Schiffbaues in dieser Zeit sind wir nicht unterrichtet; periodisch scheint er nicht unbedeutend gewesen zu sein. Auch im 18. Jahrhundert hat er bestanden; aus gewissen Gebäuden schliesst Schulze³⁾ auf Schiffbauten zwischen 1712 und 1720. Im Jahre 1735 wurde von vier Neustädter Schiffszimmermeistern über die grossen Holzverschiffungen geklagt, die den „einträglichen Schiffsbau“ der Stadt gefährdeten. Schon 1722 hatte eine herzogliche Resolution die Wegschiffung des Holzes untersagt; im Mai 1735 erging der herzogliche Bescheid, dass die Ausfuhr des ismarischen und bischöflichen Holzes nicht zu hemmen sei, dass aber Schiffbauholz nur mit herzoglicher Erlaubnis ausgeführt werden dürfe.

Auch in anderer Weise wurde dem Schiffbau der Stadt fortdauernd besondere Pflege gewidmet. Vornehmlich auf dem Gebiete der Besteuerung. Eine herzogliche Resolution vom 27. September 1738 setzte für Neustadt die Innsten-Gelder fest; die Handwerker, die kein eigenes Haus hatten, sollten nur die halbe Nahrungssteuer zahlen, das Innstengeld aber ganz entrichten; die aber bei Schiffsbau-

1) Über die Lieferungen von Holz etc. nach Dänemark und die Beteiligung des Alb. B. Berns und Marselis an ihnen vgl. Lind in Hist. Tidskrift, 6. Raekke, 5. Bd., namentlich S. 379.

2) Schlesw. St.-Arch. A. XX, No. 2902; hier und XXI, No. 1011 das ungedruckte Material über Neustadt.

3) Ursachen vom Verfall der Stadt Neustadt etc. (Lüb. 1798) S. 31.

arbeiten und Zimmermeistern beschäftigt waren, sollten zwar die halbe Nahrungssteuer zahlen, vom Innstengelde aber ganz frei sein.

Der Herzog ging noch weiter; am 8. Oktober 1738 verhiess er den Bürgern in Neustadt, die ein Schiff bauen wollten, die fünfjährige Freiheit von allen Lasten von der Zeit an, wo das Schiff fertig war; ebenso wurde den zur See handelnden Bürgern eine fünfjährige Zoll-, Licent- und Hafenfreiheit verliehen, wie auch allen denen, die innerhalb solcher Zeit sich hier bürgerlich niederliessen, um Handel zu treiben oder Schiffe zu bauen; den Fremden, die Winterlager im Hafen hielten, wurde die Hälfte der bisherigen Zoll-, Hafen- und Lastgelder erlassen. Endlich wurden die Schiffbaumeister vorläufig von allen Lasten und Kontributionen befreit.

Ob diese ausserordentlichen Privilegien das Schiffbaugewerbe noch blühender gemacht haben, als es schon war, muss dahingestellt bleiben; es war ohne Zweifel schon damals das einträglichste Gewerbe der Stadt; „zum grössten Vergnügen aller Einwohner“ blühte seit einigen Jahren der Schiffbau hier so, „dass Gott sey Dank keine Stelle leer gesehen wird“, schrieb im August 1739 der Magistrat. Die besten Häuser und Höfe gehörten den vier Schiffszimmermeistern. Deshalb war man auch mit jener Befreiung von Abgaben, die dem reichsten Gewerbe zu teil geworden, wenig zufrieden. Der Magistrat beschwerte sich wiederholt bei der Regierung; und durch Bescheid vom 21. April 1747 wurden jene den Schiffszimmerleuten und Meistern am 27. September und 8. Oktober 1738 verliehenen Freiheiten wieder aufgehoben. Der Schiffbau hörte deshalb nicht auf; und, wenn er durchschnittlich etwas sich verringerte, so ist es doch zweifelhaft, ob jener Aufhebung der Privilegien die Schuld daran zuzuschreiben ist. Alljährlich wurden etliche Schiffe gebaut¹⁾, nicht nur für eigene Rechnung, sondern auch für andere Häfen, vornehmlich Apenrade, Altona etc.²⁾

Es ist interessant, dass 1755 auch der Vorschlag gemacht wurde, den in Kiel oder Neustadt gebauten Schiffen, solange sie für Rechnung grossfürstlicher Unterthanen fuhren, eine bevorzugte Stellung in den Abgaben der russischen Häfen zu gewähren³⁾; ein Vorschlag, der zu keinem positiven Resultat geführt hat, der aber, wenn verwirklicht, der Rhederei jener Städte gewiss vorteilhaft geworden wäre.

1) Vgl. Hille in Zeitschr. d. Ges. f. schlesw.-holst.-lauenb. Geschichte VII, 260.

2) Rigsarkiv Kopenhagen; vgl. Schulze, S. 32.

3) Hille, a. a. O. S. 277.

Allmählich verfiel der Schiffbau. Nach Schulze¹⁾ wurden 1736 bis 1746 jährlich fünf Schiffe gebaut, 1746—1756: 4; 1757—1766: 3; 1767—1776: 2; 1777—1786: 1. Von da an wurden die Schiffbauten immer seltener. Erst, wie es scheint, in den dreissiger Jahren des 19. Jahrhunderts, begann der Schiffbau wieder.²⁾

E. Kiel.

Über den Kieler Schiffbau fehlen für die ältere Zeit positive Nachrichten; vielleicht haben schon die Vitalienbrüder im 15. Jahrhundert in Kiel Schiffe gebaut³⁾; wahrscheinlich ist der Schiffbau hier noch älter. Schon frühzeitig hat ferner Kiel das Recht in Anspruch genommen, dass von der Stadt seewärts bis in die offene See niemand Schiffe bauen dürfe, sondern dies ausschliesslich der Stadt Kiel zustehe.⁴⁾

Im Jahre 1632 behauptete sie dies Recht gegen die Moltkes, die auf dem Schrevenborn⁵⁾ unter der Gerichtsbarkeit der Wittwe des Gerhard Ranzau ein neues, grosses Schiff bauten; „ab immemoriali seculo“ habe die Stadt dies Recht „ersessen“. Auf dem Schrevenborn waren, wie Heinrich Ranzau, Amtmann zu Rendsburg, damals den Kielern schrieb, schon vor längeren Jahren unbeanstandet mehrere Schiffe gebaut.⁶⁾

Nichtsdestoweniger behauptete die Stadt ihr Recht, wenn sie allerdings seine Verletzung nicht immer verhindern konnte. Im Jahre 1653 gestattete sie dem Jürgen Ditmers, Häuerling zu Möltenort, den Bau eines Schiffes von zwölf Lasten bei Haikendorf; doch musste er sich verpflichten, binnen Jahr und Tag mit dem neuen Schiffe nach Kiel zu kommen und hier Bürger zu werden, inzwischen aber nichts zum Nachteil der Stadt zu thun, auch das Lastdiengeld hier zu entrichten.

Letzteres war festgesetzt in der Brückenordnung, wohl schon

1) S. 33.

2) Statistik des Handels etc. (Schleswig 1835) S. 189.

3) Koppmann, Hanserezesse VII, No. 454.

4) Über das Recht Kiels am Kieler Hafen vgl. Burchardi in Zeitschr. d. Ges. f. schlesw.-holst.-lauenb. Gesch. II, 317 ff.

5) Vgl. Schröder & Biernatzki, Topographie von Holstein, 2. Aufl. II, 422.

6) Kiel. St.-Arch., dem auch die übrigen Mitteilungen in diesem Abschnitt, wenn nicht andere Quellen genannt werden, entnommen sind.

der von 1574¹⁾), und bestand in einer Abgabe, die für jedes neu-gebaute Schiff, ehe der Kiel gestreckt wurde, gezahlt werden musste; nach der Brückenordnung von 1728 betrug sie 8 β pro Last; später, 1749 wurde die Abgabe dem in Eckernförde üblichen Modus angepasst und nicht nur nach den Lasten, sondern auch der Länge des Schiffes berechnet.²⁾

Auch der Verkauf von Schiffen von der Stadt war nach der Brückenordnung nicht ohne weiteres gestattet; „welcher Bürger sein Schiff, solange es noch einigermaßen brauchbar ist, verkauft, soll an der Brücke geben für jede Last, so das Schiff führet, 2 \mathscr{L} Lüb., desgleichen wenn fremde Schiffe verkauft werden, wird ebenfalls 2 \mathscr{L} Lüb. à Last an der Brücke bezahlt“, bestimmt § 19 der Brückenordnung von 1728.

Statistisches über den Kieler Schiffbau ist bis in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts nicht zu finden gewesen³⁾; die Thatsache des Schiffbaues steht ausser Zweifel; einzelne Bauten werden erwähnt. So bat im Jahre 1746 der Kaufmann und mehrfach erwähnte Rheder Berend Jakob Tamsen den Rat um einen anderen Platz zum Bau einer 2 Deck-Fregatte von 42 Ellen Länge, da der vorhandene Schiffbauplatz besetzt war; er müsse sonst nach dem Ellerbeck gehen und dort bauen. Im Jahre 1748 wurde im Auftrage des in Russland residierenden Herzogs und Grossfürsten Peter in Kiel ein Fahrzeug gebaut, das bestimmt sein sollte, pünktlich und schnell Austern für die herzogliche Tafel in regelmässiger Fahrt von Kiel nach St. Petersburg zu bringen; andere Frachten oder auch Passagiere durften, wenn die Fahrt dadurch nicht verzögert wurde, mitgenommen werden. Das Fahrzeug fiel aber viel zu gross aus und konnte mit voller Ladung nicht nach St. Petersburg aufkommen, war übrigens auch ein schlechter Segler; es wurde für eine Reise nach Bordeaux verfrachtet, lag 1751 im hamburgischen Hafen und ist dann wohl verkauft worden.⁴⁾

Der erwähnte Anspruch Kiels auf das ausschliessliche Recht des Schiffbaues an der Förde führte im Jahre 1760 zu einem

1) Diese erwähnt Volbehr in Mitteil. d. Ges. f. Kieler Stadtgeschichte H. 3 u. 4 (Kiel 1881), S. 52/53.

2) Die Brückenordnung von 1728, Aug. 9. mit dem Nachtrag von 1749 ist Manuskript der Kieler Univ.-Bibliothek.

3) Die Brückenprotokolle, die solches Material liefern würden, waren leider nur von 1728—1739 im Kiel. St.-Arch. auffindbar.

4) Schlesw. St.-Arch., A. XXI, No. 7.

scharfen Konflikt.¹⁾ Im August erfuhr man nämlich in Kiel, dass bei Holtenau auf dem Gute Seekamp Schiffbauanstalten in nicht unbedeutendem Umfange gemacht würden; 70—80 Schiffszimmerleute, auch Reepschläger, sollten dort arbeiten, zahlreiches Bauholz aufgehäuft sein, drei bis vier Schiffe auf dem Stapel stehen.

Diese Nachrichten entsprachen im wesentlichen den Thatsachen; zwei Schiffe waren halbfertig, ein anderes von 160 Lasten lief im Spätherbst vom Stapel und wurde an einen Kieler Kaufmann verkauft.

Der Rat von Kiel zögerte nicht, energisch gegen diesen die städtischen Privilegien verletzenden Schiffbau Front zu machen; das Geheime Regierungs-Konseil, das den Rat amtlich auf jene Vorgänge aufmerksam gemacht hatte, stand ihm darin bei. Im Einverständnis mit dem Konseil protestierte der Rat bei dem Eigentümer von Seekamp, dem Grafen Schack, gegen den Schiffbau, wie auch gegen den nicht weniger die Privilegien verletzenden Verkauf von Schiffen. Das Geheime Konseil berichtete überdies am 11. Dezember 1760 an den Herzog und äusserte dabei seinen Verdacht, dass dies nicht nur ein privates Unternehmen sei, sondern wohl gar unter der Hand von seiten des Kopenhagener Hofes oder der dortigen Kammer unterstützt werden möchte.

Die zahlreichen Mahnschreiben an den Grafen von Schack hatten freilich nicht viel genützt. Doch zweifelte schon seit dem Sommer 1761 der Kieler Rat nicht an dem baldigen Aufhören jenes Schiffbaues. Der Unternehmer, Tamsen aus Eckernförde, starb, und sein Nachlass geriet in Konkurs. Im Frühjahr 1763 aber machten wieder Anzeichen sich bemerkbar, dass der Schiffbau neu auflebte.

Nun wurde, wie der Geh. Rat v. Holmer in Kiel bereits früher vorgeschlagen hatte, die Vermittlung des russischen Hofes angerufen. Wirklich machte dieser die Angelegenheit zum Gegenstand einer diplomatischen Verhandlung mit Dänemark. Am 21. April (2. Mai) 1764 überreichte der dänische Gesandte in St. Petersburg, v. d. Osten, dem Grafen Panin eine Note, in der es heisst: „dass, obschon die Gerechtsame, auf welche die Stadt Kiel sich gründet und vermöge deren sie befugt zu seyn glaubet, dem Besitzer eines adelichen Guts verhindern zu können, von seinem übrigen Holze einen nützlichen Gebrauch zu machen, Ihro Maj. dem Könige gänzlich unbewust sind und von Höchst Denenselben auf keine Art und Weise anerkannt

1) Kurz berührt von Volbehr a. a. O. S. 53; oben geschildert nach St.-Arch. Kiel und St.-Arch. Schleswig A. XXI, No. 955.

werden können: so haben dennoch Ihre Königl. Majestät, um keine Gelegenheit zu versäumen, Allerhöchst Dero für den Russisch Kaiserlichen Hof hegende Freundschaft an den Tag zu legen, gnädigst zu resolviren geruhet, den Herrn Grafen von Schack als Besitzer des Gutes Seekamp zu engagiren, sich aller Unternehmungen zu enthalten, welche zur Bestätigung der falschen Muthmassungen und übelgegründeten Beschwerden der Stadt Kiel dienen könnten.“

Damit war die Sache erledigt, und der Rat von Kiel beruhigt. —

Der Kieler Schiffbau verdankte in jenen Jahrzehnten fast ausschliesslich dem Rheder Berend Jakob Tamsen seine Nahrung. Dieser allein liess in Kiel neue Schiffe bauen; er holte sich Schiffszimmerleute von auswärts und schloss mit den einheimischen eine Vereinbarung, nach der sie für ihn jahrein jahraus arbeiteten, wogegen er sie Winters und Sommers, auch wenn keine Arbeit vorhanden, unterhielt; nur wenn ein anderer Kieler Kaufmann ein Schiff ausbessern lassen wollte, überliess Tamsen diesem einen von den drei Kieler Schiffszimmerleuten. Dieser Modus bewährte sich, und als es 1762 darüber zum Streite mit einem anderen Kieler Bürger kam, billigte die Regierung das Verfahren Tamsens.

Schon dieses Verhältnis, die Abhängigkeit des Schiffbaues von einem Unternehmer, das Vorhandensein von nur drei einheimischen Schiffszimmerleuten beweist die geringe Bedeutung der Kieler Schifffahrt. Den Verfall ihres See-Commerci schrieb die Stadt zum Teil dem Mangel an ordentlichen Verfügungen der Obrigkeit zu; dem Rate seien, so klagte er in einem Berichte vom 27. Mai 1762, die Hände gebunden; er setze sich bei jeder selbständigen Entscheidung der Gefahr aus, von der Stadtkommission Verweise zu erhalten.

Der Schiffbau scheint verhältnismässig bedeutender gewesen zu sein als die eigene Schifffahrt; für fremde Rechnung wurden Schiffe gebaut, so Transportschiffe für Russland.

Tamsen nahm den an sich schon nicht grossen Schiffbauplatz an der Brücke derartig in Anspruch, dass der Rat 1763 dem Commerzkommissar Heesch erlaubte, ein Schiff auf dem Vorstrande bei Ellerbeck zu bauen, selbstverständlich unter Bezahlung der Kieler Brückengebühren. Von der Stadt wurde Tamsen sehr bevorzugt; gar mancher Schiffbaulustige, der ebenfalls an der Brücke bauen wollte, musste ihm weichen; der Stadt lag daran, in Tamsens Arbeitern ein stets verfügbares Personal festzuhalten.

Von 1766 an liegen uns die Schiffbauzahlen für Kiel vor¹⁾; sie

1) Schlesw.-Holst. Prov. Berr. 1788, S. 277f.

sind zunächst nicht sehr imponierend. Es wurden gebaut im Jahre 1766: 3 Schiffe ($82\frac{1}{2}$ L.); 1767 und 1768 keins; 1769: 1 ($22\frac{1}{2}$ L.); 1770 keins; 1771: 1 ($12\frac{1}{4}$ L.); 1772—1776 keins; 1777: 1 ($47\frac{1}{2}$ L.); 1778: 2 (60 L.); 1779: 3 ($79\frac{1}{2}$ L.); 1780: 7 ($305\frac{1}{4}$ L.); 1781: 11 ($449\frac{3}{4}$ L.).

Damit war der Höhepunkt erreicht: 1782 wurden nur noch 4 ($180\frac{3}{4}$ L.) gebaut, 1783: 6 ($209\frac{1}{4}$ L.), 1784: 3 (149 L.), 1785: 1 (10 L.).

Die allgemeine Zunahme zeigt sich auch in der Zahl der Schiffszimmerleute; 1781 waren 17 verheiratete und 13 ledige Schiffszimmerleute vorhanden. Im Jahre 1780 beschlossen Rat und Bürgerschaft, dass nötigenfalls der grosse Schiffbauplatz vor dem Flamschenthor zur Schiffswerft eingerichtet werden sollte. Namentlich für dänische Rechnung sind in jener Zeit in Kiel Schiffe gebaut.

Ausser Tamsen bauten nun auch Willers und Diederichsen Schiffe. Der neueröffnete Eiderkanal (1777—1785 gebaut) führte dem Kieler Schiffbau manche Arbeit zu. Schon im Juli 1782 hatte der Rat dem Konferenzrat v. Stemmann eine Vorlage zur Anlegung von neuen Werften auf den Rosenwiesen und anstossenden Ländereien gemacht und darauf hingewiesen, wie vortrefflich diese Werften sich eventuell zum Bau von königlichen Fregatten und Kanalschiffen eignen würden.

Ende des Jahrhunderts nahm der Schiffbau wieder zu. Im Jahre 1792 war nur 1 Schiff (11 L.) gebaut; 1793 aber 3 ($102\frac{3}{4}$), 1794: 3 (54), 1795: 4 (158), 1796: 7 ($200\frac{1}{2}$), 1797: 8 ($245\frac{1}{4}$).¹⁾

Um diese Zeit machte man von Kiel aus noch einmal den Versuch, die alleinige Berechtigung zum Schiffbau an der Förde zu beanspruchen; allerdings ohne Erfolg. Im Jahre 1798 beschwerten sich die Schiffbaumeister, Reifschläger, Segelmacher und Blockdrechsler über Schiffsreparaturen, die ein Schleusenwärter bei Holtenu ausführe. Die Königl. Kanalkommission wies sie kurz ab: mit den Kieler Zünften habe der Kanal nichts zu thun.

Auf dem Grunde des adeligen Gutes Knoop betrieb damals der Schiffszimmermeister Siemsen Schiffbau; mehrere grössere Schiffe liefen hier Anfang des 19. Jahrhunderts vom Stapel; im Jahre 1804 verlegte er diese Werft nach Kiel beim Fischerthor.

Im 19. Jahrhundert hat sich der Kieler Schiffbau weiter und im allgemeinen stets in aufsteigender Linie bewegt.

1) Ebenda, 1798, S. 159.

F. Eckernförde.

In Eckernförde ist Schiffbau jedenfalls schon Anfang des 17. Jahrhunderts getrieben worden. Am 26. Oktober 1621 baten Detlef Isendrudt und Thomas Greve den Herzog um Erlaubnis, Holz aus der Hüttener Waldung zu entnehmen, da sie ein neues Schiff für ihr verlorenes bauen wollten. Dies Gesuch wurde ebenso wie ein ähnliches des Bürgers Peter Bielefeld von 1622 genehmigt. Im Jahre 1624 wollte der Eckernförder Bürger Joachim Blanke sogar ein Schiff von 180 Lasten bauen, ihm den Namen seines Herzogs geben und es zur Fahrt auf Spanien verwenden; er bat den Herzog um Darlehung einiger Geschütze vom Schloss Tondern, und der Herzog gestattete es.¹⁾

Dass diese Schiffe in Eckernförde gebaut wurden, wird zwar ausdrücklich nicht bemerkt, ist aber gerade deshalb wahrscheinlich, weil andernfalls wohl der Bauort erwähnt worden wäre. Auch lag die Hüttener Waldung dicht bei Eckernförde.

Zwanzig Jahre später hören wir von mehrfachen Schiffsbauten. Die dadurch verursachte Lichtung des Waldbestandes veranlasste Beschwerden des Adels der Umgegend, und im Februar 1645 verbot deshalb der Herzog diese Schiffbauten. Er entsprach mit diesem Verbot zugleich den Wünschen des Rates von Eckernförde. Die Stadt litt nämlich um jene Zeit schwer unter der schwedischen Invasion; wenn der Rat aber den Schweden seine Not klagte, wurde er von diesen mit dem Hinweise auf die teuren Schiffsbauten, die nicht nach Not aussahen, abgewiesen. Dass die Schiffe nicht für Eckernförde, sondern für Lübecker Rechnung gebaut wurden, wie der Rat behauptete, wurde allerdings bestritten. Nachträglich gestattete der Herzog mehrere der eingestellten Bauten.

Der Rat nahm damals für die Stadt das Privileg in Anspruch, dass die dort neugebauten Schiffe vor Ablauf von sieben Jahren nicht verkauft werden dürften, ein Anspruch, der allerdings von den Schiffbauinteressenten bestritten wurde, da jene Praxis seit langen Jahren ausser Beobachtung sei. In die Eckernförder Brückenordnung von 1740 wurde eine Bestimmung aufgenommen, nach der die neu erbauten Schiffe vier Jahre bei der Stadt bleiben und, wenn früher verkauft, gewisse Rekognitionen zahlen mussten.²⁾

1) Schlesw. St.-Arch. XX, No. 2729; auch das folgende beruht auf dieser Akte.

2) Corp. Stat. Slesvic. II, 163.

Baasch, Beiträge.

Kleinere Schiffbauten hat die Stadt wohl immer gehabt; der vortreffliche, tiefe Hafen musste dem Schiffbau zu gute kommen; doch war der Handel nur unbedeutend.¹⁾

Mitte des 18. Jahrhunderts betrieb in Eckernförde der Bürger Johann Hass einen lebhaften Handel mit Eichenholz; er baute jährlich drei bis vier Schiffe meist für eigene Rechnung und verkaufte sie dann an ein- und ausheimische Handelsleute; mit seinem Schiffbau beschäftigte er in der Regel ca. 40 Personen.²⁾ Etwas später in den fünfziger und sechziger Jahren wird Friedr. Wilhelm Otte als strebsamer Rheder genannt; er baute Schiffe für den Walfisch- und Robbenfang und beabsichtigte auch auf dem Gute Seekamp an der Kieler Förde Schiffe zu bauen; er gab diesen Plan erst auf, als der Kieler Magistrat sich dagegen erklärte; nun wandte er 1764 sich mit seinen Bauten nach Eckernförde.³⁾ Hier hatte soeben eine königl. Konzession vom 27. Dezember 1763 dem Schiffbau weitere Aussichten eröffnet, indem der Stadt das bisher streitig gewesene Hafenufer „zur Aufnahme des Commercii und Bequemlichkeit des Schiffbaues“ überlassen wurde.⁴⁾

In den siebziger Jahren waren der Bürger Lichtappel und der Hofagent Bruyn im Schiffbau thätig, ferner Detlef Rohlfen. Zwischen den erstgenannten und Rohlfen kam es 1779 zu einem Konflikt; Rohlfen wurde beschuldigt, jenen auf unerlaubte Art und durch Versprechen höheren Lohns die Arbeitsleute abspenstig gemacht zu haben. Der Magistrat trat aber sehr entschieden für den Beschuldigten und die Freiheit in der Wahl der Arbeiter ein. Die Entscheidung fiel dann gegen die Kläger aus.

Der genannte Agent Bruyn baute um 1780 mehrere Defensionschiffe; auch für Altonaer Rechnung fanden damals verschiedene Bauten in Eckernförde statt.⁵⁾

G. Flensburg.

Ein Hinweis auf Flensburger Schiffbau findet sich in der Verordnung, die König Friedrich II. am 30. September 1566 für diese Stadt erliess und in der es heisst: „Zudem wollen Wir auch,

1) Vgl. Falcks Archiv f. Gesch. etc. d. Herzogthümer II (1843), S. 349.

2) Kopenh. Rigsarkiv. Diverse Sager etc. 1736—1796.

3) Rigsarkiv, Reg. 655; Stadtarch. Kiel.

4) Schlesw.-Holst. Prov.-Berr. 1818, S. 127.

5) Ebenda, 1787, S. 347 ff.

dass kein Schiff, so in gedachter Unser Stadt Flensburgk erbauet wird, vor Vorlauff sechs Jahren, die zu derselben besten zum wenigsten so lange zu gebrauchen, darvon vorkauft werden soll.“¹⁾

Schiffbau ist immer mehr oder weniger in Flensburg getrieben, ohne dass wir viel Einzelheiten darüber erfahren. Schon die nicht unbedeutende Rhederei der Stadt, die um 1590 ca. 200 kleine und grosse Schiffe umfasste, deutet darauf hin.²⁾

Um die Mitte des 18. Jahrhunderts wird ein „Schlepphelling“ erwähnt, auf dem Schiffe ausgebessert wurden; diese nützliche Einrichtung ging von dem Kloster aus und führte deshalb zunächst zu einem Prozess mit der Stadt. Eine königl. Kommission gestattete dann den Bau, und die dort etablierten Schiffszimmerleute durften ihr Gewerbe fortsetzen, „weil dasselbe zu der in den königl. Landen möglichst zu befördernden Navigation unentbehrlich.“³⁾

In der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts ist der Flensburger Schiffbau augenscheinlich nicht unbedeutend gewesen; die Flensburger wandten sich, nachdem die ersten Schwierigkeiten überwunden waren, mehr und mehr der Rhederei zu. „Die bekandlich zur Arbeit und Sparsamkeit jederzeit geneigt gewesene Flensburgische Einwohner gingen mit ihren erbaueten Schiffen selbst nach ausländischen Oertern etc.“, heisst es in einer im Jahre 1746 dem Könige überreichten Druckschrift.⁴⁾

Von dem Aufschwunge des Schiffbaues im letzten Viertel des Jahrhunderts zog auch Flensburg seinen Nutzen. Gegen die Verordnung von 1776 betr. den Bau von Defensionsschiffen hatte man in Flensburg allerdings viel einzuwenden; man sah sie an als schädlich für die freie Entwicklung des Schiffbaues und beklagte andererseits den zunehmenden Mangel an Schiffbauholz. Dennoch konnte ein Bericht über Gewerbe und Fabriken in Flensburg vom Jahre 1779⁵⁾ mit Genugthuung darauf hinweisen, dass der Schiffbau sehr beträchtlich sei und ein Schiff, kaum vom Stapel, von einem neuen, das man

1) Staatsarch. Schlesw. C. XIX, 1, No. 48; vgl. Wolff in Zeitschr. d. Ges. f. schlesw.-holst.-lauenb. Gesch. IV, 84.

2) Westphalen, Monumenta I, 55.

3) Corp. Stat. Slesvic. II, 800; vgl. Holdt, Flensburg früher u. jetzt (Flensb. 1884) S. 141.

4) „Fortsetzung der Ihro Kön. Maytt. pp. im Jahr 1745 — überreichten Deduction betr. die uhralte Flensburgische Zoll- und Handlungs-Freyheit auf Dänemark und Norwegen etc.“

5) Kopenh. Rigsarkiv. Diverse Sager vedk. Hertugdömmene etc. 1736 bis 1796.

aufgesetzt, abgelöst werde. Von den 137 Schiffen, die damals den Flensburgern gehörten, waren 82 und zwar die weitaus grössten daselbst gebaut, nur neun waren ausserhalb Landes, die übrigen auf anderen inländischen Werften gebaut. Über Grösse und Bemannung dieser 137 Schiffe belehrt folgende Liste:

	Zahl	Lasten	Steuer- leute	Ma- trosen
Von 1— 5 Lasten	2	5 $\frac{1}{2}$	—	2
„ 5— 10 „	11	89	6	17
„ 10— 20 „	43	611 $\frac{1}{2}$	42	86
„ 20— 30 „	29	680	29	93
„ 30— 50 „	23	901	23	103
„ 50— 75 „	17	1021 $\frac{1}{2}$	17	108
„ 75—100 „	10	830	11	91
„ 100 und darüber	2	203 $\frac{1}{2}$	2	20
Summa	137	4342	130	520

Im Jahre 1780 waren in Flensburg drei Schiffszimmermeister, 1797 aber fünf und 200 Gesellen; im letzteren Jahre besass die Stadt 257 Schiffe.¹⁾

H. Sonderburg.

In Sonderburg liess König Johann von Dänemark Anfang des 16. Jahrhunderts ein Kriegsschiff bauen, um Lübeck damit zu bekriegen.²⁾ Sonst wissen wir über den dortigen Schiffbau nicht viel. Aus den Protokollen des Schiffergelags ergeben sich für den Anfang des 18. Jahrhunderts mehrfache Schiffbauten.³⁾ Auf solche weist hin auch die Anwesenheit eines Segelmachers; er verliess 1715 den Ort, zwei andere traten an seine Stelle und hatten gut zu thun.⁴⁾ Ende des 18. Jahrhunderts und Anfang des 19. war der Schiffbau in Sonderburg rege, auch die Rhederei nicht unbedeutend.⁵⁾

1) Schlesw.-Holst. Prov. Berr. 1797, H. 7, S. 218, 228. — Über die neuere Entwicklung vgl. Holdt, 154ff.

2) Schäfer, Hanserecesse V, No. 603, 609.

3) Döring in Zeitschr. d. Ges. f. schlesw.-holst.-lauenb. Gesch. XXVI, 452f.

4) Kopenh. Rigsarkiv, Oecon. u. Comm.-Coll.

5) Statistik des Handels, der Schifffahrt etc. S. 243f.; vgl. auch die Brücken- u. Hafenordnung von 1778, Chronol. Samml. 1778, S. 26f.

I. Apenrade.

Für Apenrade haben wir das Zeugnis einer fürstlichen Privilegierung des Schiffbaues, nämlich aus dem Jahre 1670. Schon vorher ist hier Schiffbau getrieben. In diesem Jahre aber bauten dort mehrere Bürger neue Schiffe mit der Absicht, sie sogleich wieder nach anderen Orten zu verkaufen; schon kurz vorher hatten sie mehrere neue Schiffe verkauft. Das wurde von dem Magistrat angesehen als eine Schwächung der „bisher alhie gewesenen kleinen Nahrung“, ja als der Anfang des Ruins dieses Erwerbes und der kleinen Schifffahrt; nur die Verkäufer würden den Gewinn, den Verlust aber der „kleine Mann“ haben. Der Magistrat wandte sich an den Herzog, als dessen Pflicht es hingestellt wurde, zu sorgen, dass der „gemeine Man bey seinem Stücke Brot erhalten werde“. Auf die in Sonderburg und anderen benachbarten Städten geltende Praxis hinweisend, verlangte der Magistrat, dass jedes in Apenrade neu-gebaute Schiff vier Jahre bei der Stadt bleiben, andernfalls entsprechende Entschädigung leisten müsse.

Durch Privileg vom 28. März 1670 verlieh Herzog Christian Albrecht das gewünschte Privileg; nach ihm sollte für jedes in Apenrade gebaute Schiff, wenn es gleich verkauft wurde, vier Thaler per Last gezahlt werden; wenn der Verkauf nach einem Jahre stattfand, drei Thaler; wenn nach zwei Jahren zwei Thaler, nach drei Jahren ein Thaler.¹⁾ Doch sind in der Folge mehrfach Ausnahmen von dieser Anordnung gemacht worden.

Apenrade hat im 18. Jahrhundert eine nicht unbedeutende Rhederei gehabt; doch klagte man über die vielen Schiffer auf den Dörfern am Strande, die den städtischen Schiffern den Verdienst nahmen und vor letzteren den Vorteil billigerer Lebensnahrung voraus-
hatten.²⁾ Das Schiffsmaterial für die Apenrader Rhederei ist nur zum Teil in Apenrade gebaut; namentlich Lübeck lieferte Schiffe. Im 19. Jahrhundert hat Apenrade zeitweise lebhaften Schiffbau getrieben; von 1818—1834 wurden 23 Schiffe von 1741 Lasten gebaut.³⁾

K. Hadersleben.

Hadersleben besass nach Heinrich Ranzau Ende des 16. Jahrhunderts 20 kleine und grosse Fahrzeuge. Auch Schiffbau hat wohl

1) Corp. Stat. Slesv. II, 434.

2) Kopenh. Rigsarkiv. Reg. 646 u. 632.

3) Statistik des Handels etc. S. 22.

schon früh bestanden, ohne dass wir nähere Nachrichten besitzen. In den dreissiger Jahren des 18. Jahrhunderts legte man dem Schiffbau Hindernisse in den Weg, augenscheinlich weil die Holzungen geschont werden sollten. Der Schiffbau ward deshalb eingeschränkt, so dass der Magistrat und das Commerzkolleg die kgl. Rentekammer im Jahre 1738 dringend um Wiederherstellung des freien Schiffbaues baten¹⁾; mit der gerade damals erlassenen Instruktion für das neu-geschaffene Commerzkolleg, die Pflege des Schiffbaues empfahl²⁾, stand jene Erschwerung freilich im Widerspruch.

Nach einem Berichte vom März 1778 war im Amte Hadersleben keine Schifffahrt, ausser das die Eingesessenen des Schlossgrundes, wie die Bürger in der Stadt ihre Waren theils durch einheimische, theils fremde Schiffe versandten und kommen liessen; auf dem Schlossgrunde wohnten vier Schiffer, die eigene Fahrzeuge von 13—30 Lasten besaßen.³⁾

Die wenige Schifffahrt und mit ihr der Schiffbau nahm infolge der argen Vernachlässigung des Fahrwassers der Förhrde immer mehr ab; erst in der Mitte des 19. Jahrhunderts haben sich die Hafenverhältnisse verbessert, und Schifffahrt und Schiffbau sich gehoben.⁴⁾

L. Tönning.

Im Jahre 1613 erhielt Tönning einen neuen Hafen, der alte wurde 1616 zugeworfen.⁵⁾ Schon bald darauf hören wir von dem Projekte der Anlegung einer Werft. Peter Cornelius, „Heubtmeister“ zu Tönning, wollte einen Schiffshelling am Aussendeich errichten, wo neue Schiffe gebaut, alte ausgebessert werden konnten.⁶⁾ Er bat deshalb im Jahre 1619 den Herzog um eine Konzession und erinnerte in seiner Bittschrift daran, dass schon des Herzogs Vater, Johann Adolf († 1616), eine solche Absicht gehabt und einen Platz am Aussendeich angewiesen habe. Am 27. November 1619 erging des

1) Rigsarkiv Kopenhagen.

2) Lautrup, Chronik u. Monographie d. Stadt Hadersleben (1844), S. 185 ff.

3) Rigsarkiv, Reg. 655.

4) Lautrup, S. 150; Kier, Der Hafenbau d. Stadt Hadersleben (Altona 1854).

5) Wolfhagen, Beschreibung der St. Tönning, im Neuen Staatsb. Magazin IV, 726; W. kennt erst 1651 einen Schiffbauer in Tönning.

6) Dieses und das folgende nach Schlesw. St.-Arch. A. XX, No. 3014.

Herzogs Bescheid aus Gottorp: zunächst solle der Ort besichtigt und ein Kostenanschlag gemacht werden. Von Cornelius ist seitdem nicht mehr die Rede. Der Herzog behielt aber die Sache im Auge und trug im Jahre 1622 dem Hafenmeister Matthias Lypotius die Anlegung der Schiffszimmerstätte auf. Sie wurde im nächsten Jahre fertig und nun zur Verpachtung ausgebaut. Durch letztere hoffte der Herzog die doppelten Zinsen von den Kosten zu erhalten; es wurden aber nur 90 Thaler jährlich geboten und, wie es scheint, mehr auch nicht erzielt.

Über die weitere Entwicklung dieser Werft sind wir nicht unterrichtet¹⁾; sie wird bei der verhältnismässig lebhaften Schifffahrt, die von der Stadt unterhalten wurde, nicht unbeschäftigt gewesen sein.

Auch die Konzession, die im Jahre 1700 Herzog Friedrich der Stadt verlieh²⁾ und nach der die einheimischen Schiffer in Befrachtung der Güter den Fremden vorzuziehen waren, weist auf den Schiffbau hin; die Tönninger Schiffer werden angehalten, zur Gegenleistung „sich mit tüchtigem Fahrzeug, gleich Fremden, zu versehen“. Damals lag die Schifffahrt allerdings darnieder; und eine Urkunde von 1706, durch die eine neue Hellings-Anlage begründet werden sollte, ignoriert jene alte ganz. Am 28. November jenes Jahres wurde durch herzogliche Beurkundung dem Schiffszimmermeister Harder Hinrich Rheemann „zu Aufnahme der Schifffahrt und Besten Unserer Stadt und Veste Tönning“ gestattet, am Hafen einen Helling anzulegen; innerhalb zehn Jahren sollte keinem Anderen als ihm erlaubt sein, in Tönning oder einem anderen Eiderstädtischen Hafen solchen Helling anzulegen; auch wurde er befreit von allen Abgaben, Zöllen, Werbungen etc.; ein etwa neu von ihm zu bauendes Haus sollte ebenfalls frei von allen bürgerlichen Lasten sein. Soviel guten Willen der Landesherrschaft diese Vergünstigungen beweisen, so wenig Vertrauen scheint man in die Ausführung des Planes gesetzt zu haben; schon eine Randbemerkung zu der Urkunde drückt den Zweifel mit den Worten aus: „ob er auch würckl. Schiffe bauen wird?“

Der Zweifel scheint berechtigt gewesen zu sein; von der Thätigkeit eines Hellings hören wir nichts.

Im Jahre 1740 wurde abermals eine Konzession zur Anlegung

1) In einem Schreiben des Sekretärs Gualtherus in Friedrichstadt an den Herzog vom 23. Nov. 1637 wird auf den Tönninger Helling hingewiesen (Schlesw. Archiv A. XX, No. 2765a).

2) Corpus Stat. Slesvic. III, 2, S. 61.

eines Schiffshelling erteilt.¹⁾ Von einem Betriebe auf ihm ist nichts bekannt.²⁾ Die Tönninger Schifffahrt verfiel immer mehr teils infolge des schlechten Zustandes des Hafens, teils infolge der grossen Konkurrenz der holländischen, ostfriesischen und anderen Schiffer.³⁾ Auch die Eröffnung des Eiderkanals und der amerikanische Krieg scheinen den Schiffbau nicht belebt zu haben, wenn im übrigen auch beide Ereignisse den Wohlstand der Stadt günstig beeinflusst haben.

Erst 1801 wurde von Joh. Lexow eine gute Schiffswerft angelegt. In jenen Jahren sind mehrere Schiffe in Tönning vom Stapel gelaufen.⁴⁾ Die kurze, aber hohe Blüte, die in der Zeit der Elbsperre Tönning zu teil wurde, kam dem dortigen Schiffbau nicht zu gute. Die Arbeitslöhne waren so hoch gestiegen, dass der Schiffbau nicht dabei bestehen konnte.

IX.

Wismar.

Wismars Schiffbau ist sehr alt. Darauf deutet schon, dass im Jahre 1211 Kaiser Otto IV. dem Bistum und Domkapitel zu Schwerin bestätigte, dass die Bürger von Schwerin im Hafen von Wismar stets zwei grosse Schiffe (Koggen), wie auch kleinere Fahrzeuge in unbeschränkter Zahl zu Handelszwecken halten dürften.⁵⁾ Zur Zeit der Hanse hat die Stadt ohne Zweifel Schiffbau getrieben; thatsächliche Mitteilungen mangeln allerdings fast völlig. Doch liegt aus dem Jahre 1411 das Statut einer Bruderschaft der Schiffszimmerleute vor⁶⁾; es enthält lediglich Bestimmungen über die inneren Verhältnisse der Bruderschaft und ist keine eigentliche Amtsrolle.

Im 16. Jahrhundert hat im allgemeinen wohl die Wismarsche Schifffahrt abgenommen. Als im Jahre 1535 Wismar mit den übrigen wendischen Städten gegen Dänemark rüsten sollte, erklärte die Stadt,

1) Ebenda, S. 76.

2) In der Beschreibung der Stadt im „Danske Atlas“ Tom. VII (Kiöbenh. 1781) 822 ff. findet sich über Schiffbau nichts.

3) Kopenh. Rigsarkiv 646 u. 632 (Kommercecoll. i Hertugd.). Commerzcolleg in Tönning 1753, Juli 14. vgl. Wolfhagen, S. 680.

4) Nemnich, Tönning (Hamburg 1805) S. 18 f.

5) Meckl. Urk. B. I, 192.

6) Eine Abschrift verdanke ich der Güte des Herrn Dr. Tehen in Wismar.

sie sei arm und müsse ihren Hafen bewachen und könne keine Schiffe stellen.¹⁾ Doch betrieb die Stadt noch immer eine nicht verächtliche Rhederei sowohl innerhalb der Ostsee wie auch weiter nach Spanien und Portugal. Damit war Schiffbau verbunden. Herzog Johann Albrecht von Mecklenburg liess im Jahre 1561 hier ein Schiff von 300 Lasten durch den Bürger Herm. Sterneberg anfertigen; und Herzog Adolf Friedrich liess 1617—1618 ebendasselbst durch den Artilleriemeister Andreas Danckers ein Schiff bauen.²⁾

Im Dreissigjährigen Kriege sank Wismar tief herab; der vortreffliche Hafen, in dem Schiffe von 2—300 Lasten liegen konnten, war, wie der holländische Agent v. Cracau 1629 berichtete, verödet, die Bürger hatten nur noch sehr wenige Schiffe.³⁾ Doch galt Wismar wegen seines guten Hafens für besonders geeignet zum Schiffbau; der kaiserliche Graf Mansfeld wählte 1628 Wismar aus, um hier für den Kaiser Schiffe zu bauen und sonstige Seerüstungen vorzubereiten; es lag nicht an der Wahl des Hafens, dass diese Bestrebungen scheiterten.⁴⁾ Auch Oliver Cromwell wird die Absicht zugeschrieben, dass er habe Wismar kaufen wollen, um hier Schiffe zu bauen.⁵⁾ —

Über die inneren Verhältnisse des Wismarer Schiffbaues jener Zeit ist wenig bekannt. Aus Schriftstücken von 1590 und 1611 ergiebt sich, dass zwischen Lübeck und Wismar ein reger Verkehr der Schiffszimmerleute stattfand; in ersterem Jahre bat Wismar sich vom Lübecker Rat die Mitteilung der Rolle der Lübecker Schiffszimmerleute aus, um die bisherige Verschiedenheit in der Arbeitspraxis auszugleichen.⁶⁾

Der Verkauf der in Wismar gebauten und zur Stadt gehörigen Schiffe war an ein sechsjähriges Verbleiben bei der Stadt gebunden; in den Bürgersprachen des 16. und 17. Jahrhunderts finden sich entsprechende Vorschriften.⁷⁾

Streng wurde ferner auf Wahrung des Schiffbaurechtes der Stadt gesehen; den Bau von Schiffen durch die städtischen Schiffs-

1) Waitz, Lübeck u. J., Wullenwever II, 386.

2) Schwerin. Archiv; vgl. Koppmann in Hans. Gesch. Bl. 1885, S. 155f.

3) Fock, Rüg.-Pomm. Geschichten III, 527.

4) Maresch in Mittheil. d. Inst. f. österr. Gesch.-Forsch. II, 75 (1881); Reichard, Die marit. Politik d. Habsburger, 92 ff., 97.

5) Michael in Zeitschrift d. Ges. f. schlesw.-holst.-lauenb. Gesch. Bd. 19, S. 206.

6) Wism. Ratsarchiv, auf dem auch sonst, wo nicht andere Quellen angegeben, diese Darstellung beruht.

7) Burmeister, Die Bürgersprachen etc. d. Stadt Wismar, S. 99, 143.

zimmerleute auf der Insel Pöl duldete sie nicht. Die Schiffszimmerleute waren mit diesem Verbot freilich wenig zufrieden und klagten im Jahre 1616 dem Rate, dass, wenn man sie dort nicht arbeiten lasse, die Lübecker dorthin geholt würden; letztere machten ihnen ohnedies schon in Wismar selbst viele Konkurrenz. Die Älterleute verlangten zum mindesten, dass die in Wismar arbeitenden lübischen Meister wenigstens die fremden Gesellen abschafften und die Wismarer dafür anstellten. Was aus diesem Streite geworden, ist nicht ersichtlich. Offenbar wurden aber der Arbeit fremder Meister und Gesellen obrigkeitlich wenig Hindernisse in den Weg gelegt; der Mangel an einer zünftlerischen Organisation begünstigte diesen Zustand. —

Nachdem im Westfälischen Frieden Wismar endgültig unter schwedische Herrschaft gekommen, fanden auf diese Stadt die Schiffbau-Bestimmungen Anwendung, die für die schwedischen Lande erlassen wurden.¹⁾ In den Niederlags-Privilegien, die im Jahre 1663 der Stadt verliehen wurden, lautet Art. 1: „Soll zu behueff und Fortsetzung der Kauffmannschaft und Trafiquen eine gewisse Anzahl bequemer und gathlicher Schiffsgefässe angeschaffet und selbige mit gleichmessigen Zollfreyheiten in dem Königreich Schweden, auch dazu gehörigen Provinzien und Ländern, als andere grosse montirte Schiffe privilegiert und versehen werden.“

Welchen Einfluss dies Privileg und die übrigen, die Hebung des Schiffbaues bezweckenden schwedischen Mandate etc. auf den Wismarer Schiffbau gehabt haben, ist schwer zu sagen. Einen schlechten Ruf hatte er offenbar nicht. Als im Jahre 1667 in Hamburg über den Bau von Convoyschiffen verhandelt wurde, wiesen die Commerzdeputierten daselbst darauf hin, dass in Wismar zwei erfahrene Zimmermeister seien, die bereit wären, nach Hamburg zu kommen und den Bau zu übernehmen.²⁾

Bis etwa 1675 bestand der Schiffbau ununterbrochen; dann hörte er unter den Kriegswirren und der dänischen Besetzung ganz auf; die Schiffszimmerleute machten sich auf und davon und gingen meist zur See; von der Rhederei war 1682 kaum noch der dritte Teil des Bestandes von 1667 übrig. Als man 1682 von Calmar aus dringend um Schiffszimmerleute nach Wismar schrieb, musste der Rat berichten, dass nur noch zwei Schiffszimmerleute vorhanden

1) Vgl. unten S. 146 ff.

2) Hamb. Comm. Dep. Prot. 1667, März 1.

waren; von diesen war der eine alt und untüchtig, der andere suchte Leute, um sein Gewerbe wieder aufzunehmen. An Gesellen war Mangel; sie waren zum Teil in dänische Dienste gegangen.

So war denn die im Jahre 1674 vom Rate den Schiffszimmerleuten verliehene Rolle noch kaum in praktische Anwendung gekommen. Sie enthält in § 15 das Gebot, dass der Bauherr, wenn tüchtige hiesige Leute um billigen Lohn zu haben, diese vorziehen müsse, sonst dürfe er fremde verwenden; doch sollten Leute aus Städten, die die Wismarer Gesellen von der Arbeit ausschlossen, auch hier ausgeschlossen sein.

Im letzten Jahrzehnte des Jahrhunderts nahm der Schiffbau in Wismar zu. Doch war nur ein einheimischer Meister am Platz, Berend Albrecht. Er rühmte sich im Jahre 1690, dass er in etwa 30 Jahren über 20 „Capitalschiffe fertig geliefert“ habe; und er erhob energischen Einspruch, als in dem genannten Jahre der Rheder Hinrichsen für einen Neubau einen fremden Meister verschreiben wollte, „weiln weder ich noch die künftigen Rheder zu hiesigen Schiffszimmermeister sonderliche Affection tragen“. Der Rat unterstützte aber Albrecht und verbot dem Hinrichsen, sich einen anderen Meister zu holen, da es „unverantwortlich seyn wolte, den lasttragenden Bürger von vorkommender Arbeit und billigem Verdienst auszuschliessen und Frembde dazu zu berufen“. Doch galt diese Entscheidung nicht für alle Fälle; noch in demselben Jahre wurde einem anderen Rheder erlaubt, einem Rostocker Meister einen Bau zu übertragen, doch unter ausschliesslicher Verwendung von Wismarer Gesellen.

Albrecht baute in jener Zeit verschiedene Schiffe, selbst auf eigene Rechnung; der Verkauf vor Ablauf der sechs Jahre wurde ihm 1692 streng verboten; er behauptete, gegen jenes Verbot schon oft und ungestraft verstossen zu haben. Lehrlinge durfte er nach einem Ratsdekret von 1684 drei halten; als er 1692 um Erhöhung dieser Zahl auf vier nachsuchte, wurde ihm das abgeschlagen.

Über den Schiffbau im 18. Jahrhundert ist wenig bekannt. Im Nordischen Kriege litt die Stadt schwer; sie hat sich lange nicht davon erholen können. Der Schiffbau hat wohl nie ganz aufgehört. Doch starb der einzige Schiffbaumeister, Nehls, in den neunziger Jahren in bitterer Armut. Die Schiffer-Kompagnie bemühte sich lange vergeblich, aus Wolgast, Stralsund oder Rostock einen Ersatz zu beschaffen; niemand zeigte Neigung, seine Existenz mit dem Wismarer Schiffbau zu verknüpfen. Dann erlebte Anfang des 19. Jahr-

hunderts noch einmal der Schiffbau eine kurze Blüte; ein tüchtiger Meister, Hamann, baute schnell hintereinander fünf grosse Schiffe. Die Versuche der Gesellen, dem Hamann, den sie als unzüftig verschrieen, Schwierigkeiten in den Weg zu legen, misslangen; von Zunftzwang wollte der Rat nichts wissen; er änderte die Rolle der Schiffszimmerleute nach freieren Gesichtspunkten; auch die Regierung verwies den Gesellen das „unnütze Queruliren“.

So war, wie der Rat 1809 berichtete, der Schiffbau fast der einzige Erwerb, der Wismar in jener traurigen Zeit geblieben war. Übrigens schienen die Aussichten des Schiffbaues der Stadt bei der immer mehr zunehmenden Seltenheit des Eichenholzes sehr ungünstig; die Rhederei der Stadt sah sich doch im wesentlichen auf auswärtige Ankäufe und Bauten angewiesen.

X.

Rostock.

Rostock hat wohl stets, seit Beginn seiner Schifffahrt, Schiffbau getrieben; in der hansischen Zeit wird er bedeutend gewesen sein. Die Nachrichten darüber sind aber auch hier sehr dürftig und beschränken sich auf wenige Notizen; so aus den siebziger und neunziger Jahren des 14. Jahrhunderts.¹⁾ In dieser Zeit der Vitalienbrüder, denen die mecklenburgischen Häfen als Schlupfwinkel und Stützpunkte dienten, wird der Schiffbau geblüht haben. Im Jahre 1394 erklärten sich in den Verhandlungen zwischen Herzog Johann von Mecklenburg und den Städten diese letzteren bereit, alles Gut herauszugeben, es seien Schiffe oder sonst, ausser denen, die zu ihrem Schutze gebaut seien.²⁾ In einer Rostocker Wedderechnung von 1426—1427 ist von dem Bau einer neuen Schnigge die Rede.³⁾

Die erste Schiffszimmerleute-Rolle ist vom Jahre 1504.⁴⁾ Nach ihr war fremden Schiffszimmerleuten die Arbeit nur dann erlaubt, wenn alle Einheimischen beschäftigt waren und nichts gegen die Zulassung der fremden Amtsbrüder einzuwenden hatten. Die Arbeit ausser Landes war den Einheimischen untersagt.

1) Stieda, Reval. Zollbücher u. Quittungen, S. LXXXV u. 79.

2) Koppmann, Reccesse IV, No. 192.

3) Ebenda, VIII, No. 118.

4) Rost. Ratsarchiv.

Der Verkauf der Schiffe von der Stadt war schon früh verboten; ein Ratsmandat von 1545, April 6¹⁾ bezog sich auf ein früheres Verbot, das erlassen sei „darmit unrowe und schade von der Stadt vorgekamen und affgewendet werden moge,“ und erneuerte es allgemein.

Der Rostocker Schiffbau scheint einen guten Ruf gehabt zu haben; man wüsste, heisst es im Hanserecess von Lübeck 1510, Mai 22, dass man in der Warnow gute Schiffe habe und bekommen könne.²⁾

Allmählich verfiel aber die Rhederei der Stadt, die im 16. Jahrhundert noch geblüht hat; um 1629 hatte Rostock keine grossen Schiffe mehr, nur noch etwa 60 Schuten, Boyerts und Creyer von 30—70 Last; auch deren Zahl verminderte sich beständig.³⁾

Doch bestand der Schiffbau wohl ziemlich ununterbrochen. Die Frist, innerhalb der die Schiffe nicht verkauft werden durften, wurde auf fünf Jahre festgesetzt, wie ich zuerst in der Polizeiordnung vom 14. April 1576 finde; wer sein Schiff früher verkaufte, hatte eine Abgabe zu entrichten, nämlich für ein Schiff von 100 und mehr Lasten 200 Gulden, für ein Schiff von 50—100 Lasten: 100 Gulden; von 25 bis 50 Lasten: 50 Gulden, von 10—25 Lasten: 12¹/₂ Gulden.⁴⁾ Gegen diese Bestimmung wurde viel gesündigt; ein Ratsmandat vom 14. Juni 1675 rügte dies, schärfte die alte Vorschrift von neuem ein und bestimmte, dass, wenn ein neugebautes Schiff gleich zu Beginn von der Stadt verkauft würde, pro Last 7¹/₂ Gulden gezahlt werden sollten; bei späterem Verkauf innerhalb der fünf Jahre sollte diese Abgabe nach Verhältnis ermässigt werden.⁵⁾

Diese Verbote beruhen zum Teil jedenfalls auf Erwägungen, die die Holzpolitik eingab. Im 17. Jahrhundert verboten städtische Verordnungen wiederholt den Schiffbau für fremde Rechnung oder zum Verkauf, „damit die zum Schiffbau dienliche und nützliche Hölzung nicht verödet und verwüstet werde.“⁶⁾ Die Ausschiffung des Holzes wurde 1701 gänzlich verboten; noch 1702 baten die Schiffbaumeister, es möge nicht mehr gestattet werden, dass das Schiffbauholz so häufig, „als bishero leyder geschehen“, von hier ausgeführt werde. Spätere Gesuche wegen Holzausfuhr, namentlich

1) Ebenda.

2) Schäfer, Hanserecesse V, No. 610.

3) Fock, Rüg.-Pomm. Geschichten III, 527.

4) Rost. Ratsarchiv.

5) Ebenda.

6) Die Rhederei Rostocks. Denkschrift. (Rostock 1862) S. 34.

nach Kopenhagen wurden abgeschlagen; noch im März 1731 wurde ein Verbot erlassen; die Ausfuhr scheint nie ganz aufgehört zu haben.¹⁾

Bestand in Rostock selbst der Schiffbau wohl ununterbrochen, so unterdrückte man ihn von dort aus in dem Vorhafen Warnemünde, wo früher auch Schiffe gebaut waren.²⁾

Das Statut von 1566 verbot den Warnemündern die Schifffahrt, ein Mandat von 1567 die Benutzung aller grösseren Fahrzeuge³⁾; eine Verordnung von 1597, Februar 15 bestimmte: „Daselbst soll sich Niemand Schiffe, Schuten oder Böte zulegen, kaufen oder bauen, ohne Vorwissen oder Erlaubniss des ganzen Rathes“⁴⁾; eine weitere Verordnung von 1666, März 31 gebot, dass Schiffe, welche aus der See kamen, nur in Rostock, nicht in Warnemünde ausgebessert werden dürften.⁵⁾ Doch hat der Schiffbau in letzterem Orte nie vollständig aufgehört.

In Rostock selbst verharnte der Schiffbau der inneren Einrichtung wie dem Umfange nach ziemlich auf demselben Fusse. Hinsichtlich eines Hauptpunktes, der Zulassung der Fremden, blieb es im wesentlichen bei der Ordnung von 1504, wenn auch die Form eine etwas mildere wurde. Die Polizeiordnung von 1576 gestattete den fremden Schiffszimmergesellen, 14 Tage auf der Lastadie zu arbeiten und ihre Fähigkeiten dort zu zeigen. Die neue Ordnung von 1765 enthält diese Bestimmung nicht mehr, sondern gestattete den Meistern nur die Annahme fremder Gesellen bei Neubauten, wenn alle Einheimischen beschäftigt waren, verbot aber die Annahme Fremder bei Reparaturen. In derselben Ordnung wurde ein Maximallohn festgesetzt. Merkwürdig ist die Bestimmung über das Wandern. Bisher war es üblich gewesen, dass die ausgelernten Lehrlinge sich sogleich auf die Wanderschaft begaben. Das hatte oft Mangel an Arbeitskräften herbeigeführt; es wurde nun angeordnet, dass niemand zum Wandern gezwungen werden sollte; wenn aber mehr als 16 Gesellen da seien und nicht alle ihr Brot hier fänden, sollte ein ausgelernter Lehrling zwei Jahre in die Fremde zu reisen verbunden

1) Rost. Ratsarchiv.

2) Stieda, a. a. O. S. 79.

3) Stieda, Die Schiffergesellschaft in Rostock (Meckl. Jahrbuch 59) S. 88, 111.

4) Wiggers, Die Notwendigkeit einer gründl. Reform der wirtsch. Zustände in dem Hafenorte Warnemünde (Rostock 1860) S. 22.

5) Ebenda, S. 25.

sein. Diese eigentümliche Art, die Frage der Leutenot und des Leuteüberflusses zu regeln, begegnet im Schiffbau nur in Rostock.

Die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts scheint für Rostocks Schifffahrt im allgemeinen nicht ungünstig gewesen zu sein. Im Jahre 1754 besass die Stadt 56 Schiffe und sieben offene Prahme und Böte; letztere hatten insgesamt 61 Lasten; in den Jahren vorher hatte die Rhederei Rostocks schwere Verluste erlitten; 1748—54 gingen acht Schiffe von insgesamt 237 Lasten verloren.¹⁾

Der Amerikanische Krieg belebte Rostocks Schiffbau und Rhederei. Letztere nahm überhaupt mit der besseren Gestaltung der Landwirtschaft und Getreideausfuhr zu. In einer neuen Rolle, die 1794 den Schiffszimmerleuten verliehen wurde, erleichterte man den fremden Arbeitern den Zutritt in weit liberalerer Weise als bisher. „Damit es aber auch,“ heisst es dort im Art. 12, „dem oder den Meistern zu keiner Zeit an einer hinlänglichen Anzahl tüchtiger Arbeiter fehle, wenn die einheimischen Zimmerleute die etwa dringende oder überhäufte Bauten und Reparaturen zu bestreiten nicht im Stande sind, so soll künftig in dergleichen Fällen in Ansehung der Arbeit auf dem hiesigen Schiffswerfte überall nicht auf den Unterschied:

ob ein Schiffszimmermann in oder ausser der Zunft gelernet und sich tüchtig gemacht habe?
sondern nur darauf:

ob er die erforderliche Geschicklichkeit besitze?
zur Abwendung der Noth und Vorbeugung aller besorglichen Verlegenheit gesehen und Rücksicht genommen werden.“

Es ist anzunehmen, dass zu dieser Bestimmung der Mangel an einheimischen Arbeitern bei gleichzeitiger reichlicher Beschäftigung Anlass gegeben hat. Noch 1819 wurde die strenge Beobachtung dieses Artikels eingeschärft. Erst viel später ergriff man wieder Massregeln, die fremden Arbeiter fernzuhalten. Im Februar 1845 wurde, um die öfter vorgekommenen Differenzen zu verhüten, den Meistern vorgeschrieben, keine Fremde anzustellen, solange nicht alle Einheimischen beschäftigt waren; im einzelnen wurden hierüber besondere Bestimmungen gegeben.²⁾

1) Manuskript d. Rost. Univ.-Bibliothek: Designation der gegenwärt. Schiffe 1754, von Andreas Bölkow.

2) Gewetts-Rollenbuch der Schiffszimmerleute.

XI.

Stralsund.

Stralsunds Schiffbau ist alt und, wie seine Rhederei, schon früh in Blüte gewesen. Um 1400 werden zehn Schiffbauer genannt, die Werftplätze vor der Stadt gemietet hatten, darunter zwei Ratsherren.¹⁾ Schiffbauer erscheinen fortdauernd in den Stadt-, Pfand- und Bürgerbüchern; und aus diversen, zerstreuten Notizen sind eine Reihe von Schiffbauten beglaubigt.²⁾ Schlüsse über den Umfang und die Art des Schiffbaues gestatten diese Nachrichten nicht.

Im Jahre 1565 verlieh der Rat den Schiffbauern eine Ordnung.³⁾ Sie enthält fast ausschliesslich Bestimmungen über die inneren Amtsverhältnisse. Über die Stellung zu den nicht dem Amte angehörigen Schiffszimmerleuten findet sich hier noch nichts; dagegen wurde in die im Jahre 1595 revidierte Rolle eine Bestimmung eingefügt, die allen Fremden die Arbeit an alten oder neuen Schiffen verbot, allerdings mit der Ausnahme, wenn nämlich die Stralsunder Schiffszimmerleute sich zu arbeiten weigerten oder die Arbeit verliessen oder aufhielten.

Über die Zahl der Lehrlinge finden sich noch später, jedenfalls vor 1658, einige Bestimmungen, ferner 1647 über die Lehrzeit.

Erschwerte man, in Befolgung der Zunftgrundsätze, die Arbeit Fremder, so trat man dagegen auch der Arbeit der Einheimischen ausserhalb der Stadt und dem dadurch entstehenden Mangel an Schiffszimmerleuten entgegen. Die Kämmerer erliessen durch Verordnung vom 26. April 1648 ein Verbot in dieser Richtung; noch 1691, 1692 und 1703 wurde dies Verbot erneuert; ohne Vorwissen der Kämmerer durfte keine Arbeit ausserhalb der Stadt angenommen werden.

Diese Verbote bezweckten ausserdem die möglichste Verhinderung des Schiffbaues in der Nachbarschaft und auf dem Lande. Schon im Juli 1603 klagte der Rat von Stralsund dem Herzoge über den Rentmeister Schele auf Rügen, der überall Kaufmannsgüter einkaufe und zu Schiff versende, auch „zu ab- und zuführung seiner gütter eigne Schiffe zulege und bawen lasse.“⁴⁾

1) Fock, Rüg.-Pomm. Geschichten IV, 35.

2) Nach verschiedenen Angaben, die ich Herrn Dr. Reuter verdanke.

3) Stralsunder Ratsarchiv, die Hauptquelle für diesen Abschnitt, wo nicht andere Quellen angegeben sind.

4) Stett. St.-Arch. (Wolg. Archiv Tit. 67, No. 117).

Der Übergang der Landeshoheit an Schweden, mit dem der Westfälische Friede Vorpommern bescheerte, hat dem Schiffbau dieses Landes wohl nicht geschadet; es würde müßig sein, zu erörtern, wie es damit gewesen, wenn das Land unter andere Hoheit gekommen wäre.

Gleich von Anfang an hat die schwedische Regierung dem Handel, Schifffahrt und Gewerbe des neuerworbenen Gebietes ihre Aufmerksamkeit gewidmet. Fürsorge für den Schiffbau lag der Regierung ohnehin nicht fern. Der im Jahre 1642 zwischen Schweden und Holland geschlossene Handelsvertrag hatte ersterem bald die Notwendigkeit nahegelegt, Massregeln gegen die überhandnehmende Schifffahrt der Holländer zu ergreifen; nahezu die ganze Fahrt auf Schweden geriet durch jenen Vertrag in die Hände der Holländer, denen überdies Schweden sein gutes Schiffbauholz für billige Preise lieferte. Um die schwedische Schifffahrt zu heben, wurde in dem belebten Hafen Westerwik eine Schiffbaukompagnie gegründet, der im Jahre 1649 ein königl. Privileg mehrere wichtige Vergünstigungen verlieh. Den schwedischen Schiffen, die Salz aus Portugal und Spanien holten, wurden Zollfreiheiten erteilt, dem Schiffbau in verschiedenen Häfen, wie Wasa, Alt- und Neu-Carlby, besondere Sorgfalt zugewandt u. a. m.

Die neuerworbenen deutschen Küstengebiete wurden nicht vernachlässigt.

Der dreissigjährige Krieg hatte Stralsunds Rhederei schwer geschädigt. Vorher umfasste sie gegen 300 grössere und kleinere Schiffe; im Jahre 1629, zur Zeit der Belagerung, waren es noch gegen 100; von ihnen hatten 40 etwa 50—100 Lasten, zwei grosse Spanienfahrer 120—180 Lasten, die übrigen waren Schiffe von 20 bis 60 Lasten, d. h. Fahrzeuge, die meist doch noch in der Fahrt auf Frankreich, Holland, England verwandt wurden.¹⁾

So fand die schwedische Regierung Schifffahrt und Schiffbau in traurigem Stande vor. Erstere war beschwert durch zahlreiche Ungelder, die unter dem Namen von Last-, Mast-, Ruder-, Segel-, Schreib-, Wachs-, Armengeldern u. a. m. die Rhederei drückten²⁾ und sie aus dem Lande trieben, namentlich nach den Niederlanden, Hamburg, Lübeck, Danzig. Diese Ungelder waren um so lästiger, als sie bezahlt werden mussten ohne Unterschied, ob das Schiff in Ballast

1) Fock, Rüg.-Pomm. Geschichten III, 518f.

2) Dähnert, Sammlung etc. Suppl. Bd. V, 419ff.

Baasch, Beiträge.

oder in Ladung ein- oder ausging. Sehr nachteilig war ferner, dass nach dem neuen holländisch-dänischen Verträge die holländischen Schiffe vom Sundzoll befreit waren, die pommerschen aber nicht. In den pommerschen Häfen waren somit die pommerschen Schiffe der fremden Konkurrenz schutzlos blossgestellt; denn in den eigenen Häfen genossen sie keine Vorteile vor den fremden.

Unter solchen Verhältnissen konnte der Schiffbau natürlich kaum gedeihen; nicht einmal für fremde Rechnung lohnte er sich; denn die Fremden zögerten nicht, die Vorteile, die die freie Holzausfuhr darbot, wahrzunehmen; die Wälder wurden verwüstet, ohne dass das eigene Land mehr Vorteil davon hatte, als die Lieferung eines wertvollen Rohproduktes bot.¹⁾

Mit der Verordnung vom 15. November 1652 that die schwedische Regierung den ersten Schritt, um die bestehenden Schäden abzustellen und zu Schiffahrt und Schiffbau aufzumuntern.²⁾ Alle Schiffe schwedischer Unterthanen, die mit wenigstens 14 Stücken montiert waren oder doch so viel Stücke führen konnten, und in den schwedischen Landen, alten wie neuen, gebaut waren, wurden von einem Drittel des Zolles der Waren befreit; die anderen schwedischen oder in schwedischen Landen gebauten Schiffe, die weniger Stücke führten, sollten ein Sechstel Zollfreiheit geniessen. Ferner sollten alle ausserhalb des Reiches von Eichenholz gebauten und von schwedischen Unterthanen schon erkaufen oder längstens bis 1. Dezember 1653 erkauften Schiffe, die schwedischen Unterthanen allein zugehörten, dieselbe Zollfreiheit in dem gleichen Verhältnis geniessen. Am 30. März 1661³⁾ wurde jene für Schiffe von 14 Stücken festgesetzte Vergünstigung beschränkt auf Schiffe von 24 Stücken, alle Schiffe von weniger Stücken sollten nur die Hälfte der jenen Schiffen verliehenen Freiheit geniessen, ohne dass diese Bestimmung rückwirkende Kraft haben sollte. Endlich wurde durch Verordnung vom 26. September 1654⁴⁾ der Termin für die gekauften Schiffe weiter hinausgeschoben.

Den Verkauf der einheimischen Schiffe nach auswärts hatte man in Stralsund schon in vorschwedischer Zeit zu erschweren gesucht. In den Einnahmeregistern der Stadt, die von 1610 an, allerdings mit Lücken, vorhanden sind, findet sich von 1620 an eine Rubrik „Ver-

1) Vgl. Dähnert, Suppl. Bd. II, 433.

2) Dähnert III, 462 ff.

3) Ebenda, III, 469 f.

4) Ebenda, III, 1159.

kaufte Schiffe, so nicht sechs Jahr zur Seewart⁴ gewesen; für diese Schiffe wurde eine Abgabe gezahlt. Der Fall kam aber, nach den Registern zu urteilen, sehr selten vor. Am 21. April 1641 beschloss aber der Rat, dass, wenn Schiffe oder Schiffsparten innerhalb sechs Jahren von der Stadt verkauft würden, es damit gehalten werden solle wie mit Kaufmannswaren, und von 1000 Gulden sollten der Stadt 40 Gulden gegeben werden. Im September 1646 ward der Verkauf von Schiffen vor Ablauf von sechs Jahren überhaupt verboten. Nach den Registern fanden in jener Zeit solche Verkäufe in folgendem Umfange statt:

1642: 3 Schiffe, zahlen 360, 360, 216 Z .

1644: 1 Schiff, zahlt 360 Z .

1646: 2 Schiffe, zahlen 480, 570 Z .

Von nun ab hören die Verkäufe ganz auf; Einnahmen von frühzeitig verkauften Schiffen kommen nicht mehr vor, obwohl die Rubrik dafür noch immer vorhanden ist.

Jenes Gebot ist aber offenbar zeitweise wenig beobachtet. Im Januar 1691 klagten die Stadtkollegien darüber, dass Schiffe nun gleich nach ihrer Fertigstellung oder schon ein Jahr später verkauft würden. Die Stettiner Regierung erliess deshalb am 19. September 1692 eine Verordnung¹⁾, die diesen Missbrauch untersagte und für das ganze königliche Pommern festsetzte, dass neugebaute Schiffe mindestens vier Jahre „zu dieses Landes Besten gebraucht und inwendig solcher Zeit an Fremde keinesweges veräussert noch verkauft werden sollen“. Von Interesse ist die Begründung. Nur beiläufig wird bemerkt, dass der häufige Verkauf der Schiffe die Frachten steigere, was dem Handel schade; als Hauptgrund wird angeführt, dass der schnelle Verkauf bewirke, dass sogleich wieder andere Schiffe gebaut werden müssten; das aber erfordere viel Holz, ruiniere die Haiden und selbst die Eichen, somit auch die Mast, was alles den Amts- und anderen adeligen Gütern merklichen Verlust bringen müsse. In erster Linie beschränkten also forstpolitische und landwirtschaftliche Gründe den Schiffbau.

An Schiffbauholz hatte das schwedische Pommern allerdings wohl keinen Überfluss. Schon 1651 verbot Graf Wrangel die Aus- schiffung von Bau- und Brennholz.²⁾ Es ist aber doch oft Holz exportiert worden. Die Klagen über Mangel an Holz sind häufig; und als im Jahre 1692 die Regierung, einem kaiserlichen Befehl

1) Dähnert III, 937f.

2) Ebenda, III, 932f.

folgend, die Ausfuhr von Holz und anderen Schiffbaumaterialien nach Frankreich verbot, setzte sie hinzu, es sei ihr „nicht bewusst, dass dergleichen Waaren in dieser Provinz in solcher Quantität vorhanden, dass sie von hier aus verführet werden könnten“. ¹⁾ Doch erging noch am 27. Januar 1699 eine königliche Resolution, in der die häufige Verschiffung von Eichenholz aus Pommern nach Kopenhagen und anderen Orten gerügt und eingeschränkt wurde, in jedem Falle erst die Admiralität zu befragen.

Dass aber hinsichtlich des Verkaufes der Schiffe nicht sehr strenge nach der Vorschrift verfahren wurde, ergibt sich daraus, dass im September 1705 der Stralsunder Rat sich zum Erlass einer Bekanntmachung entschloss, „dass man von dato an über die Gewohnheit, dass ein neu Schiff von diesem Walle wenigstens 5 ²⁾ Jahre fahren muss, festhalten wolle“.

Sehen wir, wie unter diesen Verhältnissen sich der Stralsunder Schiffbau entwickelte.

In den städtischen Einnahmeregistern finden wir von 1624 an ein sogenanntes Kielgeld aufgeführt, eine Abgabe, die von den in Stralsund neugebauten Schiffen an die Stadt zu entrichten war. An der Hand dieser Listen lässt sich ein Bild von dem Umfange des Schiffbaues gewinnen. Allerdings ist selten die Grösse der Schiffe in Lasten angegeben, sondern meist nur der Betrag des gezahlten Kielgeldes; da aber dort, wo beide Angaben sich finden, stets für eine Last $1\frac{1}{2}$ ℔ gezahlt wird, können wir nach diesem Verhältnisse auch die fehlenden Lastziffern berechnen.

Danach wurden gebaut, bezw. zahlten Kielgeld:

1624: 3 Schiffe je 20, 10, 10 Lasten ³⁾ = 40 Lasten,

1625: fehlt das Register.

1626: 2 Schiffe je 10 Lasten = 20 Lasten,

1627—38: keine Bauten,

1639: 2 Schiffe je 30 Lasten = 60 Lasten,

1640: 7 „ 3 à 12, je 1 à 46, 40, 28, 24 Lasten = 174 Lasten,

1641: 6 „ je 1 à 60, 30; 2 à 24; je 1 à 20, 12 L. = 170 L.

1) Dähnert III, 937.

2) Soll wohl 6 heissen.

3) Sind hier wohl stets pommersche Lasten, die in Stralsunder Akten Ende des 17. Jahrhunderts als mit den schwedischen oder Roggenlasten gleichbedeutend genannt werden.

- 1642: 6 Schiffe je 1 à 40, 32; 2 à 24; je 1 à 20, 4 L. = 144 L.,
1643: 2 „ je 24, 20 Lasten = 44 Lasten,
1644: 5 „ je 1 à 60, 2 à 32, 2 à 20 Lasten = 164 Lasten,
1645: 2 „ je 60, 40 Lasten = 100 Lasten,
1646: 1 Schiff zu 40 Lasten,
1647: 2 Schiffe je 28, 20 Lasten = 48 Lasten,
1648—53: keine Bauten.

Im Jahre 1654 wurden „wegen gebauter Schiffe von verschiedenen Personen“ insgesamt 265 $\frac{1}{2}$ 8 β eingenommen, was einer Gesamtlastenzahl von ca. 133 Lasten gleichkommt. Am 26. Juni dieses Jahres beschloss der Rat, in Zukunft diese Abgabe nach der Länge des Kiels zu erheben. Die Ellen sind aber fast nie angegeben; wo sie früher aufgezeichnet sind, ist stets die Zahl der Ellen gleich derjenigen der Lasten. Wir werden deshalb wohl nur wenig fehlgehen, wenn wir auch weiterhin die Lasten nach der obigen Relation aus den Kielgeldern berechnen. Danach wurden gebaut:

- 1655: 4 Schiffe, 1 à 100, 2 à 40, 1 à 36 Lasten = 216 Lasten,
1656: 3 „ je 50, 40, 36 Lasten = 126 Lasten,
1657: 2 „ je 48, 40 Lasten = 88 Lasten,
1658: 5 „ 1 à 50, 2 à 40; 1 à 32, 18 Lasten = 180 Lasten,
1659: 1 Schiff, 40 Lasten,
1660: 1 „ 24 Lasten,
1661: 4 Schiffe, 1 à 48, 2 à 40, 1 à 24 Lasten = 152 Lasten,
1662: 3 „ je 28, 24, 16 Lasten = 68 Lasten,
1663: kein Bau,
1664: 1 Schiff, 32 Lasten,
1665: kein Bau,
1666: 2 Schiffe, je 28, 21 Lasten = 49 Lasten,
1667/68: kein Bau,
1669: 2 Schiffe je 20, 15 Lasten = 35 Lasten,
1670: kein Bau,
1671: 2 Schiffe je 58, 20 Lasten = 78 Lasten,
1672: 1 Schiff, 28 Lasten,
1673: 4 Schiffe, 2 à 40, je 1 à 34, 32 Lasten = 146 Lasten,
1674: 1 Schiff, 32 Lasten,
1675: 2 Schiffe je 74, 36 Lasten = 110 Lasten,
1676: kein Bau,
1677: 1 Schiff, 38 Lasten,
1678/83: keine Bauten,
1684: 1 Schiff, 44 Lasten,

1685/88: keine Bauten,
1689: fehlt Register,
1690: 4 Schiffe je 100, 54, 48, 44 Lasten = 246 Lasten,
1691: 7 „ 3 à 80, 2 à 66, je 1 à 62, 60 Lasten = 494 Lasten,
1992/98: fehlen Register,
1699: 3 Schiffe je 54, 53, 52 Lasten = 159 Lasten,
1700: kein Bau,
1701/12: fehlen Register.

Im allgemeinen hielt sich also der Stralsunder Schiffbau, soweit die Lückenhaftigkeit der Register ein Urteil erlaubt, trotz der Kriegswirren der zweiten Hälfte des Jahrhunderts ziemlich ununterbrochen aufrecht. Wenn Schweden nicht in so viele Kriege verwickelt gewesen, wäre es freilich wohl für Schiffbau und Schifffahrt Vorpommerns zuträglicher gewesen. Im März 1672 fragte der Stralsunder Rat beim Commerzkolleg in Stockholm an, ob die Schifffahrt frei bleiben würde; in diesem Falle waren mehrere Kaufleute gesonnen, auswärts noch einige Schiffe anzukaufen. Doch hatte in demselben Jahre die Stralsunder Rhederei einige Verluste durch Kapereien der Schotten, und die Hoffnung auf Frieden wurde den schwedischen Unterthanen bald genommen.

Auch ein Streit mit der Schifferbrüderschaft über gewisse Rechte der Mannschaft an der Ladung schädigte die Rheder; im Mai 1673 klagte der Rat, dass Kaufleute und Rheder die „bis dato bestmöglichst annoch befoderte Schiffsbaute hinführo“ unterlassen und die wenigen Schiffsgefässe, die sie noch hätten, veräussern würden.

Im Januar 1685 waren in Stralsund 38 Schiffe von zusammen 1028 Lasten; wahrscheinlich stellt sich in dieser Ziffer die ganze Stralsunder Flotte dar. Das grösste von diesen Schiffen hatte 60 Lasten, das kleinste drei Lasten; Durchschnitt ca. 27 Lasten. Nicht immer ist der Bauort angegeben, bei elf ist Stralsund genannt, sonst auch Rostock, Eckernförde, Dars, Carlshaven.

In den Jahren 1690—1694 wurden nur zwei Schiffe von 12 bzw. 30 Lasten, die auswärts gebaut waren, gekauft. Ende 1696 hatte die Stadt 50 Schiffe mit 1256 Lasten, das grösste von 80, das kleinste zwei Lasten; Durchschnitt 25 Lasten. Ausser Stralsund werden Barth, Anclam, Damgarten, Kappeln in Holstein, Kalmar, Westerwik als Bauorte genannt. —

Während der im allgemeinen ja nicht sehr regen Schiffbautätigkeit dieser Periode haben augenscheinlich die zünftlerischen Verhältnisse die Entwicklung des Schiffbaues wenig beeinflusst. Im

Jahre 1658 unterzogen die Kämmerer die Rolle einer Durchsicht; es wurde besonders gerügt, dass die Meister ihre Lehrjungen widerrechtlich ausnutzten, indem sie letztere schon nach einer Lehrzeit von 1—1½ Jahren auf ein Schiff verheuerten, auch zu viel Lohn für die Lehrlingsarbeit berechneten u. a. m.

Der Rat schützte im übrigen das Amt gegen Übergriffe von aussen her; im Jahre 1671 gestattete er eine Jagd auf die Böhnhasen; das Amt nutzte diese Erlaubnis fleissig aus. Viel half dies Verfahren nicht; schon im Dezember 1673 suchte das Amt wieder um Unterstützung nach gegen die Böhnhasen, die unter dem Vorgeben, Bootsleute und Träger zu sein, Schiffszimmerarbeit verrichteten.

Der streng zünftlerische Standpunkt wurde, wie hieraus ersichtlich, vom Rate festgehalten; in der neuen, dem Amte 1692 gegebenen Rolle¹⁾ wurde, wie 1595, der Schiffbau aller Fremden ebenso streng verboten, wie im Art. 20 ausdrücklich den Amtsbrüdern jede gemeinsame Arbeit mit Böhnhasen untersagt wurde; die Annahme der Fremden war nur gestattet, wenn die Einheimischen versagten.

Ende des 17., Anfang des 18. Jahrhunderts spielt im Stralsundischen Schiffbau der königl. Kommandeur Jonas Ruschenfeld eine nicht unbedeutende Rolle. Die an seine Bestrebungen und Handlungen sich anknüpfenden Erörterungen gewähren einen interessanten Einblick in die den damaligen Schiffbau beherrschenden Anschauungen.

Ruschenfeld war ein recht unternehmender Mann. Er betrieb auf eigene und fremde Rechnung lebhaften Schiffbau und verkaufte die von ihm bestellten Schiffe mehrfach an Privatleute. Wären diese Bauten in Stralsund erfolgt, so hätte man hier kaum etwas dagegen einwenden können. Allein Ruschenfeld fand es in seinem Interesse, diese Schiffe meist in Barth bauen zu lassen, einer Stadt, der Stralsund das Recht, Schiffe zu bauen, bestritt. Und Ruschenfeld trieb es noch schlimmer; er holte sich Schiffszimmerleute zu jenen Bauten nicht allein aus dem Mecklenburgischen, sondern machte selbst den Stralsunder Meistern ihre Leute abspenstig; ja im Frühjahr 1691 schloss er sogar mit einem Stralsunder Meister einen Kontrakt, wonach dieser ihm in Barth ein Schiff bauen sollte. Auch sonst versties Ruschenfeld gegen die Regeln gewerblicher und wirtschaftlicher

1) Ratsbibliothek Stralsund.

Politik: Eisen bezog er aus Schweden, Seilerwaren aus Riga; ja das Bier, so warf man ihm vor, braute er selbst.

Mit wachsender Unzufriedenheit sahen die Rheder und Schiffer diesem Treiben zu. Im Jahre 1690 liess Ruschenfeld zwei Gallioten in Barth bauen, ein drittes Schiff hatte er auf dem Stapel; ein viertes hatte er auf der Kronlastadie in Stralsund angefangen. Dabei warteten 50 Schiffe auf Reparatur. Rheder und Schiffer klagten laut über die Rücksichtslosigkeit des schiffbaulustigen Kommandeurs; die Folge war, dass er von seiten der Regierung getadelt, und sein allzu geschäftiger Schiffbau gehindert wurde.

Um solche Vorgänge für die Zukunft unmöglich zu machen, den Bürgern vor den Fremden einen Vorzug im Schiffbau zu sichern und zu verhüten, dass ein Schiffbau-Unternehmer alle Hellinge der Stadt belegte, wurde durch Verordnung der Kämmerer vom 12. März 1692 scharf gerügt, dass die Schiffszimmerleute mit einem jeden, er sei Bürger oder nicht, der nur ein Schiff auf der Lastadie zu bauen gedenke, akkordierten; dadurch geschehe es denn, dass die Fremden die Lastadie allein einnähmen und die Bürger zurückstehen müssten; in Zukunft sollte kein Schiffszimmermeister sich unterstehen, ein Fahrzeug zu bauen und den Bau zu akkordieren, ehe er es der Kammer angezeigt und des Bauherrn Namen angegeben habe.

Über diese Übergriffe eines königlichen Beamten in Sachen des städtischen Schiffbaues¹⁾ war man in Stralsund natürlich sehr erbost. Dabei war Ruschenfeld nicht der einzige, der sich auf diese Weise bemerkbar machte. Bei Devin am Deviner See wurde damals der Grund zu einer Schiffbauerei gelegt; der Oberstleutnant Klinkowström und der Buchhalter Ammon planten dort Bauten, hatten auch bereits Holz gelagert. Im Februar 1692 kam der Stralsunder Rat dahinter; es kam zu einer Klage, die selbst das königliche Tribunal beschäftigte; schliesslich wurde die Sache verglichen, der Schiffbau aber verhindert. In der Verordnung vom 8. Dezember 1692 wurde den Stralsunder Meistern die Arbeit an anderen Orten ohne besondere Erlaubnis der Kämmerer wiederum verboten.

Auch die Regierung schritt gegen die „bürgerliche Handlung“ der „königl. Bediente und Officirer“ ein, insbesondere gegen ihren

1) Auch der Magistrat von Usedom klagte 1694: „es legen die Herren Beamten anjetzt selber Schiffsgefässe zu, also dass Alles zum Untergange der Stadt gerichtet wird“. (Gadebusch, Chronik d. Ins. Usedom S. 142.)

Holzhandel in Stralsund und die von ihnen betriebene Verschiffung von Holz.¹⁾

Nichtsdestoweniger gab Ruschenfeld noch fernerhin Veranlassung zu mancherlei Klagen. Dass er der schwedischen Admiralität mehrfach, so 1699, Holz verkaufte und es ihr in seinen eigenen Schiffen zuführte, durfte man ihm nicht zum Vorwurf machen. Aber er verkaufte und verschifft Holz auch an Privatleute, stets unter dem Vorwande, es geschehe für die Admiralität. Im April 1706 verbot die Regierung in Stettin ihm ausdrücklich alle Holzlieferungen und Schiffbauten für Privatinteressenten. Bei der damals angestellten Untersuchung ergab sich, dass Ruschenfeld nach und nach ausser den für die Admiralität bestimmten Fahrzeugen 14 Schiffe hatte bauen lassen; d. h. soviel konnte man ihm nachweisen, vermutlich waren es mehr. Mit Vorliebe benutzte er für diese Bauten Böhnhasen und Fremde, zog Säger zum Plankenschneiden aus dem Lüneburgischen heran, liess Holz aus dem Mecklenburgischen kommen, Nägel, Bolzen, Pech, Teer u. s. w. von Rostock, Lübeck, Königsberg.

Den Angriffen, die die Stralsunder gegen dieses Verfahren richteten, musste Ruschenfeld endlich weichen; es half ihm nichts, dass er auf die gute Beschäftigung, der sich die Stralsunder Meister erfreuten, hinweisen konnte; er musste seine Bauten einstellen.

Schon aus allem diesen ergibt sich, dass in jener Zeit der Schiffbau rege war. Die Kielgeldlisten fehlen freilich gerade für dies Jahrzehnt; aus einer Liste vom Juni 1706 sehen wir aber, dass in den vorhergehenden zwei bis drei Jahren 26 Schiffe für Stralsund neu gebaut waren, davon zwei in Barth. Besonders für Stockholmer Rechnung fanden viele Bauten statt. Die mehrfach wiederholten Verbote der Holzausfuhr zeigen überdies, welchen Wert man auf das Schiffbauholz legte; eine Verordnung vom 15. Mai 1705²⁾ befahl, das Eichenholz in der Provinz für die Admiralität zu sparen, gleichzeitig aber wurde auf die Beschaffung von Holz aus den Nachbarländern verwiesen. Im März 1708 wurde die Ausfuhr des Holzes ganz verboten.³⁾

Eine Zeit, wie diese, in der der Schiffbau blühte, spottete aller gewerblichen Zwangsmassregeln. Das lehrt Ruschenfelds Beispiel. Schon dieser bezog aus Lübeck einen Schiffszimmermeister, weil seiner Erklärung nach in Stralsund niemand den Bau solcher Schiffe

1) Dähnert III, 526.

2) Ebenda, 941.

3) Ebenda, 941f.

verstand. Andere Rheder machten es ebenso; so Bunhawen, der ein Stockholmer Kompagnieschiff bauen lassen sollte; erst auf Zureden der Kämmerer liess das Amt es zu.

Am schmerzlichsten waren diesem die zahlreichen Schiffbauten, die in jener Zeit in der Umgegend erfolgten. Nicht nur in Barth und Demmin, selbst in kleinen Orten, wie in Wieck auf Wittow auf der Insel Rügen, in Prerow wurden Schiffe für Stralsunder Rechnung gebaut. Stralsund war ziemlich machtlos dagegen, und nur, wenn städtische Meister beteiligt waren, schritt man ein.

Bitter klagte das Amt über diese Zustände, die Lockerung des zünftlerischen Zusammenhangs; die Abneigung, das Amt zu gewinnen, wurde immer grösser; das Amt, so klagte man 1710, fiel dem „Gelächter der Leute“ anheim.

Freilich war die Blüte des Schiffbaues von kurzer Dauer; zum Teil wurde sie auch wohl den Bauten für die Admiralität verdankt. Die schwierige Lage, in die durch den Krieg in der Ostsee die schwedische Flagge geriet, musste die Rhederei der Länder unter schwedischer Krone arg schädigen. Die zunehmenden Gesuche um vorzeitigen Verkauf der vorpommerschen Schiffe an Auswärtige sind ein untrügliches Zeichen; nur ein Teil dieser Gesuche wurde übrigens genehmigt.

Für kurze Zeit nahm dann noch von 1708 an der Schiffbau in Stralsund infolge der Aufträge der Admiralität zu; die Privatrhederei hat von diesen Bauten wenig oder keinen Nutzen gehabt, eher Schaden. Die Kronschiffe mussten zuerst bei den Reparaturen bedient werden; alle Meister hatten für diesen Zweck Leute abzugeben. Für manche Arbeiter war allerdings diese Kronarbeit nur ein Vorwand, um, des „Amtes“ ledig, als Böhnhasen arbeiten zu können.

Die schwedische Regierung stiess doch bei ihren Bemühungen, in Stralsund Kriegsschiffe zu bauen, auf nicht geringe Schwierigkeiten; namentlich machte es Mühe, in genügender Anzahl Schiffszimmerleute aufzutreiben. Im Februar 1715 befahl der General Graf Meyerfeld im königlichen Auftrage, Schiffszimmerleute von Stettin, Uckermünde, Neuwarp, Anclam u. s. w. nach Stralsund zu senden.¹⁾ Der Rat von Stettin suchte zuerst durch Zureden, dann Drohungen Leute zu dieser Reise zu bewegen. In Stettin wie in den übrigen Orten wollte sich niemand zu der Übersiedelung entschliessen. Übrigens liessen auch die preussischen Truppen, die damals bereits Feindselig-

1) Stett. St.-Arch. (Schwed. Arch. Tit. 57, No. 99).

keiten gegen Schweden begannen¹⁾), manche Leute nicht durch. Meyerfeld hatte deshalb wenig Erfolg mit seinem Befehl; er drohte, dass den Widerstrebenden „ihre Hartnäckigkeit nicht frey durchgehen“ werde.

Auch später sah man in Stralsund die Versuche der Admiralität, Schiffszimmerleute nach Schweden zu ziehen, sehr ungern. Als im Jahre 1728 wieder Leute nach Karlskrona übersiedeln sollten, erklärten sich freiwillig nur etwa ein Dutzend aus Stralsund und Wolgast bereit, dem Rufe zu folgen; wie es aber Ernst wurde, waren sie nicht zu finden. Die Stralsunder Kaufmannschaft, die die einheimischen Arbeiter nicht gern ziehen sah, verwies auf die Schiffszimmerleute auf dem Dars, die dort doch überflüssig seien.

Der Friede von 1720 fand Stralsunds Rhederei und Schiffbau im Verfall; beide hatten schwer gelitten. Die Rhederei hatte den grössten Teil ihres Bestandes eingebüsst²⁾; die Schiffbauthätigkeit war naturgemäss sehr schwach geworden. Auch der Niedergang des Amtes ist zu offenbar, als dass man ihn allein den inneren Verhältnissen, nicht auch dem Rückgange des Gewerbes zuschreiben müsste; im Jahre 1691 hatte das Amt 28 Meister gehabt, 1720 waren es nur noch 16; von diesen hatten zwei eigene Schiffe, mit denen sie, wenn sie Frachten erhielten, in See gingen; zwei waren sehr alt.

Von 1713—15 war kein neues Schiff gebaut; 1716: drei; 1717 bis 1721 jährlich nur ein Schiff; 1722 keins. Das war kein glänzender Betrieb; selbst die Fischer liessen, um ein paar Thaler zu sparen, ihre Kähne auf dem Dars bei den Bauern zimmern; und in Altenfähr fand sich ein Mann, der Fährböte baute. Dem Stralsunder Schiffszimmeramt half der Hinweis auf den alten Brauch, wonach im Umkreise von vier Meilen keine neuen Lastadien angelegt oder Kähne gebaut werden durften, nichts.

Auch als man im September 1722 vernahm, dass der Baron v. Putbus auf seinem Gutsgebiete ein auf dem Dars gekauftes Schiff fertig zimmern liess, musste man dies, trotz aller Bemühungen, dem Baron die Leute abspenstig zu machen, geschehen lassen. Die Stralsunder Kaufleute bezeichneten jenen Bau als sehr schädlich, weil

1) Vgl. Carlson, Karl XII. Briefe S. 140f.; über Meyerfeld daselbst S. 108 Anm. 2.

2) Dähnert I, 916.

andere dadurch abgehalten werden könnten, „zur Ehre und Aufnahme dieser guten Stadt alhie Schiffe zu bauen“.

Es ist unter diesen Umständen begreiflich, wenn im Jahre 1723 der Kaufmann Schuer von den Schiffszimmermeistern meinte, dass sie „fast jederzeit besoffen sind, den ganzen Tag wieder Gewohnheit die Tobakspfeife im Munde tragen“.

In den nächsten Jahren wurde der Schiffbau etwas lebhafter; es wurden gebaut: 1723: ca. zehn Schiffe; 1724: zwei; 1725: eins; 1726: drei; 1727: zwei; 1728: drei; 1729: drei; 1730: ein Schiff. Im Jahre 1724 wurde den pommerschen Schiffen, wie schon früher den schwedischen, die ganze Freiheit bewilligt, auch wenn sie weniger als 50 Last trugen.¹⁾ Ganz ohne Einfluss scheint diese Vergünstigung auf den Stralsunder Schiffbau nicht geblieben zu sein. Auch wurden von auswärts Schiffe erhandelt. Letzteres war durch königliche Verordnung vom 12. Februar 1724²⁾ insofern erleichtert worden, als, in Anbetracht der durch die vorhergehenden Kriegszeiten verschlimmerten Lage der Stralsunder Rhederei, den Stralsundern gestattet wurde, fremde Schiffe ausserhalb Landes an sich zu kaufen und auf diese Schiffe gleiche Freiheit, als wenn sie innerhalb des Landes gebaut wären, zu geniessen. Da gerade in den folgenden Jahren die Stralsunder mehrere Schiffe verloren, wurde jene Verordnung noch einmal verlängert, dann am 2. August 1731 aufgehoben.³⁾

Über die nächsten Jahrzehnte ist wenig zu sagen. Die 30er Jahre waren für den Schiffbau ungünstig; in diesem Jahrzehnt wurden, nach den Kielgeldlisten, insgesamt nur zehn Schiffe gebaut. Erst seit 1740 nahm der Schiffbau wieder zu. In den Jahren 1740—56 sind zusammen 66 Schiffe gebaut. Im Jahre 1741 wurde die Lastadie, die durch Erdarbeiten der dänischen Besatzung 1715 sehr beengt worden war und schon 1724 erweitert werden sollte, ausgedehnt. Schiffbauten durch Stralsunder Meister in Wolgast und anderen Nachbarorten kamen freilich noch immer vor; doch regte man sich jetzt weniger darüber auf, da die Arbeit in Stralsund selbst besser war. Die Städte klagten auch wohl beim König über den Schiffbau der Darsser Bauern und erhielten die Antwort, es sollten die bestehenden Verordnungen beobachtet werden.⁴⁾

Das Amt zählte 1756 ausser den Älterleuten 22 Meister und

1) Dähnert I, 916f.

2) Ebenda, I, 916.

3) Ebenda, Suppl. Bd. II, 450f.; 456.

4) Ebenda, II, 517.

Zimmerleute; ausserdem arbeiteten hier als nicht zum Amte gehörig elf Schiffszimmerleute.¹⁾ An guten Gesellen wie Lehrburschen herrschte zeitweise Mangel. Daran hatte das Amt an sich keine Schuld; jeder Zwang der Ämter hinsichtlich der Zahl der Gesellen und Jungen war aufgehoben. Allerdings sträubte sich das Amt, gestützt auf seine Rolle, unablässig gegen diese Freiheit. Die Kleinlichkeit und Jämmerlichkeit der in der Zunft herrschenden Anschauungen zeigt sich aber namentlich in den Schwierigkeiten, denen der Rheder Klünder begegnete. Dieser suchte sich möglichst unabhängig vom Amte zu stellen und erregte des letzteren Missfallen insbesondere, weil er einem bei dem Amte wegen seiner grossen Thätigkeit unbeliebten Schiffszimmermeister seine Aufträge erteilte. Erst die Drohung, eventuell die Arbeiten in Wolgast ausführen zu lassen, machte die aktiven und passiven Chikanen des Amts wirkungslos. Dem letzteren stellte dagegen der Rat im Jahre 1756 die Revision der Rolle in Aussicht.

Mit diesem Jahre erreichte die Blüte des Schiffbaues wieder ihr Ende. In den Jahren 1757—60 sind keine neuen Schiffe gebaut. Der Krieg führte wieder zu frühzeitigen Verkäufen von Schiffen, die meist genehmigt wurden. Der Schiffer-Ältermann Klünder, dem der Schiffbau seiner Vaterstadt in den letzten Jahrzehnten viel verdankte, verkaufte mehrere schöne neue Schiffe. Es scheint aber, als ob schon vorher manche Schiffe „auf den Verkauf“ für Fremde gebaut waren, was zwar nicht zulässig, aber kaum ganz zu verhindern war.²⁾ Neugebauten Schiffen weitgehende Vergünstigungen zu gewähren, hatte man schon deshalb keine Neigung, weil sie schon nach wenigen Jahren „an Fremde gemeiniglich verkauft werden“.³⁾ Die sich häufenden Klagen über Holzmangel⁴⁾ steigerten die der Freiheit des Schiffbaues ungünstige Stimmung.

Die Erlaubnis zum Verkauf neuer Schiffe nach auswärts wurde deshalb nun seltener erteilt; Klünder erlangte 1765 solche Erlaubnis nur, weil das betreffende Schiff nachweisbar aus fremdem Holz gebaut und der Geldmangel damals ausserordentlich gross war. Nur aus diesen Gründen wurden auch späterhin noch mehrfach Verkäufe gestattet; dass für ein aus fremdem, dem heimatlichen Boden nicht

1) Nach einer handschriftlichen Bürgertafel (Strals. Ratsbibliothek) aus der Mitte des 18. Jahrhunderts gab es damals 63 Schiffszimmerleute.

2) Vgl. Dähnert II, 516f.

3) Ebenda, 514 (1754).

4) Ebenda, I, 928, II, 516.

entzogenen Material angefertigtes Produkt fremdes Geld ins Land kam, durfte man sich gefallen lassen.

Als gesetzliche Grundlage für die Behandlung der Frage des Verkaufs der Schiffe diente noch immer die oben erwähnte königliche Verordnung vom 19. September 1692. Die wesentlich forst- und agrarpolitische Tendenz dieser Verordnung legte naturgemäss dem Schiffbau starke Fesseln an; spekulativen Schiffbau vereitelte sie vollkommen; ja, sie schränkte selbst den Holzhandel ein, der, wenn das Holz im Lande rar war, bei freiem Schiffbau nur blühen konnte. Der schlechte Stand des Schiffbaues in den pommerschen Städten, vornehmlich in Stralsund, bewog deshalb die dortige Regierung im Juni 1774 zu einer Anfrage an die Landstände, ob sich nicht unter den veränderten Zeiten und bei der abnehmenden Nahrung der Städte die Aufhebung der Verordnung von 1692 empfehle; mangle es an Holz, so werde der Handel es herbeischaffen, und das Holz der eigenen Waldungen sei nicht besser auszunutzen als durch Verarbeitung und Verwendung zum Schiffbau.

Diese Anregung fiel bei Städten und Ritterschaft auf unfruchtbaren Boden: die entsetzliche Waldverwüstung, die schon herrsche und durch die Ausfuhr von Holz für Zwecke der Krone nur verstärkt werde, ward als Hauptgrund gegen die Aufhebung der Verordnung hingestellt, sodann hingewiesen auf die ja stets zulässige Erlaubnis des Verkaufs von aus fremdem Holz gefertigten Schiffen.

Mit dieser Erlaubnis ging man nun wieder freigiebiger um. Auch belebte sich der Schiffbau, der in den 60er Jahren ziemlich darniedergelegen hatte, wieder. In den Jahren 1774—83 wurden 61 neue Schiffe gebaut; Ende 1783 hatte die Stadt 57 Seeschiffe mit 3673 Lasten.¹⁾

Die Kehrseite zeigte freilich eine weitere Lichtung der Waldungen und eine hohe Steigerung der Holzpreise. Der Rat von Wolgast schlug im Jahre 1779 eine Verordnung hiergegen vor; die Anregung scheint ohne Erfolg geblieben zu sein. Es gab Leute, die den temporären Gewinn, den Rhederei, Industrie und Holzhandel aus dem blühenden Schiffbau gezogen, als einen für das Nationalvermögen des Landes sehr zweifelhaften betrachteten.²⁾

1) Gadebusch, Schwed.-Pomm. Staatskunde (Greifsw. 1786) I, 68. Die Listen der Kielgelder lassen uns nun im Stich, da sie für die einzelnen Jahre jetzt nur die Gesamteinnahmen angeben.

2) v. Reichenbach, Patr. Beyträge z. Kenntniss u. Aufnahme des schwed. Pommerns (Stralsund 1784) I, 29, 35, 37.

Bemerkenswert ist es, dass trotz der lebhaften Bauthätigkeit der letzten Jahre eine Lohnsteigerung nicht stattgefunden hatte; nach wie vor war der alte Satz von 24 β gezahlt worden; einzelne weitere Zuwendungen an tüchtige Leute mochten, wie man zugab, heimlich stattgefunden haben. Die Besorgnis der Regierung, dass die Löhne „aufgetrieben“ werden möchten, war somit unbegründet.

Erst von 1791 an nahm der Schiffbau wieder zu. Im Sommer 1793 war die Schiffswerft so besetzt, dass der Schiffbaumeister Cornelius um die Erlaubnis bat, am Schlammgraben ein Schiff bauen zu dürfen. Neue Werftanlagen wollte man aber ungern einrichten, weil der Aufschwung des Schiffbaugewerbes nur für vorübergehend angesehen wurde. Es kam nur zu einer Erweiterung der Lastadie; freilich standen hier, wie auch anderswo, die Fortifikationsinteressen in stetem Gegensatz zu der Erweiterung der Schiffswerften. Auch über Mängel des Hafens und seine geringe Tiefe wurde geklagt.¹⁾

Die guten Zeiten für den Schiffbau dauerten doch länger, als man gedacht hatte, nämlich über ein Jahrzehnt. Manche Schiffe wurden wieder für den sofortigen Verkauf gebaut, jedenfalls vor der gesetzmässigen Zeit verkauft. Das Patent von 1692, das offenbar in Vergessenheit geraten war, wurde im Jahre 1803 von der Regierung in Erinnerung gebracht und von nun an strenger beobachtet. Auch dem Holzhandel der Schiffbaumeister schenkte man erneute Aufmerksamkeit. Klagen über unbefugten Holzhandel finden sich noch bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts hinein. Schiffbauholz sollten die Meister entweder von den Stralsunder Kaufleuten erhandeln oder, wenn nicht genug dort vorhanden, durch letztere verschreiben lassen; Holz von auswärts selbst kommen zu lassen, war den Meistern verboten.

Das Amt der Schiffszimmerleute hatte 1784 vier Meister, 22 Amtsbrüder und zehn Lehrschnitten²⁾; im Jahre 1805 waren es fünf Meister, 28 Amtsbrüder. Im Jahre 1807 war das Amt „ganz in Abnahme gerathen“. Die Löhne wurden auf 32 β im Sommer, 24 im Winter herabgesetzt. Noch 1806 waren zwei Seeschiffe vom Stapel gelaufen, je eins für Stralsunder und Russische Rechnung. Von nun an wurde der Schiffbau immer schwächer; die acht verfügbaren Schiffbaustellen, in die sich die drei Meister Cornelius, Meyer und Hecht teilten, lagen 1810 fast ganz leer. Obwohl somit die Kielgelder nicht viel einbringen konnten, erhöhte der Magistrat im

1) v. Reichenbach IV, 80.

2) Gadebusch I, 62.

Juni 1811 diese Abgabe; alle neuen Schiffe, auch die, die zur Verlängerung des Kiels aufgesetzt wurden, sollten für die ganze Länge des neuen Kiels 1 Rthlr. pro Elle zahlen, alle auswärts gebauten und hier getakelten 24 β . Die durch die schlechten Zeiten erschöpfte Stadtkasse wird hierdurch kaum bereichert worden sein.

Der Friede brachte Stralsund unter preussische Herrschaft und der Stadt zunächst einen etwas lebhafteren Schiffbau; allein 1815 baute Meyer vier, Hecht sieben Schiffe, und sieben weitere Schiffe, die in den schlechten Jahren nur teilweise fertig geworden waren, wurden ausgebaut. In der nächsten Zeit sank das Gewerbe allerdings trotz des Friedens wieder sehr tief. Neue Seeschiffe wurden 1818 noch drei gebaut, seitdem aber bis 1825 kein einziges; die Schiffszimmerleute waren auf Reparaturen beschränkt. Nur zwei Meister blieben in Thätigkeit; Hecht baute 1826—27 endlich einmal wieder ein neues Schiff; 1831 und 1838 wurde je ein Schiff gebaut; erst von 1839 an wurde die Thätigkeit reger.

XII.

Barth, Greifswald, Wolgast.

In Neuvorpommern kommen neben Stralsund namentlich noch Barth, Greifswald und Wolgast in Betracht. Am wichtigsten ist Barth.

Die alte Braustadt Barth hat Seeschifffahrt erst in späterer Zeit begonnen, und der Schiffbau hat hier erst im 18. Jahrhundert Bedeutung erlangt. Im März 1596 richteten Bürgermeister und Rat von Barth an den Herzog eine Eingabe über „das übermässige Schiffbawen“, und Herzog Bogislav erklärte sich bereit, dass eine Verordnung erlassen werde, „wie es mit den alhie gebaweten Schiffen zu halten“. Ob sich dies auf Schiffbauten in Barth selbst bezieht, erscheint zweifelhaft.

Im Jahre 1629 nennt der holländische Agent v. Cracau Barth ein kleines, armes Städtchen, das nur Fischerschuten habe.¹⁾ Erst am Ende des Jahrhunderts entwickelte sich Schiffbau in grösserem Massstabe und für fremde Rechnung. Im Jahre 1692 findet sich in einer Supplik Stralsunder Rheder und Schiffer die Bemerkung, dass die Stettiner in Barth Schiffe bauen liessen.²⁾

1) Fock, Rüg.-Pomm. Geschichten III, 528.

2) Strals. Archiv.

Auch Ruschenfeld liess hier Schiffe bauen; und Stralsunder Schiffe sind nach der Schiffsliste von 1696 in Barth gebaut, nämlich mindestens vier (12, 14, 18, 36 Lasten). Eigenen Seehandel hatte die Stadt aber nicht; in einer Darlegung über Barth aus dem Jahre 1695 heisst es: „Kauffmanschaft kan, weil viele Untieffen, zu Wasser nicht getrieben werden.“¹⁾ In einem anderen Berichte von 1705 liest man: „Handel und Wandel ist hie nicht, so wenig zu Wasser als zu Lande.“²⁾

Aber gerade um 1705 wurden in Barth grosse Schiffe gebaut³⁾; ein Kielgeld von zwölf Groschen für die Elle wurde erhoben. Mit grossem Missvergnügen sahen die Stralsunder Schiffbaumeister diesen Unternehmungen zu. Der Rat von Stralsund bestritt der Stadt Barth überhaupt die Berechtigung zum Schiffbau und wollte diesen höchstens und nur insoweit gestatten, als Stralsunder Schiffszimmerleute dort den Rumpf eines Schiffes anfertigten, dieser aber dann zur Fertigstellung nach Stralsund geschafft werde. Als nun aber die Barther in ihrer Stadt mit eigenen Leuten für fremde Rechnung Schiffe bauten und vollendeten, ja sogar Bielbriefe für diese Schiffe ausstellten, erhob der Stralsunder Rat Einspruch. Auch ohne diesen Einspruch schloß der Barther Schiffbau wieder ein, als die Zeiten schlechter wurden und die Schiffbauthätigkeit in Vorpommern sich verringerte.

Die Stadt hatte im Anfange des Jahrhunderts noch immer fast gar keine eigene Schifffahrt; ihre ganze Flotte bestand in einer kleinen, auf Klinkerart gebauten Jacht von fünf Lasten; mit ihr und einigen kleinen Darsser Boten wurde die Barther Schifffahrt damals betrieben.⁴⁾

Erst von etwa 1726 an nahm die eigene Schifffahrt Barths zu⁵⁾; in dem genannten Jahre wurden wieder Seeschiffe an der Barthe gebaut; im Jahre 1734 eins von 52 Lasten.⁶⁾ Noch 1728 aber musste der Magistrat der Regierung auf ihre Anfrage berichten, dass sich derzeit kein geeigneter Schiffszimmermann dort befinde.⁷⁾

1) Stett. St.-Arch. (Schwed. Arch. Tit. 119; No. 100).

2) Ebenda, No. 76.

3) Dies und das folgende nach dem Stralsunder St.-Archiv und Akten des Magistrats von Barth.

4) v. Reichenbach, Patriot. Beiträge z. Kenntniss u. Aufnahme des schwed. Pommerns 4. Stück (Greifswald 1785) S. 123f.

5) Ebenda, S. 131.

6) Oom, Chronik d. Stadt Barth (Barth 1851) S. 391.

7) Barther Magistr.-Akten.

Baasch, Beiträge.

Langsam vermehrte sich aber der Schiffbau, namentlich seitdem die wirtschaftliche Abhängigkeit von Rostock und Stralsund, in der Barth lange gestanden, sich gelockert hatte. Schon vor dem Amerikanischen Kriege besass Barth 35 Kauffahrteischiffe von 30—60 Lasten.¹⁾

Dieser Krieg gab natürlich auch dem Barther Schiffbau reiche Nahrung. Man konnte im Jahre 1781 zu Gunsten der Armenkasse die Kielgelder um 4 β pro Elle erhöhen und belastete gleichzeitig ausserdem die fremden Holzlieferanten insofern, als für ein jedes bei der Barthe erbaute Schiff, zu dem Fremde die Holzlieferung hatten, von diesen Lieferanten eine Gebühr eingezogen wurde, die für ein Schiff von 24—26 Ellen vier Thaler betrug, in einer achtstufigen Skala aufstieg und schliesslich acht Thaler für 38—40 Ellen festsetzte.²⁾

Geklagt wurde in jener Zeit, wie auch anderswo, über Mangel an Arbeitskräften; viele Schiffszimmerleute folgten den Lockungen aus der mecklenburgischen und preussischen Nachbarschaft und liessen die Barther Schiffbauten in Stich. Auf Veranlassung des Kaufmanns Rodbertus und mehrerer Schiffer wurde im Mai 1781 für Barth eine Verordnung erlassen, nach der, solange noch hier im Lande von den Schiffszimmerleuten Arbeit verlangt wurde, sie solche in der Nachbarschaft nicht annehmen durften.

Auch der Mangel an Schiffbaustellen war der vollen Ausnutzung der Konjunktur hinderlich; auf privatem Boden wurden schleunigst einige Baustellen angelegt. Die Stadt durfte, wie die Regierung entschied, von den auf diesen Stellen gebauten Schiffen nur das halbe Kielgeld nehmen.

Jedenfalls ist der Schiffbau in Barth während jener Zeit sehr rege gewesen; nicht nur Schiffe mittlerer Grösse, sondern ganz grosse Schiffe wurden in stattlicher Zahl gebaut; die Rhederei der Stadt ging sehr flott.³⁾ Im Jahre 1782 besass die Stadt 40 Schiffe mit 2324 Lasten.⁴⁾ Über den genauen Umfang der Bauten sind wir leider nicht unterrichtet. Schiffszimmerleute waren im Jahre 1783 in Barth 17.⁵⁾

Schon im Juni 1783 klagten dann aber die Kaufleute über den Rückschlag; die meisten Baustellen ständen leer. Da deshalb die Löhne, die während des Krieges auf 24—28 β , ja einzeln noch höher

1) v. Reichenbach, S. 134.

2) Dies und das folgende nach Barth. Magistr.-Akten.

3) Vgl. v. Reichenbach, a. a. O. S. 137.

4) Gadebusch, Schwed.-Pomm. Staatskunde (Greifsw. 1786) I, 190.

5) Ebenda, S. 189.

gestiegen waren, vom Rate auf 16—20 β für die Schiffszimmerleute, auf 8—10 β für die Tagelöhner herabgesetzt wurden, verliessen sogleich sämtliche Schiffszimmerleute die Arbeit. Es kam zu einer Klage an die Stralsunder Regierung, und diese entschied, dass der Lohn in den langen Tagen 24, in den kurzen 20 β betragen sollte.

Ganz zum Stillstand ist der Schiffbau offenbar nie gekommen. Im Jahre 1790 wurde der königliche Fähnrich Södermann „zur Besorgung der königl. Schiffsbaute“ nach Barth kommandiert. Aus Greifswald wurde zu demselben Zwecke der dortige Meister Geldschläger mit seinen Leuten nach Barth entboten. Es wurden damals sowohl hier wie in Wolgast Fahrzeuge für königliche Rechnung gebaut.¹⁾ An Schiffszimmerleuten, die namentlich das benachbarte Rostock den Barthern entzog, war mehrfach Mangel; im Januar 1797 wurde eine Verordnung erlassen, ähnlich der von 1781.

Da nun auch in Barth viele fremde Schiffszimmerleute arbeiteten und nicht selten mit geringerem Lohne sich begnügten als die einheimischen, verlangten im Jahre 1799 die Barther Schiffszimmerleute hiergegen geschützt zu werden, indem man ihnen eine Amtsrolle verleihen möge, wie die Stralsunder sie hätten. Obgleich die Regierung für diesen Wunsch eintrat, ging der Rat nicht auf ihn ein, wie er auch dem Begehren nach höherem Lohn gegenüber sich ablehnend verhielt. Vielleicht bedurften nach Ansicht des Rats die Schiffszimmerleute weniger eines Schutzes als die Rheder; über letztere berichtete er am 19. Juni 1803, es seien meist „arme Leute, welche vielleicht in $\frac{1}{16}$ oder $\frac{1}{32}$ Part ihr ganzes Vermögen angelegt haben“.

Noch 1806 wurden in Barth zwei Seeschiffe gebaut; dann 1814 ebenfalls zwei; 1815: vier, 1816: ein Schiff. Alle diese Schiffe baute Otto Fr. Böhl.

Greifswalds Schiffbau ist nie bedeutend gewesen und jetzt schon lange eingegangen. Die Schiffszimmerleute haben hier nie eine Zunft gebildet. Die Stadt hatte aber früher eigene Rhederei; um 1629 besass sie fünf bis sechs Schiffe von ca. 50 Lasten.²⁾ Im Jahre 1696 erklärten einmal zwei Stralsunder Schiffer, dass, obwohl sie selbst Bürger von Stralsund, ihre Rheder in Greifswald wohnten.³⁾ Der Amerikanische Krieg brachte auch dem dortigen Schiffbau mehr

1) Ratsarchiv Greifswald.

2) Fock III, 528.

3) Stralsund. Archiv.

Leben; 1768 gab es nur einen Schiffszimmermann, 1783 deren neun in Greifswald; es wurden von 1776—85 31 Seeschiffe gebaut.¹⁾ Dann verfiel der Schiffbau wieder; überdies machten die Bauten auf der Wiek dem städtischen Schiffbau viel Konkurrenz.²⁾ Zwar war dem Hafenvogt zu Wiek verboten, fremde Leute dort zuzulassen; es nützte aber nicht viel; selbst Greifswalder Ratsherren beteiligten sich an Bauten auf der Wiek.

Im April 1808 stellten sich auf Aufforderung des französischen Gouvernements die Schiffszimmerleute diesem zur Verfügung; es waren 23, davon sieben aus Greifswald, die anderen von Wiek. Im Jahre 1810 hören wir, dass Schiffbau hier schon seit vielen Jahren nicht stattgefunden habe; 1811 wurden einige Schiffe gebaut.

Stärker als in Greifswald ist der Schiffbau wohl in Wolgast gewesen. Hier liess Herzog Philipp Julius von Stettin ein grosses Schiff bauen; 1626 wünschte Kurfürst Georg Wilhelm von Brandenburg es zu kaufen, doch war es bereits nach Stralsund verkauft.³⁾ Wolgast selbst hatte damals keine eigenen Schiffe.⁴⁾ Später scheinen hier öfters Schiffe gebaut zu sein, bis die Vernichtung der Stadt (1713) dem ein Ende machte. Erst 1725 lief wieder ein Schiff vom Stapel, 1758 befanden sich hier sechs Schiffszimmermeister.⁵⁾ Auch hatte die Stadt wieder eigene Rhederei, der es zeitweise allerdings recht schlecht ging.⁶⁾ Der Amerikanische Krieg förderte den Schiffbau mächtig; 1776—85 wurden 89 neue Schiffe gebaut; 1784 hatte die Stadt 60 Schiffe mit 3796 Lasten.⁷⁾

XIII.

Stettin.

So früh wie Stettins Schifffahrt wird auch sein Schiffbau sein; nach Berghaus⁸⁾ hat die Stelle der Schiffbaulastadie schon den

1) Gadebusch, a. a. O. I, 133, 139.

2) Von hier ab nach Greifswald. Ratsarchiv.

3) Stett. St.-Arch. P. 1, Tit. 52, No. 132.

4) Fock III, 528.

5) Heller, Chronik d. Stadt Wolgast, S. 63f.

6) v. Reichenbach IV, S. 18.

7) Gadebusch, a. a. O. S. 173f.; vgl. v. Reichenbach IV, 117.

8) Geschichte d. St. Stettin (1876) II, 242.

Slawen als Schiffbauplatz gedient. Doch wissen wir über den Schiffbau der älteren Zeit nichts. Erst im 16. Jahrhundert lichtet sich, wie anderswo, so auch hier das Dunkel. Gleich die erste Nachricht deutet auf einen Schiffbau, dessen Umfang man zu beschränken für nötig erachtete. Im Jahre 1556 beschwerte sich die Stettiner Kaufmannschaft über die starke Holzverwüstung und machte im Interesse der Allgemeinheit folgende Vorschläge:

Kein Schiff darf in Stettin gebaut werden mit einem Kiel, der länger als 24 Ellen war, sodass es auf dem dortigen Fahrwasser verwandt werden konnte. Für jede Elle mehr sollte dem Rate ein Thaler gezahlt werden. Die Höhe des Schiffes sollte sechs Ellen betragen, für jede Elle mehr, ausser dem Vorkastell und dem Verdeck vor jedem Gang, war ein Thaler zu entrichten. Ferner sollte, damit die Stadt stets nach Bedürfnis mit Schiffen versehen sei, jedes hier gebaute Schiff sechs Jahre bei der Stadt verbleiben, und alle Schiffe sollten möglichst im Herbste wieder hier sein.¹⁾

Der Rat billigte diese Vorschläge; in der Schifferordnung von 1558 finden wir sie gesetzlich fixiert.²⁾ Im Jahre 1558 verbot der Rat überhaupt allen Fremden den Bau von Schiffen im städtischen Gebiete.³⁾

Auch gegen den Schiffbau, den der Adel in jener Zeit theils wirklich betrieb, theils nur plante, verteidigte Stettin das städtische Gewerbe. In den 50er, 60er, 70er Jahren des 16. Jahrhunderts wurde wiederholt geklagt, dass der pommersche Adel nicht nur sein Getreide unmittelbar von den an der See oder schiffbaren Gewässern gelegenen Gütern verschiffte, sondern zu diesem Zwecke sogar Schiffe baute. Zwischen den pommerschen Städten fanden hierüber Verhandlungen statt; vor den Herzögen wurde über die Verletzung der städtischen Vorrechte, die Beeinträchtigung des bürgerlichen Gewerbes Beschwerde geführt. Den städtischen Schiffszimmerleuten verbot man die Arbeit auf dem Lande.⁴⁾

Bedeutenden Umfang haben diese Bauten nicht gehabt; zu Schiffbauten in grossem Massstabe gehörte doch noch mehr als Holz und rohe Arbeitskräfte. Öfter und länger haben dagegen die Kornverschiffungen des Adels den Städten Veranlassung zu Beschwerden gegeben.

Schon gefährlicher war den Stettinern der Schiffbau in Ucker-

1) Stett. St.-Archiv V, 3, No. 10.

2) Blümcke, Stettins hans. Stellung (Stett. 1887), S. 74, 88.

3) Schmidt, Beiträge z. Geschichte des Stett. Handels I, 17.

4) Stett. St.-Arch., Dep. Arch. der Stadt Stettin.

münde. Die Pasewalker trieben auf der Ucker verbotene Schifffahrt, brachten nach Uckermünde Korn, bauten hier eigene Schiffe und verschifften es seewärts. Das gab im Jahre 1576 der Stadt Stettin zu einer Klage beim Herzoge Anlass.¹⁾

Vorläufig konnten diese Versuche dem Stettiner Schiffbau wohl nicht viel Abbruch thun.

Sonst ist aus der herzoglichen Zeit wenig zu berichten. Leider ist das Quellenmaterial sehr dürftig. Gegenüber zünftlerischen Übergriffen, die den Schiffbau schädigen konnten, vertraten die Herzöge das Interesse des letzteren. So schützte Herzog Philipp im Jahre 1611 den Schiffszimmermeister Ekeloff, einen geborenen Greifswalder, der in Stettin bei dem holländischen Schiffszimmermeister Arries gelernt, später unter anderem dem Kurfürsten von Brandenburg in Spandau zwei neue Lustschiffe gebaut hatte, gegen die Eifersucht der Stettiner Meister, die dem fleissigen Manne, der lange Jahre ihr Amtsbruder gewesen, plötzlich seines Geburtsbriefes wegen die Arbeit legen wollten. Ebenso trat 1633 Herzog Bogislav für einen in ähnlicher Weise verfolgten Schiffszimmermann ein.²⁾

Andererseits banden sich auch die Herzöge mit ihren Schiffbauten nicht an Stettin oder die übrigen alten Schiffbaustätten. Herzog Philipp Julius liess 1623 ein grosses Kriegsschiff in Kaseburg bauen; König Christian IV. liess es besichtigen und wollte es kaufen; der Herzog verlangte 22000 Thaler dafür, ein Preis, an dem der Kauf gescheitert zu sein scheint.³⁾

Von einer landesherrlichen Schiffbaupolitik war in der herzoglichen Zeit offenbar nichts zu spüren. Die schwedische Herrschaft brachte, wie wir bei Stralsund sahen, dem schwedischen Pommern Schutz des einheimischen Schiffbaues und der Rhederei. Auch Stettin wird dies zu gute gekommen sein; doch fehlt es uns an Quellenmaterial für eine Erkenntnis im einzelnen.

Unangenehm wurde in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts die zunehmende Konkurrenz der kleinen benachbarten Schiffbaustätten empfunden. Warp, Uckermünde, Stepenitz u. a. m. bauten sich nach und nach eine Reihe von Schiffen und wurden vornehmlich in der

1) Stett. St.-Arch. I, Tit. 129, No. 23.

2) Ebenda, Pomm. Arch. P. 1, Tit. 132, No. 92.

3) Ebenda, Wolgast. Archiv, Tit. 33, No. 143.

kleinen Fahrt den Stettinern sehr unbequeme Konkurrenten. Gar manche Beschwerde ist über diese Verletzung des von Stettin beanspruchten Rechtes, dem zufolge zwischen Stettin und dem Frischen Haff bis Uckermünde keine Schifffahrt gehalten werden durfte, an die Regierung ergangen.¹⁾ Viel nützte das der Stadt aber nicht.

Ende des Jahrhunderts scheint der Schiffbau recht lebhaft gewesen zu sein. Wiederholt wurden fremde Meister aus Holland und Schiffszimmerleute aus Kopenhagen verschrieben. Der Zulassung dieser Fremden bereiteten die einheimischen Schiffszimmerleute zwar Schwierigkeiten, der Rat trat aber meist im Interesse des Schiffbaues für die Fremden ein.²⁾

Beeinträchtigt wurde der Schiffbau durch die teuren Holzpreise. Fremde und einheimische Kaufleute erstanden das Schiffsholz im Brandenburgischen und Pommerschen, führten es aus dem Lande und verkauften es namentlich nach Dänemark. Der Lieutenant Motzmann bot in dieser Hinsicht besondere Veranlassung zu Klagen. Im März 1698 verlangte die Stettiner Schifferkompagnie Massregeln hiergegen. Die grossen Verluste, die die Schiffer gehabt hatten, nötigten damals zu zahlreichen Neubauten.³⁾

Noch Anfang des 18. Jahrhunderts war der Schiffbau zeitweise sehr lebhaft. Für die Admiralität in Carlskrona wurden mehrere Schiffe gebaut; auf der Schiffbauerlastadie waren im März 1706 zugleich zwei Fregatten von 60—70 Lasten und ein Schiff von 180 Lasten aufgesetzt. Noch 30 Jahre später wird in einem Berichte der Stettiner Kaufmannschaft der starke Schiffbau für die Admiralität als Ursache des Holz Mangels angegeben.⁴⁾ — Viel zu schaffen machte endlich die Platzfrage. Die Admiralität in Carlskrona verlangte im Juli 1708, dass die Lastadie für königliche Schiffsbauten freigehalten werde; der Magistrat erhob gegen eine solche Zurücksetzung des privaten Schiffbaues Einspruch. Selbst zum Kielholen fehlte es an Raum; eine neue Kielstätte wurde 1707 am Neuen Bollwerk angelegt; im März 1708 wollten 7—8 Schiffe auf einmal kielholen.⁵⁾

1) St. Arch. Stett.; Schwed. Archiv Tit. 103, No. 240; Dep. Arch. d. St. Stett. Tit. V, 3, No. 62.

2) Ebenda, Tit. 103, No. 106, 299.

3) Ebenda, Tit. 103, No. 474.

4) Stett. Reg. Arch. Tit. 12, No. 29.

5) Dep. Arch. d. St. Stettin. — Für das Kielholen auf der Ratskielstelle wurden von einheimischen Schiffen 8 $\frac{1}{2}$ p. Last erhoben, von fremden 1 gr. 4 $\frac{1}{2}$; im Jahre 1809 wurde ein neuer Kielhol-Tarif eingeführt.

Der Übergang der Landeshoheit an Preussen trennte Stettin nicht nur politisch von dem schwedisch gebliebenen Vorpommern, sondern zerriss auch die zahlreichen Gemeinschaften, die es mit Schweden hinsichtlich des Zolles, der Flagge u. s. w. gehabt hatte. Unter der schwedischen Herrschaft hatte Pommern ja manche schwere Bedrückung erlitten, vornehmlich durch die hohen Lizentabgaben; zum Teil blieben diese auch unter preussischer Herrschaft bestehen. Für die Schifffahrt Stettins war zunächst die Veränderung der Landeshoheit ohne Zweifel kein Gewinn; die schwedische Flagge bot damals grössere Vorteile als die preussische. Die Freiheit vom Sundzoll, die das schwedische Stettin genossen, ging dem preussischen Stettin verloren, dem schwedischen Vorpommern freilich bald darauf ebenfalls. In der Fahrt mit den übrigen preussischen Häfen gestaltete sich Stettins Lage allerdings günstiger als bisher; es büsste dagegen aber erhebliche Vorteile ein, die die Fahrt mit den Ländern der schwedisch-norwegischen Krone geboten hatte.¹⁾

Ob dies Verhältnis sich auch im Schiffbau bemerkbar machte, ist zweifelhaft.

Die Stettiner zögerten nicht, der neuen Landesherrschaft ihre Wünsche „wegen Aufnahme der Commerciën“ vorzutragen; schon im November 1720 ging eine Deputation nach Berlin. Die Freiheit der Schiffe in den Licenten blieb bei dieser Gelegenheit nicht unerwähnt, und den Deputierten ward eröffnet, „dass Ihre Königl. Majestät keine See-Puissance wären, solchem nach Sie nicht so sehr auf die Cravels reflexion macheten“; dass aber die in Stettin erbauten Schiffe Das erhalten sollten, was die Königsberger genossen, nämlich die Vergütung von 10 % in den Licenten.²⁾ Doch wurde durch Reskript vom 13. Januar 1724 dies dahin geändert, dass nicht mehr 10 % Baufreiheitsgelder gezahlt werden sollten, sondern nach schwedischem Fuss der sechste Teil der Zölle, Licente etc. in allen Häfen auf jedes zu Stettin neugebaute Schiff, wenn es mit einem in kgl. Landen angesessenen Schiffer besetzt sei, „auf eine gewisse Zeit oder auf gewisse Reisen“ vergütet werden sollte. Auch die Licentfreiheit auf das Holz für die Neubauten in Stettin wurde gewährt.³⁾ Damit war

1) Vgl. namentlich den hübschen Aufsatz von Vogel im Archiv f. Landeskunde d. preuss. Monarchie V. (1859), besonders S. 246 ff.

2) Stett. Staatsarch. (Stett. Stadt Tit. V, Sect. 1, No. 200a).

3) Berl. Geh. St.-Arch.; Generaldir. Pommern, Schifffahrtsach. 2. Dasselbst auch die meisten übrigen diese Episode betreffenden Aktenstücke.

in dieser Beziehung im wesentlichen der Zustand aus der schwedischen Zeit wieder hergestellt.

Sehr entschieden wurde ferner dem frühzeitigen Verkaufe der Schiffe gesteuert; im Februar 1723 befahl die Pommersche Kammer, die von solchen Verkäufen gehört hatte, dem Stettiner Magistrat, er solle sofort die dortigen Kaufleute nach jeder Einzelheit dieser Verkäufe befragen und weitere streng verbieten. Das geschah; doch erklärten einige Kaufleute: sie müssten sich das ja gefallen lassen, würden sich aber des ferneren Baues von Schiffen enthalten, wenn sie nicht freien Handel damit treiben könnten. Ein kgl. Reskript vom 13. Januar 1724 bestätigte die von der schwedischen Zeit her übliche Bestimmung, wonach erst nach sechs Jahren neue Schiffe verkauft werden durften.¹⁾

Durch Kammerreskript vom 8. Mai 1726 wurde sodann die Zeit, für die der Erlass des sechsten Teils der Zölle etc. bewilligt war, auf sechs Jahre festgesetzt. Nicht in Übereinstimmung hiermit steht freilich eine Bestimmung des neurevidierten pommerschen Licenttarifs vom 10. September 1726; es heisst hier: es sei des Königs Absicht, dass die Schiffer, die kgl. Unterthanen seien und auf einem in kgl. Landen künftig neuerbauten Schiffe fahren, vor den Fremden „einiges Douceur“ voraus hätten; deshalb sollten auf alle in Vor- und Hinterpommern neuerbauten Schiffe den Schiffern in zehn Jahren hintereinander an den von ihnen zu zahlenden Licentgeldern jedesmal 10 % als Baufreiheitsgelder erlassen werden.²⁾

In Kraft bestand und gültig war die Zoll- und Licentfreiheit von ein Sechstel auf sechs Jahre, wie sie 1724 bzw. 1726 festgesetzt war.³⁾

Damit allein war aber den Stettiner Schiffern nicht gedient; mit jenen Bestimmungen sollte der Schiffbau gefördert, ermuntert werden; sie kamen nur den neuen, nicht den alten Schiffen zu gute; sie verliehen zwar den zukünftig im Inlande gebauten Schiffen gewisse Vorteile vor den fremden Schiffen; aber diese Vorteile waren vorübergehend; und auf jeden Fall mussten erst einmal neue Schiffe gebaut werden; bis dahin bestand aber die Konkurrenz der fremden Schiffe fort, unter der die pommerschen Schiffer schwer litten. Die

1) Stett. St.-Arch. (Dep. Arch. d. St. Stettin Tit. V, Sect. 3, No. 116).

2) Das Licent-Reglement vgl. bei Quickmann, Ordnung der pomm. Edicte etc. S. 719ff.; vgl. S. 1095.

3) Die Darstellung bei Schmidt II, 186 ist lückenhaft und teilweise unrichtig.

Älterleute und gesamten Schifferalten in Stettin stellten in einer Eingabe vom 9. März 1731 dem König ihre Lage dar¹⁾: auch wenn selbst die alten Schiffe gleich den neubauten Schiffen die Ein-Sechstel-Freiheit erhielten, genüge das doch nicht; die Kaufleute würden, wie bisher, in fremden Schiffen verladen, da diese in ihren Heimatländern so grosse Vorzüge genössen. Es sei somit nicht nur nötig, die Ein-Sechstel-Freiheit auch den alten Schiffen zukommen zu lassen, sondern auch die fremden Schiffe höher zu belasten, so hoch, wie sie, die Stettiner, in fremden Landen belastet würden.

Dass die preussische Regierung im allgemeinen bereit war, die einheimischen Schiffe vor den fremden zu bevorzugen, ergibt sich schon aus dem erwähnten pommerschen Licenttarif, in dem es überdies zum Schluss heisst: „Wir sind auch überdem allernädigst geneigt, Unsern Unterthanen und Schiffern vor andern Fremdbden allen möglichsten Vorthail zu gönnen.“

Im einzelnen und in der Wirklichkeit zeigte sich doch, wie schwer es war, den guten Willen in Thaten umzusetzen.

Auf jene Eingabe hin wurde die Stettiner Kaufmannschaft von der Regierung aufgefordert, sich zu erklären, ob sie, wenn auf die hier neugebauten Schiffe — d. h. auf Waren und Schiffe — ein Sechstel der Licenten statt der Baufreiheit vergütet werde, keine anderen als hiesige Schiffe verwenden wolle. Es war vorauszusehen, dass diese Frage verneint werden würde²⁾; die Kaufmannschaft hatte kein Interesse daran, sich in dieser Weise an die einheimischen Schiffe zu binden. Die Ein-Sechstel-Licentvergütung kam ja allerdings den Kaufleuten zu gute, während hier unter „Baufreiheit“ die Vergütung an die Schiffbauer verstanden ist.

Es folgte dann noch eine weitere längere Supplik der Schiffer (22. Juni 1731). Auch der Magistrat wurde von der Regierung befragt. Er sah³⁾ die Ein-Sechstel-Freiheit, wenn bewilligt, als einen für Stettins Handel und Schifffahrt sehr wertvollen Gewinn an, der eine Bevorzugung der Stettiner Schiffe und weiterhin mehr Schiffsneubauten zur Folge haben werde.

Die Regierung liess sich aber nicht so schnell zu einer Entscheidung hinreissen; ohne zunächst auf die wiederholten, teilweise mit scharfen Ausfällen gegen die Kaufmannschaft angefüllten Schreiben

1) Berl. Geh. St.-Arch.; Gen.-Dir. Pommern, Schifffahrtssach. No. 2.

2) Urk. Tl. 13.

3) Bericht vom 3. Juli 1731.

der Schiffer einzugehen, regte ein kgl. Reskript vom 30. November 1731 bei der Pommerschen Kammer die Erhebung von doppelten Ungeldern, d. h. Schiffs- und Hafenabgaben, von den fremden Schiffen an; bei gleichzeitigem Erlass der Ungelder von inländischen Schiffen an; wobei zu bemerken ist, dass mit der Ein-Sechstel-Licentfreiheit schon der sechste Teil der Ungelder erlassen war und überdies von den halben Schiffs-Ungeldern die Stettiner Schiffer nach dem neuen Licent-Reglement befreit waren. Im allgemeinen sprach jenes Reskript wieder den Grundsatz aus, dass die Billigkeit es erfordere, „dass die einheimische Schiffe vor denen Ausländischen nach in Holland, Schweden etc. bekannten usance beneficiret werden“.

Die Kaufmannschaft sah sich nun ernstlich in ihrer Position gefährdet; am 1. Mai 1732 gab der „Ehrb. Kaufmann“ eine Erklärung ab, die dem Wunsche, man möge die fremden Schiffe nicht durch Verdoppelung der Ungelder von der Stadt treiben, scharfen Ausdruck verlieh.¹⁾ Auch der Magistrat trat jetzt der Ansicht der Kaufmannschaft bei; er schlug vor, man möge den Stettiner Schiffern die Ein-Sechstel-Freiheit auf ihre Schiffe und Güter, die sie ja bisher schon genossen, auch für die preussischen Häfen gewähren; dadurch werde die Fahrt der Stettiner Schiffe ausgedehnt und der Schiffbau ermuntert werden.

Auf den Erlass der Ungelder allein kam es nun den Schiffern nicht an; dafür waren diese Gelder zu gering; sie wünschten zugleich Erhöhung dieser Abgaben für die fremden Schiffer. Die Erörterung zog sich lange hin. Im August 1734 befragte die Regierung die Preussische Kammer, ob es nicht empfehlenswert sei, von den fremden, nämlich englischen, holländischen, dänischen und schwedischen Schiffen soviel Ungelder in den preussischen und pommerschen Häfen zu fordern, als nach Verhältnis der Grösse der Schiffe in den Häfen jener Nationen von den preussischen und pommerschen Schiffen bezahlt werden müsse. Sowohl das Licent- wie das Commerzkolleg in Königsberg sprachen sich gegen diesen Vorschlag aus²⁾; beide wiesen auf die grösseren Aufwendungen hin, die jene fremden Staaten für ihre Küsten und Häfen machten und die höhere Ungelder rechtfertigten; beide bezweifelten den günstigen Erfolg einer solchen Massregel für Handel und Schifffahrt.

Nun wurden endlich, am 12. Juli 1735, die Stettiner Schiffer

1) Urk. Tl. 14.

2) Urk. Tl. 15, 16.

durch königl. Resolution mit ihrem Gesuche um, wie sie es nannten, Parification der Schiffs-Ungelder abgewiesen; schon vorher, am 13. Oktober 1734, hatte ein kgl. Reskript bestimmt, dass es dabei zu verbleiben habe, dass in den sechs Freijahren jedesmal ein Sechstel des Licents und der Ungelder auf die ein- und ausgehenden Waren und Schiffe in den pommerschen und preussischen Häfen freigeschrieben werde.

Vollends abgeschlossen war hiermit diese Bewegung der Stettiner Schiffer nicht. Sie liessen nicht ab mit Klagen über die ausländischen Schiffer, die ihnen die Frachten wegnähmen, über die Bevorzugung der Fremden durch die Kaufleute. Nochmals wurde (20. Juli 1735) bei der Preussischen Kammer angefragt, ob es dem Handel unschädlich, wenn man jene Ein-Sechstel-Licentfreiheit auch auf die alten Schiffe ausdehne.

Die Preussische Kammer erklärte sich nicht geradezu gegen diese Ausdehnung¹⁾, sie erachtete sie als für den Handel weder schädlich noch förderlich. Anders lag freilich die finanzielle Seite der Sache; die Einfuhren der Stettiner Schiffe nach Königsberg bestanden meist aus Hallischem Salze, die Ausfuhren von dort waren nur Kleinigkeiten; die Ein-Sechstel-Zollfreiheit machte bei diesen Artikeln nicht viel aus für die Licentkasse; sehr viel grösser musste der Ausfall werden, wenn anstatt jener Waren der Verkehr meistens Stückgüter umfasste.

Der sparsame König wagte es aber; ein Reskript vom 25. April 1736 ordnete an, dass „allen Stettinischen Schiffen, wenn sie aus Holland und anderen fremden See-Hafen Waaren und Stückgüter nach Unsern preussischen oder pommerschen Häfen bringen, ein Sechstheil am Licent, wie auch an den Schiffs-Ungeldern frey geschrieben“ werde und zwar auf „ein paar Jahr“ zur Probe. Hinsichtlich der Ausfuhr aus den genannten Häfen galt also jene Freiheit für die alten Schiffe nicht.

Während dieser beiden Probejahre befanden sich nun die Stettiner Schiffer in dem Genuss jener Freiheit. Schon im Februar 1737 klagte das Königsberger Licentkolleg über die Zunahme der Exemtionen und die Schädigung der Einnahmen; doch verfügte der König, dass der Verlauf der Probejahre abzuwarten sei. Dann aber hat, wie es scheint, ohne besondere Verfügung die Ein-Sechstel-Freiheit auf die alten Stettiner Schiffe aufgehört.

1) Bericht v. 16. Febr. 1736.

Diese ganze Bewegung zeigt unzweifelhaft, dass es den Stettiner Schiffen nicht gerade gut ging; auch die Lage des einheimischen Schiffbaues war offenbar nicht glänzend. Statistische Belege fehlen uns leider vollkommen. An Schiffen selbst mangelte es ja nicht; in ihrem Berichte vom 3. Juli 1732 schrieb die pommersche Kammer: es fehle nicht an Schiffen, „vielmehr werden sowohl hier als in andern Städten, Flecken und Dörfern am Haff und in der Provintz noch beständig Schiffe gebauet“. Auch die Kaufleute behaupteten ja nicht, dass es an Stettiner Schiffen fehle, sondern nur, dass die vorhandenen sich für die Stettiner Fahrt nicht eigneten, zu gross seien, dass die Frachten zu hoch seien u. s. w.

Auch über einzelne Bauten hören wir wenig; in einem Jahre, 1734, wurde drei Schiffen die Ein-Sechstel-Freiheit auf je sechs Jahre verliehen. An Projekten, den Schiffbau zu heben, fehlte es dagegen nicht; so ist zu nennen der grosse Plan des Berliner Kaufmanns Neumann von 1724; er wollte drei Handlungskompagnien gründen, von denen eine jede eigene Schiffe haben sollte; die Kaufmannschaft wies diesem Plane gegenüber auf den Mangel an grossen Schiffen und an einem guten Hafen hin, ferner auf die schlechte Peene-Durchfahrt.¹⁾

Ebensowenig wurde aus dem Plane der französisch-westindischen Kompagnie, die im Jahre 1729—30 in Stettin Schiffe bauen wollte.²⁾ In mehrfacher Beziehung ist dieser Vorgang von Interesse und darf deshalb hier nicht übergangen werden. Ein königliches Reskript vom 28. Dezember 1729 befahl der Pommerschen Kammer, sie möge dafür sorgen, dass dieser Schiffbau einem der königlichen Seeplätze zu Teil werde, „und soll mehrberegter Compagnie alle möglichste Facilitaet versichert werden“. Die geringe Tiefe des Stettiner Fahrwassers erwies sich aber dem Plane hinderlich. Als man deshalb von dem Bau in Stettin Abstand nahm, schlug der dortige Kaufmann Sprenger vor, ihn auf der Insel Usedom gegenüber Wolgast ausführen zu lassen, wo das Fahrwasser tiefer war. Sprenger versprach dem französischen Schiffbaumeister du Chemin, der im Auftrage der genannten Kompagnie sich in Danzig und Stettin aufhielt, eine Belohnung von 60 Speziesdukaten, wenn er den Bau der Schiffe nach Usedom verlegte. Trotz dieser und anderer Versprechungen, die der Oberpräsident von Pommern dem Franzosen machte, wurde nichts aus der Sache.

1) Vgl. Schmidt, Beitr. z. Gesch. des Stettiner Handels I, 55f.

2) Vgl. Schmidt I, 86; ferner nach Stett. St.-Arch., Access. 94, No. 10.

Bei dieser Gelegenheit wird auch über Mangel an Holz geklagt. Das war nichts Aussergewöhnliches; es gab kaum eine den Schiffbau berührende Angelegenheit, bei der die Holzfrage nicht aufgeworfen wurde. Als im Jahre 1720 den Stettinern das Patent vom 23. Oktober 1719 „zu Beförderung des Schiff-Baues auf der Elbe, Oder und Spree etc.“ mitgeteilt wurde, erklärten sie sich entschieden gegen eine Beförderung der aufwärtsgelenden Oderschiffahrt; sie werde nur die Folge haben, dass Franzosen, Holländer und andere das Bauholz aus den Haiden an sich erhandeln und zu Wasser hinwegschaffen würden; dann werde aus Mangel an Bauholz aus dem Schiffbau doch nichts werden.¹⁾

Auch die Ablenkung des Holzhandels von der Oder nach der Elbe über Hamburg schadete nicht nur dem Stettiner Holzhandel, der sich auf das polnische Holz angewiesen sah, sondern auch dem Schiffbau.

In den pommerschen Forsten gab es überhaupt nicht mehr viel Schiffbauholz; die schwedische Zeit hatte unter ihm stark aufgeräumt.²⁾

Nach der Thronbesteigung Friedrichs II. schilderten Bürgerschaft und Kaufmannschaft Stettins dem Könige in ausführlicher Darstellung die Lage der Stadt; natürlich fand auch der Schiffbau hier seine Erwähnung. Die meisten Stettiner Schiffe waren nur in der Art von Klinkern gebaut, weil sie wegen der geringen Tiefe der Peene sonst nicht nach Stettin aufkommen konnten; dagegen galten Schiffe, die als Cravels gebaut waren, als weit dauerhafter. Der Bau letzterer Schiffe, so stellten die Stettiner dem Könige vor, sei durch „mehrere Gnaden-Bezeugungen für die Klinker-Schiffe“ zu befördern. Auch die Fahrbarmachung der Swine auf 15 Fuss wurde erbeten und, wenn dies erreicht, in Aussicht gestellt, dass man in Stettin Schiffe bauen könne, die an Auswärtige verkauft würden, ja selbst Fregatten für fremde Mächte. Nichts sei für die Belegung des Handels nötiger als viele Schiffe; es sei bekannt, „dass Holland hiebey sonderlich profitiret“, und „die Ehre des Königes erfordert es, dass dessen Flaggen häufiger in der See gefunden und gesehen werden.“³⁾

Das war eine Sprache, die dem jungen Könige gegenüber eher auf Erfolg rechnen konnte, als bei seinem Vater, der für Schiffahrt

1) Stett. St.-Arch. (Dep. Arch. d. St. Stettin).

2) Stett. Reg.-Arch. Tit. 12, No. 29; Schmidt I, 62.

3) Stett. St.-Arch. (St. Stettin Tit. V, Sect. 1, No. 236); d. d. 5. Aug. 1740.

und überseeische Unternehmungen doch nur geringes Verständnis gehabt hat; schon die erste Eröffnung, die 1720 den Stettinern gemacht wurde, lehrt dies.¹⁾

Die Kommissare der Pommerschen Kammer billigten die Auffassung jener Darlegung vollkommen.

Man hat damals in Stettin sehr eifrig über das, was der Stadt not that, hin- und herberaten, und eine ganze Reihe von Vorschlägen sind diesen Verhandlungen entsprungen.²⁾ Es ist hier nicht der Ort, im einzelnen auf diese einzugehen. Hinsichtlich des Schiffbaues bilden die oben mitgeteilten Äusserungen den Kern der Vorschläge. Nur konnte es ja allein mit dem Schiffebauen nicht gethan sein; es war nötig, der Stettiner Rhederei Lebensfähigkeit und eine gesicherte Position zu schaffen. Daran mangelte es freilich noch sehr. Im Handel mit Memel und Königsberg wurden allerdings meist Stettiner Schiffe verwandt; diese Fahrt, in der vornehmlich Salz transportiert wurde, war in der Regel recht einträglich. Ebenso fanden Stettiner Schiffe Beschäftigung im Verkehr mit Frankreich, das aus der Ostsee viel Schiffbauholz bezog; französische Schiffe zeigten sich überhaupt selten in der Ostsee. Auch in der Fahrt nach England benutzte man wohl Stettiner Schiffe. Dagegen ging der Verkehr mit Schweden, das Eisen nach Stettin sandte, in schwedischen Schiffen, da mit diesen geringere Zölle in Schweden gezahlt wurden. Auch der Handel mit Holland lag fast ausschliesslich holländischen Schiffen ob.

Bestanden in diesen äusseren Verhältnissen manche Hindernisse für die Stettiner Rhederei, so kamen lokale Hemmnisse hinzu. Schon erwähnt sind die misslichen Wasserverhältnisse; drückend wurde ferner von der Rhederei die „Stadtzulage“ empfunden, eine Abgabe auf Ein- und Ausfuhr, deren Aufhebung erstrebt und später durchgesetzt wurde.³⁾

Hinsichtlich dieser beiden zuletzt genannten Missstände versprach der König in einem Reskript vom 12. Dezember 1740⁴⁾ Abhilfe: die Stadtzulage sollte aufgehoben, der Hafen von Swinemünde verbessert werden; es folgte die königliche Versicherung, es sei „keinesweges Unsere Allergnädigste Intention, dass auf neue restrictiones des Commercii gedacht werden solle, sondern Wir wollen vielmehr, dass alle bisherige Einschrenkungen des Handels, insoweit selbige dem

1) Vgl. oben S. 168.

2) Vgl. Schmidt II, 166 ff.

3) Schmidt II, 171.

4) Stett. Reg.-Arch. Tit. XII, No. 41.

Commercio mehr schädlich als denen einländischen Fabriken beförderlich sind, bestmöglichst aus dem Wege geräumt und gehoben werden sollen“.

Sehen wir in folgendem, wie weit dies Versprechen dem Schiffbau und der Rhederei zu gute gekommen ist.

Dass die bisherigen Verordnungen und Schiffbauvergütungen den Stettiner Schiffbau gerade sehr gefördert hätten, konnte nicht behauptet werden; von den Schiffen wurde es geleugnet. Sie erblickten den Hauptschaden in der Bevorzugung, den andere Regierungen ihren eigenen Schiffen zu Teil werden liessen. An Schiffen fehlte es in Pommern noch immer nicht; als im Jahre 1741 ein königliches Reskript die Stettiner zum Schiffbau ermunterte, erklärten die kaufmännischen Ratsherren am 19. Juni: jeder befeissige sich, Schiffe zu bauen; in Stettin und Pölitz ständen zur Zeit fünf neue auf dem Stapel; wenn den Schiffen nur die Salzfahrt gesichert bleibe, werde es nicht an Schiffen fehlen.¹⁾

Nicht so leicht waren allerdings die Schiffer zu befriedigen; in langer Darlegung vom 12. Dezember 1741²⁾ schilderten sie ihre Wünsche; sie verlangten die Ein-Sechstel-Freiheit auf alle Schiffe für die ganze Dauer ihrer Fahrt, ferner Erhaltung bei der Salzfahrt, eine Zulage von zwölf Groschen pro Last Salz zu der Fracht nach Königsberg und endlich bei Winterreisen ein Douceur als Winterlagergeld.

Auf den uns hier vornehmlich interessierenden Wunsch betr. die Schiffbaufreiheit ging die Regierung aber nicht ein.

Allzu rege war offenbar während jenes Jahrzehnts der Stettiner Schiffbau nicht. Als im Jahre 1744 die französische Admiralität sich nach den Preisen von Schiffbauholz zum Bau von Fregatten in Danzig erkundigte, fragte die preussische Regierung in Stettin an, ob das Holz nicht auch von dort geliefert werden könne; die Antwort lautete: Holz zu liefern sei man wohl bereit, den Bau der Schiffe aber „zu entrepreniren, hat niemand von ihnen [den Kaufleuten] Lust bezeugt“.³⁾ Bald darauf bildete sich in Stettin eine Schiffsgesellschaft mit dem Zwecke, 120 grosse Kauffahrteischiffe zu bauen; die zwei ersten waren im Dezember 1747 fertig⁴⁾; der ganze Plan macht aber einen abenteuerlichen Eindruck; bei den zwei Schiffen scheint es verblieben zu sein.

1) Stett. St.-Arch. (Dep. Arch. d. St. Stett.; Tit. V, Sect. 3, No. 142).

2) Ebenda.

3) Stett. St.-Arch. Access. 94; Commerzsachen No. 17.

4) Droysen in Monatsber. d. Preuss. Akad. d. Wiss. 1881, S. 4.

Viele Schiffe liessen die Stettiner noch ausserhalb bauen. Die Schiffszimmerleute beklagten sich 1747 über die fremden, binnen Baumes arbeitenden Leute; es sei schon schlimm genug, „dass die hiesige Kaufmannschaft und Schiffer-Compagnie uns, als ihren Mitbürgern, die Arbeit vorenthält und ihre Schiffe an auswertige Orthe aufsetzet“. Die Verwendung fremder Schiffszimmerleute wurde vom Rat verboten.¹⁾

Übrigens hatten die Schiffszimmerleute in Stettin kein besonderes Amt; sie waren, wie in Colberg, mit den Hauszimmerleuten in einem Amte vereinigt.

Das unten näher zu besprechende Reskript vom 19. April 1753 war nicht nur für Preussen, sondern auch für die pommerschen Häfen bestimmt und wurde gleich nach Erlass der Pommerschen Kammer mitgeteilt mit der Aufforderung, darnach zu verfahren. Die dauernde Baufreiheit sollte also auch den in Pommern gebauten Schiffen zu Teil werden.

Dies Reskript hatte in Pommern ein eigenartiges Schicksal. Seine Entstehung verdankte das Reskript preussischen, nicht pommerschen Einflüssen; in Pommern hat es offenbar sehr überrascht; die Aufnahme, die es hier fand, entsprach nicht derjenigen in Königsberg. Während die Schiffer-Kompagnie im September die noch nicht erfolgte Veröffentlichung des Reskripts verlangte, that die Pommersche Kammer im Gegenteil Schritte, die Wirksamkeit des Reskripts für Stettin rückgängig zu machen.²⁾ In aller Ehrerbietung verbat sich die Kammer³⁾ diese den pommerschen Schiffen zugedachte Begünstigung.

In Stettin hatte gerade in jenen Jahren der Schiffbau sich gehoben; jährlich wurden, wie die Kammer darlegte, für Rechnung dortiger Bürger „eine gute Anzahl neuer Schiffe“ gebaut; ja, die Bequemlichkeit und die Vorteile bei Beschaffung der Materialien lockte auch Fremde herbei, Schiffe jeder Gattung in der Provinz bauen zu lassen; gerade 1753 stand ein ansehnliches Schiff für ost- und westindische Reisen für holländische Rechnung auf dem Stapel. Im Jahre 1754 besass die Stadt Stettin über 70 Seeschiffe.⁴⁾

An Schiffbauten fehlte es also nicht; viel mehr Sorge machte es,

1) Stett. St.-Arch., Dep. Arch. d. St. Stett. VIII, 98, No. 60.

2) Dieses nach Berl. Geh. St.-Arch., Gen. Dir. Pommern, Schifffahrtssachen No. 2.

3) Bericht vom 12. Mai 1753.

4) Vgl. auch die Zahlen bei Schmidt III, 232.

den Stettiner Schiffen Verdienst und lohnende Beschäftigung zu verschaffen. Die Stettiner Kaufleute bedienten sich ja mit Vorliebe der fremden, namentlich holländischen Schiffe. Um dies zu verhindern, hatte man schon die Hafengelder in Swinemünde auf die fremden Schiffe, wenn sie nicht mit Produkten ihres Landes beladen waren, so erhöht, dass sie nicht billiger fuhren, als die Stettiner Schiffe. Ganz erfolglos war diese Massregel nicht gewesen.

Den Schiffbau noch ausserordentlich und künstlich zu ermuntern, hatte man in Stettin keine Ursache; alte Schiffe wurden fortdauernd verkauft, Neubauten waren die Folge; gerade die dauernde Baufreiheit schien für diese Ergänzung und Erneuerung des Schiffsmaterials ein Hindernis, für die Erhaltung alter, mehr oder weniger untüchtiger Fahrzeuge ein Beweggrund zu sein.

Nur für den Bau von Cravels-Gallioten, die kostbarer, dauerhafter und zur Befahrung aller Gewässer geeigneter waren als die Klinker, schien eine weitere Ermunterung empfehlenswert; für den Bau dieser Fahrzeuge beantragte deshalb die Pommersche Kammer die Verlängerung der Baufreiheit von sechs auf neun Jahre.

Nun war ja mit dem Reskript vom 19. April 1753 nicht nur eine Ausdehnung des Schiffbaues, sondern eine Stärkung der eigenen Rhederei im Kampfe gegen den fremden Wettbewerb bezweckt. Darauf war die Kammer nicht eingegangen. Wohl aber betonten die Stettiner Schiffer diese Seite des Reskripts. Freilich ging es ihnen lange nicht weit genug. Sie wünschten, wie schon früher, mehr positive, unmittelbare Begünstigungen. Sie beantragten¹⁾, dass alle fremden Schiffe, die für preussische Kaufleute und deren Rechnung von auswärts Waren in preussische Häfen bringen oder auch in ihnen wiederum befrachtet würden, das Doppelte des Zolls, Licents, wie auch der Schiffsungelder erlegen sollten; die Schiffe, die ihre eigenen Landesprodukte brächten, sollten das Gewöhnliche zahlen; die doppelten Abgaben hätten somit nur die fremden Schiffe zu entrichten gehabt, die für preussische Kaufleute und deren Rechnung von auswärts Waren, die nicht Produkte der Heimat der Schiffer waren, in preussische Häfen brachten.

Die Frage wurde eingehend untersucht, und die ganzen Handels- und Schiffsverkehrsverhältnisse Stettins dabei erörtert.²⁾ Es kam darauf an, die eigene Schifffahrt zu schützen, dadurch aber nicht den Handel

1) 1753, September 14.

2) Das Protokoll vom 17. Dezember 1753 im Urk. Tl. 17.

zu schädigen, und nur in solchen Fällen die Schifffahrt der Fremden zu belasten, wo das Interesse des Handels nicht entgegenstand. Die Kammer machte Vorschläge, wie die Ein- und Ausfuhr jedes einzelnen Landes zu behandeln sein müssten. Dem Plane einer Bevorzugung der einheimischen Schiffe, soweit sie sich mit den allgemeinen Handelsinteressen vertrug, stand die Kammer wohlwollend gegenüber, viel günstiger als der einseitigen Ermunterung des Schiffbaues; der Präsident v. Aschersleben war den Wünschen der Schiffer von vornherein sogar sehr günstig gestimmt.

Entgegengesetzt war natürlich die Ansicht der Kaufmannschaft, die die Interessen des Handels vertrat und einer differentiellen Behandlung der fremden Schiffe abgeneigt war. Die Kammer klagte¹⁾ über die widerspruchsvollen Äusserungen, die sie von den Kaufleuten vernahm; von jeher, so meinte jene, seien Änderungen in den bestehenden Verhältnissen den Stettiner Kaufleuten unbequem gewesen. Die Verfassung des Seglerhauses, der Kaufmannschaft, war Neuerungen überhaupt ungünstig; der grösste Teil der Kaufleute bestand nach der Darlegung der Kammer „aus Unerfahrenen und Unwissenden“. Erst wenn diese Leute später den Vorteil einer Neuerung mit Händen greifen und mit Augen sehen könnten, seien sie damit zufrieden. So werde es auch diesmal gehen, „anerwogen der Kaufmann ausser seinen Privat-Interesse, sollte es auch nur scheinbar und nicht reell seyn, keiner Sache Gehör gibt, noch sich darnach determiniret“.

Die ganze Bewegung verlief aber wiederum im Sande. Im Sommer 1754 wiederholten die Schiffer ihre Vorstellung. Doch fand die Regierung nicht den Entschluss zu Massregeln, deren Wirkung immerhin sehr zweifelhaft war.

Das Reskript vom 19. April 1753 aber, das diese ganze Erörterung hervorgerufen hatte, wurde, entgegen dem Antrage der Kammer, durch Reskript vom 22. August 1754 bestätigt; doch sollten nur die künftig neugebauten Schiffe die dauernde Baufreiheit geniessen, nicht die Schiffe, die schon in der Baufreiheit standen oder deren Freiheit schon abgelaufen war. Hierbei blieb es, auch nachdem die Licentkammer am 17. März 1755 gegen die dauernde Baufreiheit ungefähr in derselben Art, wie die Kammer, sich ausgesprochen und auf die zu befürchtenden Ausfälle in den Licenteinnahmen hingewiesen hatte.

1) Bericht vom 28. Jan. 1754.

Diese Bedenken wurden vom König beseitigt¹⁾ mit dem Bemerken, es sei erst einmal der Erfolg der beständigen Baufreiheit abzuwarten; „sollte sich inzwischen hiernächst finden, dass der dadurch eigentlich intendirte Zweck, die im Lande erbaute Schiffe an Auswärtige zu verhandeln und dadurch fremdbes Geld ins Land zu ziehen, nicht erreicht werde“, so könne man eine Änderung eintreten lassen.

Ob man diese Erfahrung schon wenige Wochen darauf gemacht hat, ist zweifelhaft; jedenfalls nahm man die Änderung vor; dem Stettiner Schiffer Zillmer wurde mittelst Reskripts vom 24. April die beständige Baufreiheit verweigert, und festgesetzt, dass es bei sechs Baufreiheitsjahren sein Bewenden habe. Damit war das Reskript vom 19. April 1753 für Stettin ausser Kraft gesetzt.

Während des siebenjährigen Krieges ruhte der Schiffbau in Stettin nicht; unter der Direktion des Kommerzienrates Schultz wurden 1759—60 zwei grosse königliche Schiffe gebaut.²⁾ Stark war während der Kriegszeit vornehmlich der Bau von Kähnen.

Aber durch Schiffsverkäufe³⁾ und Prisen stellte sich beim Friedensschlusse die Zahl der Stettiner Schiffe doch als sehr zusammengeschmolzen dar; wie es 1764 heisst, um ein Drittel des vorherigen Bestandes. Pommern hatte 1756: 222 Seeschiffe besessen, 1764 nur noch 119. Im Juli 1764 benutzten nun die Stettiner Schiffer diese Thatsache der Verringerung des Schiffsbestandes und die natürlichen aus dem Kriegszustande resultierenden wirtschaftlichen Kalamitäten zu dem Versuche, von der Regierung einige Vorteile für die Schifffahrt zu erlangen. Sie baten namentlich um die dauernde Baufreiheit für ihre neu zu erbauenden Schiffe. Doch wurde dies Gesuch nicht bewilligt; die Pommersche Kammer gab zwar zu, dass die Bedürfnisse des Schiffbaues teurer geworden seien; doch hielt sie diese Teuerung nur für vorübergehend. Dagegen empfahl sie eine neunjährige Baufreiheit. Es blieb jedoch bei der sechsjährigen. Den Leichterschiffen aber wurde, wie es auch bisher schon üblich gewesen war, in dem Reskript vom 11. Oktober 1764 gleiche Baufreiheit, wie den Seeschiffen, gewährt.

1) Rescr. v. 25. März 1756.

2) Stett. St.-Arch. Access. 94, No. 24.

3) Vgl. Schmidt III, 205.

Thatsächlich war der Schiffbau nach dem Kriege bald wieder ziemlich rege.¹⁾ Die sechs Schiffszimmermeister hatten gut zu thun. Die Asiatischen Handlungskompagnien, die in jener Zeit gegründet oder geplant wurden, haben dem Stettiner Schiffbau, wie es scheint, keine Nahrung zugeführt, obwohl mehrere Bauten Stettin zugebracht waren.²⁾

Ein anderes Projekt, das auch den Schiffbau berührte, schuf hingegen nicht geringe Beunruhigung. Im Jahre 1765 plante man bekanntlich in Berlin die Errichtung einer Holzhandlungs-Kompagnie. Dem vorläufigen Programme gemäss sollte der Schiffbau in den Bereich dieser Gründung gezogen werden. Es sollte ermöglicht werden, alljährlich zwei bis drei Schiffe mehr, als bisher in Stettin gebaut wurden, zu bauen; und denen, die in Stettin Schmacken und kleine Fregatten gebaut hatten, sollte dies thunlichst erleichtert werden. Zu dem Behuf sollte das Hauptaugenmerk auf tüchtige Schiffbauer, die möglichst von allen bürgerlichen Pflichten zu befreien, gerichtet werden. Schiffe zum Walfisch- und Robbenfang wollte man ausrüsten; der König wollte zur Errichtung von Werften, Reepschlagereien und dergleichen Beihilfe leisten.

In Stettin war man, wie im allgemeinen gegen die ganze Gründung, durch die eine Beeinträchtigung des Holzhandels der Stadt befürchtet wurde, so im besonderen gegen diese Schiffbauprojekte. Es wurden in Stettin nicht nur kleine Schmacken und Fregatten, sondern auch grössere Schiffe von 1—200 Last und Kriegsschiffe von 20—40 Kanonen gebaut; den Bau noch grösserer Schiffe verhinderte nur der Mangel an Wasser; diesem Mangel konnte auch die Holzkompanie nicht abhelfen. Wollte sie selbst Schiffe bauen, so würde, meinte man, dies infolge des gesellschaftlichen Charakters der Unternehmung weit teurer zu stehen kommen als Privatschiffbau. Die Heranziehung und Privilegierung von Schiffszimmerleuten dagegen hatte man oft gewünscht; in diesem Punkte wurde der Plan gebilligt.

Dem Könige wurde alles dieses durch eine Stettiner Deputation persönlich vorgetragen; durch ein Reskript vom 5. Dezember 1765 beruhigte er die Stettiner; ihr Holzhandel solle nicht gestört werden; doch sähe er gern eine Ermunterung des Schiffbaues durch Anlegung von Fabriken von Segeltüchern, Tauen u. s. w.

Die Holzhandlungs-Kompagnie, die dann 1766 gegründet wurde,

1) Vgl. Schmidt III, 224.

2) Ring, Asiat. Handlungcomp. Friedr. d. Gr. S. 209, 215.

erhielt wirklich das Recht, Schiffswerften an der Oder anzulegen, Schiffe daselbst zu bauen u. s. w. Die Stettiner Kaufleute sollten dadurch nicht in ihrem eigenen Schiffbau gestört werden.¹⁾ Der Einfluss der Kompagnie auf den letzteren ist im einzelnen nicht erkennbar; im Jahre 1773 klagten die Stettiner Schiffbaumeister, dass sie nicht nur durch Pölitzer und andere Schiffszimmerleute neue, grosse Schiffe bauen lasse, sondern sich sogar fremde Meister und Gesellen verschreibe.²⁾

Der pommersche Schiffbau im allgemeinen und der Stettiner im besonderen nahm in jenen Jahren wieder ab. Ganz so schlimm, wie der Direktor des Stettiner Banco-Comtoirs, Kriegsrat Ulrich, es im Jahre 1770 darstellte, war es freilich nicht; er zählte nur noch wenig über 20 Seeschiffe Stettins.³⁾ Thatsächlich hatte die Stadt damals 55 Schiffe (4164 L.), das ganze preussische Pommern 186 Seeschiffe. Gegen 1756 war der Rückgang jedenfalls nicht unerheblich. Er beruhte auf verschiedenen Ursachen. Entmutigend auf die Schiffbau-thätigkeit wirkte zunächst die wachsende Inanspruchnahme der Schiffe für königliche Transporte. Bald wurden sie zum Colberger Festungsbau herangezogen, bald mussten sie Hallisches Salz oder Mühlen- und Kalksteine nach Preussen fahren. Für alle diese Frondienste bestanden feste Frachtsätze, die nicht viel Verdienst liessen. Es blieb den Rhedern wenig Zeit und Gelegenheit, ihre Fahrzeuge in freier Frachtfahrt zu verwenden. Aus demselben Grunde hatten früher die Stettiner sich gegen den Bau von Fluss Schiffen gesträubt; auch diese wurden ihnen oft zum Holztransport entzogen.⁴⁾

An der Vermehrung der Schiffe, die hiernach ein Bedürfnis gewesen zu sein scheint, hinderten der Mangel an Kapital und die hohen Materialienpreise; Holz und Eisen waren 1770 um 50 Prozent teurer als früher geworden. Das war auch ein Grund dafür, dass der zeitweise so lebhafteste Handel mit Schiffen aufgehört hatte.

Als Mittel, dem Schiffbau wieder aufzuhelfen, und die Kaufleute mehr zur Rhederei anzuspornen, schlug im Jahre 1770 die Pommersche Kammer eine Erhöhung der Baufreiheiten namentlich für die grösseren Schiffe vor, etwa $\frac{1}{3}$ Baufreiheit auf sechs oder neun

1) Schmidt II, 212ff.; Stett. St.-Arch. (St. Stett. V, 1, No. 297).

2) Stett. St.-Arch. (D. Arch. d. St. Stett. VIII, 98, No. 60).

3) Stett. Reg.-Arch. 12, Sect. 1, No. 150; hiernach auch das folgende. Die Lasten sind wohl die Schiffslasten von 4000 Pfd., nach denen dem Licent-Reglement gemäss gerechnet wurde (Quickmann, S. 724).

4) Dep. Arch. d. St. Stettin V, 3, No. 162.

Jahre, wie auch eine Accise- und Zollfreiheit der Baumaterialien. Von einer weiteren differentiellen Behandlung der fremden Schiffe, wie sie sie früher selbst empfohlen hatte, riet die Kammer ab, um so mehr als bereits durch Reskript vom 15. Juni 1770 die Abgaben auf die fremden Schiffe erhöht worden waren. Die vorgeschlagene Erhöhung der Baufreiheiten unterblieb jedoch. Auch ein Antrag der Stettiner Schiffer, die im Jahre 1777 um die dauernde Baufreiheit nachsuchten, wurde abgelehnt. Dagegen wurde durch Reskript vom 12. September 1774 die dreijährige Baufreiheit auch für die von Grund aus reparierten Schiffe, wie sie bisher schon gelegentlich bewilligt war, gewährt.¹⁾

Allmählich erholte sich der Schiffbau wieder. Einen belebenden Einfluss hatte zunächst die Errichtung der Seehandlungs-Gesellschaft. Dieser Gesellschaft sollten, wie im Patent vom 14. Oktober 1772, Art. 32 dargelegt ist, mehrere Schiffbauplätze in Seehäfen, nämlich Neufahrwasser, Stettin und Memel, unentgeltlich angewiesen werden. Schon 1770 war für königliche Rechnung eine Fregatte von 350 Lasten in Stettin gebaut; die Seehandlung hat eine stattliche Reihe von Schiffen, vornehmlich an diesem Platze bauen lassen.²⁾ Diesem Vortheil, den die Seehandlung Stettin brachte, stand gegenüber freilich als Nachteil das Monopol der Salztransporte, das ihr übertragen wurde.

Ging so die Regierung mit gutem Beispiel voran, so ermunterte sie auch die Privatrheder. Im Juni 1772 ward dem Stettiner Magistrat befohlen, Kaufleute und Schiffer zur Vermehrung der Handelsflotte aufzufordern. Die Schiffszimmermeister ihrerseits erklärten sich wohl bereit zur Mitwirkung, wenn nur Bauherren da wären; an Arbeitern sollte es nicht fehlen; aus eigenen Mitteln kleine Schiffe zu bauen, waren sie ihrer Angabe nach wirtschaftlich nicht im stande.³⁾

Freilich entsprach das Verlangen nach selbständigen Schiffbauten der Meister nicht dem allgemeinen, fast in allen Häfen gleichen Verhältnis der Meister zum Schiffbau. Letztere waren fast überall Handwerksmeister, nicht Unternehmer; sie waren die Beauftragten der Bauherren, der Rheder und Schiffer. In Stettin hatte sich überdies damals eine besondere Konstellation herausgebildet. Der Schiffbaumeister Louis Quantin überragte offenbar die übrigen Meister um ein Erkleckliches. Früher bei der französischen Admiralität beschäftigt, war er seit etwa 1759 in Stettin. Durch seine Geschicklichkeit hatte

1) Stett. St.-Arch. (Dep. Arch. d. St. Stettin V, 3, No. 184).

2) Berl. Geh. St.-Arch. R. 109, XII, No. 27; Schmidt III, 224, 228.

3) Stett. St.-Arch.; Dep. Arch. d. St. Stett. V, 3, No. 142; dort auch das folgende über Quantin.

er es dahin gebracht, dass er die meisten Bauten hatte und dass die übrigen Meister sehr oft unter ihm als Untermeister arbeiteten; andere als sie durfte er nicht anstellen. So waltete er ziemlich selbstherrlich über den Stettiner Schiffbau, wurde übrigens vom König und Prinz Heinrich sehr geschätzt und von ersterem angewiesen, sich gegebenenfalls stets direkt an ihn zu wenden. Im Jahre 1771 reichte er nun eine Reihe von Wünschen ein: er verlangte für sich die Besichtigung aller Schiffe, die repariert werden sollten, natürlich gegen Vergütung für sich, ferner eine Extravergütung für jedes neuzuerbauende Schiff, die Revision aller königlichen Transportschiffe, abermals gegen Vergütung.

Gegen diese Forderungen lehnten sich die anderen Meister doch auf; auch sie konnten nachweisen, Schiffe selbständig gebaut zu haben; sie bestritten dem Quantin seine Unentbehrlichkeit. Kaufleute und Schiffer traten den alten Meistern bei; die monopolistischen Bestrebungen Quantins scheiterten an diesem Widerspruch.

Die guten Schiffbaujahre, die nun folgten, förderten auch die zunehmende Selbständigkeit der Meister.

Wie beliebt in der Periode des amerikanischen Krieges der Schiffbau war und welchen Gewinn man sich von ihm versprach, zeigt folgender Vorgang. Zwischen dem Schiffszimmermeister Lange und dem Kapitän Grose, welcher letzterer sehr eifrig Schiffbau für eigene und fremde Rechnung betrieb¹⁾, entstand 1779 ein Streit um einen Schiffbauplatz. Die Entscheidung der Kammer ging schliesslich dahin, dass der Platz zwischen beiden Bewerbern zu versteigern sei. Lange hatte früher für den Platz 40 Thaler jährlich gezahlt bzw. zahlen sollen; in der Versteigerung erstand Grose den Platz für eine Zahlung von 156 Thaler, die zu leisten war für den Bau jedes auf dem Platze gebauten Schiffes! Übrigens führte diese Sache noch zu einem langen Prozess, der die bedauerliche Folge hatte, dass der streitige Platz seinem eigentlichen Zweck für mehrere Jahre entzogen wurde.²⁾

Jedenfalls bedurfte es in jenen Jahren nicht der ausdrücklichen obrigkeitlichen Ermunterung zum Schiffbau; er blühte in ganz Pommern. Im Jahre 1780 wurden allein in Stettin 14 Schiffe von ca. 2000 Lasten gebaut; zahlreiche Bauten waren für das Ausland bestimmt.³⁾ Die Stettiner Werften reichten nicht annähernd aus für

1) Von 1774—1778 baute er fünf grosse Schiffe von zusammen 945 L., vier davon für eigene Rechnung.

2) Stett. St.-Arch. (D. Arch. d. St. Stett. V, Sect. Nav. Sachen; No. 194).

3) Vgl. Schmidt III, 226 ff.

Aufträge der Stettiner Rheder; hatten sie schon früher, wie von den Stettiner Schiffszimmerleuten wiederholt geklagt wird, viele Schiffe ausserhalb Stettins anfertigen lassen, so zogen nun alle kleinen Schiffbauplätze Pommerns Nutzen aus den guten Zeiten; Hellinge und Werften, die Jahrzehnte lang öde gelegen hatten, erfreuten sich nun wieder frischen Lebens. Die eigene Rhederei Stettins stieg von 55 Schiffen (4425 L.) in 1778 auf 152 (17475) in 1781.¹⁾

Gehindert wurde andererseits die freie Entwicklung des Schiffbaues und die unbeschränkte Ausnutzung der Konjunktur durch den Mangel an Schiffszimmerleuten. Der Havelberger Schiffbau und die Bauten der Seehandlung nahmen viele Arbeitskräfte in Anspruch. Auch der Mangel an Eisen und Holz machte sich bemerkbar; und waren die Schiffe endlich glücklich fertig, so fehlte es nicht selten an Matrosen, sie zu bemannen. Um wenigstens dem Mangel an Schiffszimmerleuten abzuhelpen, verbot im März 1781 die Pommersche Kammer, dass Schiffszimmerleute auf Schiffen mitgenommen würden; als dann aber die Schiffer und das Seglerhaus gegen dies Verbot Widerspruch erhoben, wurde es beschränkt auf die Ostseefahrt; für die Nordseefahrt wurde das Mitnehmen von Schiffszimmerleuten auf Schiffen von mehr als 100 holl. Lasten gestattet.²⁾

Denselben Zweck verfolgte die Kammer, indem sie im Februar 1782 ausdrücklich auf die bereits im General-Privileg des Schiffszimmerleute-Gewerks für Pommern vom 21. April 1768 den Meistern verliehene Erlaubnis, soviel Lehrjungen anzunehmen wie sie wollten, hinwies. Die etwaigen Schäden, die daraus für die Eventualität geringerer Schiffbauthätigkeit eintreten könnten, standen nach Ansicht der Kammer in gar keinem Verhältnis zu dem „grossen Vorteil, welcher dem Staate auch selbst nur für den gegenwärtigen Augenblick aus dem Schiffbau erwächst“. ³⁾

Der Rückschlag nach 1783 blieb für Stettin nicht aus. Während der guten Jahre war es still gewesen über Baufreiheiten, differentielle Behandlung der fremden Schiffe u. s. w. Noch in einem Bericht vom 8. April 1777 sprach die Pommersche Kammer sich für den Erlass einer preussischen Navigationsakte nach englischem Muster aus.⁴⁾ Die nächsten Jahre gaben keinen Anlass, einer solchen Anregung Folge zu geben. Aber schon im Mai 1779 machte der

1) Schmidt III, 235.

2) Stett. St.-Arch. (D. Arch. d. St. Stettin V, 3, No. 184, 200.)

3) Ebenda, VIII, sect. 98, No. 60.

4) Stett. Regier.-Arch. Tit. XII, No. 53.

preussische Generalkonsul Mahs in St. Petersburg auf die Gefahr aufmerksam, mit der das schnelle Wachstum der preussischen, namentlich Stettiner Handelsflotte dieser für eine Zeit drohte, wo die preussische Rhederei unter weniger günstigen Bedingungen arbeitete als damals. Mahs schlug eine Erhöhung der Hafenabgaben auf alle fremden Schiffe vor.¹⁾

Diesem Vorschlag scheint man kaum Beachtung geschenkt zu haben. Nach dem Frieden, als wirklich die zu befürchtenden Missstände wenigstens zum Teil eintraten, hatten auch die Stettiner kein Glück mit dem Verlangen nach weiteren Vorrechten für die preussische Flagge. Einem Missbrauch, über den sie klagten, wurde allerdings ein Riegel vorgeschoben. Schwedische, Rostocker, Lübecker und andere fremde Schiffer erwarben nämlich in Swinemünde und anderen kleinen Seeplätzen für wenige Thaler das Bürgerrecht, galten dann als preussische Unterthanen und genossen alle Vorteile der preussischen Flagge, ohne dass sie doch dauernd ihren Wohnsitz an jenen Orten hatten. Infolge dessen erging am 22. September 1788 eine königliche Kabinettsordre, nach der die Ansiedelung von dem Besitz von Haus und Grund abhängig gemacht wurde. Mehrere schwedische Schiffer, die in Swinemünde das Bürgerrecht nachsuchten, wurden nun abgewiesen. Noch ein kgl. Reskript vom 10. Mai 1805 wies darauf hin, dass der blosse Besitz eines Seeschiffes keinen Ausländer zur Aufnahme als Bürger in einer preussischen Seestadt qualifiziere.²⁾

Der Stettiner Schiffbau für auswärtige Rechnung war während des amerikanischen Krieges recht bedeutend gewesen; mit dem Frieden hatte er wieder abgenommen. Der Bestand der Stettiner Rhederei deckte nun reichlich das Bedürfnis; sie umfasste immer noch die zwei- bis dreifache Schiffszahl gegen die Zeit vor dem Kriege; der Höhepunkt wurde 1784 und 1785 mit 165 bzw. 156 Schiffen (21711, 18837 Lasten) erreicht³⁾; die Abnahme ging langsam vor sich. So war das Bedürfnis nach Schiffsneubauten für eigene Rechnung gering.

In der Stadt Stettin wurden 1781: 13, 1782: 45, 1783: 16, 1784: 6, 1785: 12, 1786: 3, 1787: 3, 1788: 2, 1789: 4, 1790: 3, 1791: 7, 1792: 2, 1793: 11, 1794: 10, 1795: 7 Schiffe neugebaut; ähnlich war es im ganzen preussischen Pommern, wo in denselben

1) Ebenda, No. 174.

2) Stett. Reg.-Arch. 12, No. 206.

3) Schmidt III, 235.

Jahren 79, 99, 58, 44, 37, 14, 11, 10, 11, 20, 26, 24, 34, 41, 27 Schiffe gebaut wurden.¹⁾

Am meisten Aussicht, den Arbeitern Beschäftigung, dem Holz Verwendung zu geben, bot der Schiffbau für fremde Rechnung. Konnten auch die meisten deutschen Ostseehäfen schon wegen ihrer schlechten Wasserverhältnisse ganz grosse Schiffe, wie sie für die Oceanfahrt in Betracht kamen, nicht bauen, so waren sie wohl geeignet für mittlere und kleinere Schiffe.

Schon in dem Entwurfe einer Instruktion für das Stettiner Commerzkolleg, den der Kammerdirektor v. Schmeling im Jahre 1792 ausarbeitete, findet sich die Bemerkung, dass das Kolleg sich dem Schiffbau auch für Fremde mehr denn bisher widmen müsse.²⁾ Weiter sehen wir diese Idee entwickelt in einem Berichte, den die Pommersche Kammer dem Könige am 28. Januar 1794 erstattete.³⁾ Dem früher auch von ihr vertretenen Gedanken einer differentiellen Behandlung der fremden Schiffe im Verkehr mit Stettin trat sie hier entgegen, dagegen empfahl sie die Beibehaltung der Schiffbaufreiheiten, obgleich sie ihren geringen Einfluss nicht verkannte. Dann aber machte sie Vorschläge, vornehmlich den Schiffbau für auswärtige Rechnung zu ermuntern. Für jedes neugebaute Schiff, das nur für hiesige Rechnung und Rheder fahre, sollte der Besitzer gleich zu Anfang fünf Prozent des Bauwertes erhalten; diese Vergütung sollte nur für pommersche Häfen gelten und die in ausserpommerschen Häfen zustehenden Vergütungen unberührt lassen. Erkläre der Inhaber oder Erbauer des Schiffes, dass es für auswärtige Rechnung gebaut sei, so solle er zehn Prozent der Baukosten erhalten. Wolle ein Schiffseigentümer ein hier für eigene Rechnung erbautes Schiff zwar nicht sogleich, aber doch später nach auswärts verkaufen, so sollte er, falls der Verkauf nur ein Jahr nach Fertigstellung des Schiffes stattfinde, zehn Prozent Vergütung erhalten, nach Abzug der für ein einheimisches Schiff bereits bezahlten fünf Prozent, also noch fünf Prozent. Hat das Schiff schon zwei Jahre gefahren, solle es insgesamt drei Prozent erhalten; bei drei Jahren: zwei Prozent. Nach einem längeren Zeitraume sollte keine Vergütung mehr gezahlt werden.

1) Zöllner, Reise durch Pommern nach der Insel Rügen etc. (Berlin 1797) S. 462.

1) Stett. Reg.-Arch. Tit. XII, No. 62; in der Instruktion, die das Kolleg bei seiner Errichtung (1755) erhielt, findet sich über Schiffbau nichts.

3) Berl. Geh. St.-Arch., Gen. Dir. Pommern, Schifffahrtssach. No. 2.

Das General-Oberfinanz-, Kriegs- und Domänendirektorium billigte diesen immerhin beachtenswerten Vorschlag. Doch ist er nie zur Ausführung gekommen. Manche Bedenken walteten ja überhaupt bei einer solchen Begünstigung des Schiffbaues für Auswärtige ob. Es war doch zweifelhaft, ob es geraten war, fremden Nationen, deren Schifffahrt schon an sich in merkantiler und nautischer Hinsicht so manche Vorteile genoss, in einem so wichtigen Hilfsbetriebe, wie der Schiffbau war, noch besondere Vergünstigungen einzuräumen. Es war ferner, und die Kammer machte selbst schon darauf aufmerksam, fraglich, ob die vorzüglich in Betracht kommenden Länder, Holland, Dänemark, Schweden, Russland, bei dem Schiffbau in Stettin im allgemeinen ihre Rechnung finden würden. —

Die weitere Entwicklung des Stettiner Schiffbaues brauchen wir nicht zu schildern; sie ist bekannt.

XIV.

Colberg.

Colberg hat schon im Mittelalter Schiffbau getrieben; „locus ubi naves construuntur“, d. h. Schiffswerften werden Anfang des 15. Jahrhunderts erwähnt.¹⁾ Im 16. und 17. Jahrhundert nahmen Schiffbau und Rhederei, wie in den meisten Ostseestädten, so auch hier ab; um 1629 besass die Stadt nur fünf bis sechs kleine Boyerts und Schuten.²⁾ Aus dem Jahre 1660 haben wir ein Verzeichnis³⁾ der damals im Hafen zu Colberg vorhandenen acht Schuten und Schiffe, die bis auf eine Lübecker Schute von 18 Lasten alle Colberg zugehört zu haben scheinen. Diese sieben Fahrzeuge waren:

Ein Schiff — 110 pomm. Lasten; sechs Schuten, eine von 30, zwei zu 27, eine zu 24, eine zu 16, eine zu 15 Lasten.

An der unter dem Grossen Kurfürsten im allgemeinen sich lebhafter gestaltenden Schiffbauthätigkeit in den preussischen Staaten hat auch Colberg teilgenommen. Raule plante hier Schiffbauten; und im November 1676 befahl der Kurfürst dem Generalmajor v.

1) Riemann, Gesch. d. St. Colberg S. 59. Die Bürgersprache verbot den Schiffbau in der Stadt ohne Erlaubnis des Rates; vgl. ebenda, Beilagen S. 97.

2) Fock, Rügensch-Pomm. Geschichten III, 528.

3) Stett. St.-Arch.

Schwerin¹⁾, soviel Holz nach Colberg schaffen zu lassen, wie Raule wünschte. Aus einer kurfürstlichen Ordre vom Oktober 1677 an den Oberzolldirektor Heidekampff in Preussen und den Licenteinnehmer Wilkens in Colberg ersehen wir, dass damals Schiffbauholz von Königsberg nach Colberg geschafft wurde.

Im November wurde dem pommerschen Oberförster v. Schwerin die Lieferung von Holz an Raule befohlen. Schwerin machte damals auf die Schädigung der Haiden durch diese Holzverwüstung aufmerksam und schlug vor, lieber Holz aus Preussen kommen zu lassen. Der Kurfürst hatte aber Eile und bestand auf den Holzlieferungen aus Pommern. Sie wurden zum Teil mit grosser Härte eingetrieben; als die Stadt Belgard, die nach ihrer Zerstörung durch Feuer noch nicht ganz wieder aufgebaut war, sich gegen die Abgabe von Holz sträubte, drohte der Kurfürst mit militärischer Exekution.²⁾

Raule war aber guten Mutes, er sah, wie Matrosen und Schiffszimmerleute sich in Colberg Weiber nahmen und hoffte nun, „dass alle Handwerke und die Seefahrt florireten, also dass man Schiffe auf Schiffe bauete“.³⁾

In diesem Masse erfüllten sich freilich Raules Hoffnungen nicht, wenn auch einige Bauten unter der Leitung des kurfürstlichen Schiffbaumeisters Victor de Port oder de Poorter, eines Holländers⁴⁾, erfolgt sind. Bald wurde es wieder still auf den Colberger Werften; von ihrer Thätigkeit hört man wenig.

Im 18. Jahrhundert blieb zunächst der Schiffbau unbedeutend. Der Handel der Stadt lag überhaupt darnieder. Dem Schiffbau fehlte es nicht selten an dem Notwendigsten, dem Bauholz; es musste erst weit hergeschafft werden⁵⁾; andererseits wurde aber über Entziehung des Schiffbauholzes durch die Ausfuhr geklagt. Überdies war der Hafen in schlechtem Zustand; man hatte oft kaum sechs bis sieben Fuss Wasser in der Fahrrinne.

Trotzdem vermehrte sich die Rhederei der Stadt bis 1741 langsam; in diesem Jahre bestand sie aus 19 Schiffen; zwei Schiffe standen ausserdem auf dem Stapel. Nach Ansicht der Kaufleute war diese

1) Ebenda.

2) Stett. St.-Arch.; Berl. Geh. St.-Arch. Rep. 30, No. 307.

3) Schück I, 102.

4) Er baute auch den befestigten Turm an der Swine bei Wollin (v. Raumer, Die Insel Wollin und d. Seebad Misdroy S. 237); vgl. auch Schück im Register.

5) Stett. Regier.-Arch. Tit. 12, No. 13, 33.

Zahl nicht nur für das einheimische Bedürfnis ausreichend, sondern schon zu gross; manche Schiffe mussten auswärts Frachten suchen.¹⁾

Der eigene Schiffbau war immer noch sehr gering. Das lehren auch die eigenartigen gewerklichen Verhältnisse. Die Schiffszimmerleute waren mit den Hauszimmerleuten in einem Amte vereinigt; wie untergeordnet die Rolle war, die erstere spielten, ergibt sich daraus, dass in dem Privileg vom 15. April 1739²⁾ von Schiffbau oder Schiffszimmerleuten gar nicht die Rede ist. Das Amt war ein ungeschlossenes. Im Jahre 1746 baten die Schiffszimmerleute um Trennung von den Hauszimmerleuten und Errichtung eines besonderen Amtes mit einem Privileg, das den Eigentümlichkeiten des Schiffszimmergewerbes Rechnung trage. Die Kaufmannschaft widersetzte sich aber einer solchen Neuerung; es sei, so legte sie dar, überhaupt bisher gar kein Schiffbaumeister in Colberg, der „ein tüchtiges Schiff zu bauen capable wäre“; noch keiner habe ein Schiff gebaut, und kein Kaufmann könne es versuchen, ein Schiff hier bauen zu lassen. Die Errichtung eines Amtes müsse reiflich überlegt werden; hauptsächlich aber sollten die Zimmerleute erst einmal einen Meister vorschlagen, auf den sich die Kaufleute verlassen könnten.

Dabei blieb es vorläufig; und der Schiffbau konnte bei Mangel eines ordentlichen Meisters natürlich keinen Fortgang nehmen. Hieran scheiterten auch die wiederholten Mahnungen der Regierung. Vor 1754 werden allerdings noch zwei Meister genannt, Harbuch und Alberts. Da beide aber Alters wegen nichts mehr leisten konnten, wählten im Jahre 1754 die Ältesten des Seglerhauses den Daniel Heydemann zum Schiffbaumeister und verpflichteten ihn durch ein Reglement in Betreff seiner Leistungen und Ansprüche.

Dieses Verfahren ist aussergewöhnlich und findet sich an anderen Schiffbauplätzen nicht: die Ältesten des Seglerhauses, d. h. die Vorsteher der Kaufmannschaft, wählen einen Schiffbaumeister, der im übrigen dem Amte der Zimmerleute angehört, und geben ihm Vorschriften über Tagelohn, Arbeitszeit, Lehrjungen u. s. w. Sämtliche Schiffer wurden übrigens angewiesen, bei vorfallender Arbeit sich nur an den Meister direkt zu wenden; letzterer war verpflichtet, Arbeiter zu stellen. Allerdings war das Verhältnis des Schiffbaumeisters zum Zimmeramte sehr locker.

1) Dies und das folgende, wo nicht andere Quellen angegeben, nach den im Stett. Staatsarchiv deponierten Akten des Colberger Seglerhauses.

2) Im Stett. St.-Arch. Access. 146, No. 259.

Neben Heydemann wurde 1755 als zweiter Meister Vosberg angestellt. —

Ende 1762 hatte Colberg 19 Schiffe, mit insgesamt 1104 Lasten; nämlich zwei zu je 100, zwei je 90, zwei je 80, je eines zu 75, 70, 60 Lasten; drei zu 50, je eines zu 45 und 36, je zwei zu 30 und 24, eines zu 20 Lasten. Alle diese Schiffe konnten über See fahren. Doch wohnten nur 15 Schiffer (764 Lasten) in Colberg. Der erste Rheder war Hinr. v. Braunschweig.

Nach wiederhergestelltem Frieden erwies sich der Mangel an Matrosen der Rhederei besonders hinderlich. Die Furcht vor der Werbung trieb zahlreiche Elemente der seefahrenden Bevölkerung aus dem Lande. Das Seglerhaus klagte hierüber wiederholt und meinte im September 1763, dass „die Kaufmannschaft zum Anbau mehrerer Schiffe bereitwilliger seyn dürfte, wenn der Schiffer und Seefahrende Söhne, wie auch frembde Matrosen, nicht aus Schrecken für die Enrollirung ausser Landes gejaget und dadurch nicht in Verlegenheit gesetzt würden, die Schiffe mit tüchtigem Volke zu besetzen“.

Auch nach einem geschickten Schiffbauer bestand noch immer Bedürfnis; in demselben Berichte wird dieser Mangel als Hindernis, sich am Schiffbau zu beteiligen, hingestellt. Ausser den vier zünftigen Hauszimmermeistern, die wohl auch kleine Schiffsarbeiten übernahmen, gab es um 1766, wie es scheint, nur einen Schiffszimmermeister in Colberg, Vosberg; er leitete auch die Hafenarbeiten in Colbergermünde. Zum Amte der Hauszimmerleute gehörte er nicht, und diese betrachteten ihn deshalb als Pfuscher, obwohl er sechs neue Schiffe gebaut hatte.

Die Regierung ihrerseits liess es nicht an Mahnungen und Ermunterungen fehlen. Ein königliches Reskript vom 7. Juli 1763 gab der Pommerschen Kammer auf, für Reifschläger und Schiffbauer am Strande zu sorgen; es sei, heisst es hier, zur Genüge bekannt, dass in Hinterpommern Hanfbau gedeihen könne, und die Schiffbauer würden sich in Colberg wegen der billigen Lebenshaltung besser als an anderen Orten niederlassen können. Im Colberger Seglerhause wies man dagegen auf die schon erwähnten Hindernisse hin und forderte ein Drittel Licentfreiheit auf sechs Jahre anstatt der bisherigen Ein-Sechstel-Freiheit, wie auch Licent- und Accisefreiheit auf Hanf, Eisen, Segeltuch, Pech u. s. w.

Der Bestand der Colberger Rhederei nahm allmählich immer mehr ab. Er betrug:

Januar 1767:	16	Schiffe	—	762	pomm. Lasten
März 1769:	18	"	—	866	" "
Dezember 1771:	15	"	—	683	" "
" 1773:	12	"	—	520	" "
" 1774:	11	"	—	430	" "
" 1776:	9	"	—	382	" "
" 1777:	8	"	—	337	" "

Das grösste dieser Schiffe, deren Schiffer alle in Colberg wohnten, hatte 110, die kleinsten je 15 Last; es waren alles Seeschiffe, keine Leichter. Auf die Mahnungen der Regierung, diese Schiffe in Fahrt zu bringen, antwortete man aus Colberg stets mit einer noch schlechteren Schiffsziffer und bedauernden Berichten. „Mehrere Seeschiffe anzubauen litten die itzigen Handlungsconjunctionen nicht; vor das kleine hiesige Negocie wären überflüssig Schiffe vorhanden, da man auch solche zum Theil nicht einmal mit Nutzen mehr zu gebrauchen wisse, sondern solche auswärts ihre Frachten selbst suchen müssten“, erklärte im November 1769 das Seglerhaus. Auch wurde der Hafen immer schlechter; wenn dieser nicht „in bessere Umstände gesetzt werden würde“, berichtete am 23. April 1779 die Kaufmannschaft, „so müsste die Seehandlung nicht allein cessiren, sondern die annoch wenige vorhandene Schiffe auch verstossen werden, mithin man keine neue Schiffe benöthiget wäre“. In der ganzen Zeit von 1764—1781 sind in Colberg überhaupt keine Seeschiffe gebaut worden¹⁾; die Thätigkeit der Schiffszimmerleute schränkte sich auf Reparaturen ein. Von den acht Schiffen, die Colberg im Juni 1779 besass, war nur eins von 55 holl. Lasten²⁾ in Colberg und zwar schon 1745 gebaut, alle anderen in Kammin, Anklam, Wolgast.

So bietet Colberg das Beispiel eines Seehafens, der fast ganz ohne eigenen Schiffbau doch ein verhältnismässig lebhaftes Rhederei-geschäft treiben konnte.³⁾

Nachdem 1780 der Schiffbestand noch sechs Schiffe mit 340 Lasten umfasst hatte, stieg er von nun an; 1781 waren es zehn Schiffe mit 570 Lasten. Es wurden damals vier Schiffe (290 L.) auswärts gekauft. Viele Sorgen machte aber die Bemannung; sie war, wie es in einem damaligen Berichte heisst, „der grösste Gegenstand, dass der

1) Stett. Reg.-Arch. Tit. XII, Sect. 1, No. 179.

2) 5 holl. Lasten = 4 Stettiner oder Pomm. Lasten.

3) Es ist also irrig, wenn Berghaus, Sechs Reisen um die Erde etc. 1822—1842 (Bresl. 1842) S. 8 bemerkt, dass Colberg vor 1806 keine Rhederei betrieben habe.

Schiffbau nicht noch mehr betrieben wird“; die Werbungen machten den Rhedern viel zu schaffen. Auch andere Dinge verleiteten ihnen das Geschäft, so die Einmischungen der Obrigkeit in die inneren Verhältnisse des Schiffbaues. Im Jahre 1781 kam z. B. aus Berlin eine Anfrage nach dem Eisenbedarf und den Eisenpreisen bei Schiffen. Als die Rheder hierüber die Aussagen verweigerten, kam eine erneute Ordre aus Stettin, der zufolge jene Kaufleute „allenfalls durch Zwangs-Mittel anzuhalten, das Kauf-Pretium anzugeben“, da das Bergwerks- und Hüttendepartement es zu wissen wünsche, und „es daher nicht auf ihren [der Kaufleute] Willen ankommt, ob sie den Werth der Schiffe angeben wollen oder nicht“. Die Freude am Schiffbau wurde auf diese Weise sicherlich nicht vermehrt.

In Colberg selbst wurden zuerst wieder 1782, 84 und 86 einige Schiffe gebaut, das letzte von 120 holl. Lasten. Seitdem ruhte der Schiffbau wieder, und auch die Rhederei nahm langsam ab; das zeigt folgende Liste:

Dezember 1783: 16 Schiffe — 1269 holl. Lasten

„	1784: 18	„	—	1572	„	„
„	1785: 16	„	—	1442	„	„
„	1786: 18	„	—	1602	„	„
„	1787: 15	„	—	1337	„	„
„	1789: 13	„	—	1027	„	„
„	1790: 12	„	—	837	„	„
„	1791: 13	„	—	902	„	„
„	1795: 14	„	—	816	„	„
„	1796: 15	„	—	963	„	„
„	1798: 12	„	—	838	„	„

Erst 1799 wurde wieder ein Schiff auf den Stapel gesetzt, das 58 holl. Lasten gross wurde; dann 1804 eins von 55 Lasten, 1805 sogar drei Schiffe. Die Unternehmerin aller dieser Bauten war die v. Braunschweig'sche Rhederei.

Nun nahm auch der Schiffbestand wieder zu, er erreichte 1805 die Höhe von 22 Schiffen (1477 holl. L.); 1808: 22 Schiffe (1634 L.). Von letzteren waren aber in Colberg selbst nur vier (438 L.) gebaut.

Doch konnten die grösseren Schiffe schon lange nicht mehr in den Hafen; er wurde immer schlechter. Der Schiffs- und Hafenzimmermeister Vosberg war 1785, sein Nachfolger 1799 gestorben. Über die Wiederbesetzung der für den Hafen wichtigen Stelle konnte man sich nicht einigen; schliesslich verweigerte auch im Jahre 1808 die Königliche Kammer in Treptow ihre Zustimmung zu der An-

stellung eines Hafenzimmermeisters, da das Amt überflüssig sei. Darauf wandte sich das Seglerhaus direkt an den Minister v. Stein in Königsberg, und es erfolgte nun eine von Stein unterzeichnete Kabinetsordre d. d. Königsberg 29. Oktober 1808, in der es heisst: der König habe in den eingesandten Akten „einen neuen Beweis gefunden, dass die bisherigen Geschäfts-Formen und die strenge Vormundschaft, welche der Staat über alle Communal-Anstalten hat führen wollen, der guten Sache und ihrem Fortgange oft sehr hinderlich gewesen sind. — In dieser Ueberzeugung sind die nöthigen Abänderungen in der gesammten Communal-Verwaltung für das Allgemeine des Staats bearbeitet und dem Ziele schon nahe gebracht“.

Mit diesem Ausblicke in eine bessere Zeit musste man sich vorläufig begnügen. Einen Schiffszimmermeister gab es für längere Zeit nicht in Colberg; in die 1810 eingesetzte Prüfungskommission für Schiffbauer musste man infolge dieses Mangels einen Schiffszimmermann aus dem Treptower Tief, der in Colberg öfter gearbeitet hatte, berufen, „bis dahin, dass ein geschickter Schiffszimmer-Meister sich dort niederlässt“. Allmählich gestaltete sich die Schifffahrt immer schlechter, so dass, als im Juli 1811 ein Schiffszimmermeister aus Liebenwalde in Colberg als solcher angestellt zu werden begehrte, man ihm erwiderte, „dass, da die Zeit-Umstände in der Handlung sich so nachtheilig seit dem Frühjahr verändert haben, Schifffahrt und Handlung still liegen, wir zur Zeit unser Project, einen Mann als Schiffsbaumeister hieher zu ziehen, aufgeben müssen“.

Nach dem Frieden wurde es besser. Neubauten waren freilich immer noch selten. Allerdings wurde erst 1822 wieder ein Schiffsbaumeister, Granzow, in Colberg konzessioniert. Neue Schiffe wurden gebaut:

1823:	1 Schiff	—	26 Lasten ¹⁾
1826:	1 „	—	187 „
1833:	1 „	—	19 „
1834:	3 Schiffe	—	118 „
1838:	1 Schiff	—	286 „
1839:	1 „	—	26 „
1840:	3 Schiffe	—	333 „
1841:	5 „	—	830 „

Zur selben Zeit nahm auch die Rhederei wenigstens der Grösse der Schiffe nach zu; Colberg hatte:

1) Preussische Lasten zu 4000 Pfund.

1823:	21	Schiffe	—	998	Lasten ¹⁾
1824:	19	"	—	863	"
1825:	16	"	—	713	"
1826:	15	"	—	784	"
1827:	14	"	—	901	"
1831:	16	"	—	1321	"
1832:	15	"	—	1263	"
1833:	19	"	—	1323	"
1834:	23	"	—	1457	"
1835:	19	"	—	1682	"
1836:	20	"	—	1870	"

Im Jahre 1851 hatte Colberg 14 Schiffszimmergesellen; 1856 bis 1857 standen gleichzeitig 11 Schiffe im Bau.

XV.

Rügenwalde, Stolp, Treptow.

Ausser Colberg kommen in Hinterpommern als Schiffbaustädte in Betracht namentlich Rügenwalde, Stolp, Treptow a. d. Rega.

Rügenwalde hatte, wie der Bürgermeister Kösslitz im Jahre 1678 schrieb, vor dem dreissigjährigen Kriege „über 17 nach Hispanien, Holland, Engeland, wie auch auf den Heringsfang zu Norwegen fahrende grosse Schiffe gehabt“²⁾; dann hatten 1627 die kaiserlichen Völker den Hafen unbrauchbar gemacht, so dass die Schifffahrt der Stadt lange ruhte. Der grosse Kurfürst plante von 1662 an eine gründliche Wiederherstellung des Hafens und bewilligte zu diesem Zwecke eine allgemeine Kollekte; die Stände ihrerseits lehnten aber eine Beteiligung an den Kosten ab. Doch geschah mancherlei für den Hafen.³⁾ Raule wies im Jahre 1684 auf die Wichtigkeit Rügenwaldes hin und forderte den Kurfürsten auf, dort einen guten Hafen anzulegen; er meinte, es könne eine „capitale Stadt werden“, von der aus man Danzig lahmlegen könne.⁴⁾

Das waren Luftschlösser; aus Rügenwalde ist nie etwas Bedeutendes geworden. Im 18. Jahrhundert verfiel der Hafen wieder; die

1) Preussische Lasten zu 4000 Pfund.

2) Stett. St.-Arch.

3) Ebenda (Stett. Arch. II, Tit. 36, No. 93).

4) Berl. Geh. St.-Arch. R. 65, 10 (undat. Schreiben aus Bremen; vgl. Schück I, 185, Anm. 150).

Stettiner Salzschiffe und die wenigen Fahrzeuge, die aus Holland kamen, blieben auf der Rhede liegen, da sie nicht in den Hafen kommen konnten.¹⁾ Der Schiffbau war gering. Um 1754 baute der Colberger Schiffszimmermeister Alberts hier ein Schiff. Als man 1771 auch an Rügenwalde die Aufforderung ergehen liess, sich am Bau von Heringsbuysen für die Emdener Heringskompagnie zu beteiligen, erfolgte die Äusserung, dazu fehle es an Geld, tüchtigen Schiffszimmerleuten, Schiffbauholz.

Während des amerikanischen Krieges wurde aber auch in Rügenwalde fleissig gebaut; nach Stettin vielleicht am lebhaftesten im preussischen Pommern. Im Jahre 1780 wurden hier gebaut bzw. auf den Stapel gesetzt neun Schiffe von insgesamt ca. 1500 holl. Lasten²⁾; 1781 und 82 wurden zwölf grosse Seeschiffe vom Stapel gelassen³⁾; die Seehandlung liess hier ein grosses Schiff von 310 Lasten bauen. Von 1781—84 sind nach Zöllner⁴⁾ in Rügenwalde 19 Schiffe gebaut; dann aber bis 1795 inklusive nur 1790: ein Schiff. —

Stolp trieb in seinem Vorhafen Stolpmünde Schiffbau. Um 1658 baute hier Hans Lemme ein Schiff „St. Johann“. Dann kam eine lange Pause. Der Hafen wurde 1666/67 auf kurfürstlichen Befehl verbessert, im März 1668 aber durch einen Sturm zerstört. Die Stadt bat den Kurfürsten um Beihilfe zur Ausbesserung, die Stände gewährten eine Hufenkontribution, der Kurfürst ordnete 1670 zu demselben Zwecke Holzlieferungen an. Der Rat klagte damals: kaum ein Fischerboot könne ohne Gefahr aus- und eingehen, daher seien die Commerzien, die früher, „wie notorium, häufig alhier im Schwange gangen“, verschwunden, und alles nach Danzig gegangen.⁵⁾ Die Nähe Danzigs wird vielfach als dem Aufblühen Stolpes hinderlich hingestellt. In den Jahren 1683, 1688, 1693 wurde je ein Schiff in Stolpmünde gebaut; sie wurden Anfang des nächsten Jahrhunderts wieder verkauft.⁶⁾ Auch später, namentlich in den 30er Jahren des 18. Jahrhunderts baute man Schiffe in Stolpmünde; vorzüglich der Kaufmann und Rheder Johann Hering verkörperte diese Bestrebungen. Doch wurde andauernd über den schlechten Hafen geklagt. Noch

1) Stett. Reg.-Archiv Tit. 12, No. 36.

2) Ebenda, 12, Sect. 1, No. 179; vgl. Schmidt, Beiträge III, S. 228.

3) Brüggemann, Ausführl. Beschreibung d. Zustandes v. Vor- und Hinterpommern II, 2, S. 822.

4) Reise durch Pommern etc. S. 462.

5) Stett. St.-Arch. (Stett. Arch. II, 27a, No. 99).

6) Ebenda, Dep.-Arch. v. Stolp.

1771 erklärte der Kaufmann Christian Gottlieb Hering, als man ihn zum Bau von Häringsbuysen für Emden aufforderte, er sei gern dazu bereit, habe auch Holz dafür liegen, vor Verbesserung des Hafens sei aber nicht daran zu denken.

So war auch Stolpmünde an dem Aufschwunge des Schiffbaues zur Zeit des amerikanischen Krieges nur gering beteiligt; 1780 wurde ein Schiff von 160 holl. Lasten gebaut.

Auch Treptow a. R. hat etwas Schiffbau gehabt. Um 1662 wurde hier für den Kurfürsten ein Schiff gebaut; es wurde bald darauf nach England verkauft.¹⁾ Die Rhederei des Ortes war damals nur gering, nahm aber langsam zu und umfasste um 1712 neun Schiffe von 15–50 und mehr Lasten.²⁾ Im Jahre 1780 lief hier im Treptowschen Tief ein Schiff von 150 Lasten vom Stapel, ein Ereignis, über welches der König seine besondere Zufriedenheit äusserte. Die Werft war vom Kaufmann Wesenberg mit ansehnlichen Kosten angelegt.³⁾

XVI.

Danzig.

Der Danziger Schiffbau ist bereits oben bei der Darstellung des Schiffbaues der Hanse mehrfach erwähnt; für die älteste Zeit können wir uns deshalb darauf beziehen. Im 15. Jahrhundert besass die Stadt einen sehr regen Schiffbau und Handel mit Schiffen.

In der Mitte dieses Jahrhunderts finden sich die ersten Bestimmungen gewerklicher Art; eine kurze Ordnung von 1463 setzte fest⁴⁾, dass, wer in der Stadt Freiheit Schiffe zu bauen in Auftrag gab, Bürger sein musste. Das entsprach der Landordnung von 1445.⁵⁾ Ferner: Der Schiffer, der an seinem Schiffe arbeiten lassen wolle, darf

1) Stett. St.-Arch. (Staats-Kanzlei II, 2, No. 2, 4, 5); Berl. Geh. St.-Arch. R. 30, No. 307.

2) Brüggemann II, 1, S. 382.

3) Stett. St.-Arch. (Dep.-Arch. d. St. Stettin V, 3, No. 199).

4) Stadtarchiv Danzig, auf dessen Materialien im wesentlichen die folgende Darstellung beruht.

5) Vgl. oben S. 5.

seinen eigenen Schiffszimmermann halten, der der Bruderschaft der Schiffszimmerleute nicht anzugehören braucht.¹⁾

Ausführlicher ist eine Ordnung von 1552, Juni 1.; sie wurde von König Sigismund bestätigt. Wichtig ist in ihr besonders die Bestimmung, dass fremde Schiffszimmerleute, die tüchtig waren und das Bürgerrecht erwarben, in die Bruderschaft aufgenommen werden mussten.

Das alles spricht für das Bestreben, die Arbeit Fremder nicht abzuweisen. Die fremden Schiffszimmerleute scheinen das sich zu Nutze gemacht zu haben. Bald hört man davon, dass zahlreiche Schiffszimmerleute von Königsberg, von Norwegen und den Niederlanden in Danzig arbeiteten; den fremden Schiffern wird der Vorwurf gemacht, dass sie fremde Schiffszimmerleute bevorzugten. Die gesamte Bruderschaft beklagte sich deshalb im Jahre 1587 beim Rat und bat ihn, zu veranlassen, dass jene wenigstens Bürger würden und zu der Bruderschaft beisteuerten. Also auch diese beiden Vorschriften scheinen nicht mehr beobachtet gewesen zu sein.

Im Jahre 1589 erteilte nun der Rat den Schiffszimmerleuten eine neue Rolle. Sie zeichnet sich aus durch sehr eingehende Bestimmungen über das Meisterstück, den Lohnvergleich mit den Bauherren, die Seefahrt der Zimmerleute, Lehrjungen etc. Für uns von besonderer Wichtigkeit sind die Artikel, die sich mit der Arbeit der Fremden beschäftigen. Den fremden Schiffszimmerleuten wurde im Art. 11 die Arbeit wohl gestattet, auch ohne dass sie die Bruderschaft gewannen, doch hatten sie dann jährlich 30 gr. in die Lade zu zahlen. Dagegen wurde Nichtbürgern und Nichtbrüdern streng verboten, sich als Meister aufzuführen.

Das Bedürfnis nach gemeinschaftlicher Regelung verschiedener Arbeitsverhältnisse der Schiffszimmerleute in den Städten Danzig, Elbing und Königsberg veranlasste schon im Sommer 1589 den Rat der erstgenannten Stadt, sich mit den beiden anderen Städten ins Einvernehmen zu setzen. In Elbing gingen die Schiffszimmerleute im Sommer schon um 5 Uhr an die Arbeit, in Danzig und Königsberg erst um 6. Gegen eine gleichmässige Löhnung an alle Leute ohne Berücksichtigung der Geschicklichkeit der Einzelnen sprach man sich sehr entschieden in Elbing aus. Endlich betonten die Danziger Rheder die Notwendigkeit, die alte hansische Vorschrift, keinem Nicht-hansen den Schiffbau zu gestatten, aufrecht zu erhalten.

1) Vgl. Hirsch S. 329.

Zu gemeinsamen Bestimmungen kam es im übrigen nicht; von Interesse ist schon die Thatsache jener gegenseitigen Aussprache; Königsberg, das damals schwer unter der Pest litt, beteiligte sich allerdings nur wenig daran.

Einen Teil der Artikel der Rolle von 1589 finden wir dann wieder in der grossen Willkür der Stadt Danzig vom 15. Juni 1597¹⁾, namentlich im 3. Teil Kap. IV, Art. 8; ferner schreibt 1. Teil Kap. IV, Art. 3 vor, dass jeder Schiffbau dem Rate angezeigt werden müsse, von einem Fremden sowohl, wie von einem Bürger. Von Verbot des Schiffbaues der Fremden ist nicht die Rede.

Mit der Rolle waren die Schiffszimmerleute aber wenig zufrieden. War ihr Missvergnügen über das Verfahren beim Meisterstücke und das Verhältnis zwischen Meister und Bauherrn von geringerer Bedeutung, so war dagegen vornehmlich der erwähnte Art. 11 ihnen beschwerlich; die Erfahrung, so klagten sie im August 1604, bewiese, dass der fremde Zimmermann hier mehr Gerechtigkeit finde als der Bürger; ersterer befreie sich mit 30 gr. von allen Unpflichten, während sie als Bürger an letzteren viel zu tragen hätten.

Mit geringen Änderungen blieb aber doch vorläufig die Rolle bestehen; im Jahre 1612 wurde auf Antrag der Meister die Lehrzeit der Jungen auf drei Jahre festgesetzt; vorher hatte hierüber keine geschriebene Bestimmung bestanden, was zu vielen Missbräuchen Anlass gegeben hatte.

So mangelhaft wir gerade für Danzig über die eigentlichen Schiffbauten in statistischer Hinsicht unterrichtet sind, so wertvoll ist hingegen das Material, das uns über die Zahl der am Schiffbau beteiligten Personen Aufklärung giebt. Allerdings kann uns dies Material jenen ersterwähnten Mangel nicht ersetzen.

Die im Danziger Stadtarchiv vorhandenen Rechnungsbücher der Bruderschaft der Schiffszimmerleute wie die Meisterbücher gestatten uns einen Überblick namentlich über die Zahl der Meister und Lehrlinge.

Das natürliche Bestreben der Meister zielte auf Verminderung ihrer Zahl; im Jahre 1731 klagten sie, dass sie „über die gewöhnliche Zahl bis 9 angewachsen“; wiederholt beantragten sie eine Herabsetzung auf 5—6, worauf der Rat aber nicht eingehen wollte.

So gab es denn im Jahre 1611 noch 18 Schiffbaumeister; im Laufe des 17. Jahrhunderts sank diese Zahl allmählich; 1691 waren es nur 5; 1695:9. In den Jahren 1720—32 schwankt die Zahl

1) „Der See- u. Hand.-Stadt Danzig Rechte oder Willkühr“ (Lange-fuhr 1749).

zwischen 8 und 9, steigt dann auf 10, 1735 auf 11, fällt 1737 auf 10, um 1744 auf 12 zu steigen; sinkt dann allmählich wieder bis auf 8 (1751). Von nun an waren es 1752: 9; 53f.: 10; 55f.: 11; 57ff.: 10; 1760: 9; 61f.: 10; 63ff.: 11; 66f.: 10; 68: 9; 69ff.: 11; 74: 13; 75: 12; 76f.: 11; 78: 10; 79: 9; 80: 10; 81ff.: 9; 91ff.: 8; 96: 7; 97ff.: 8; 1801: 9; 1802f.: 11; 1804f.: 10; 1806ff.: 13.

Schwerer ist die Zahl der Gesellen festzustellen; sie schwankt zwischen 100 und 200 Köpfen. Genau lässt sich aber die Zahl der Lehrlinge, ihre Einschreibung und Lossprechung angeben; es ergibt sich folgende Liste, die nicht ganz ohne Bedeutung ist für die Beurteilung und Erkenntnis der Schwankungen, die der Schiffbau in Danzig im Laufe der Jahre erfahren hat.

Jahr	Ein- geschrie- ben	Los- gespro- chen	Jahr	Ein- geschrie- ben	Los- gespro- chen	Jahr	Ein- geschrie- ben	Los- gespro- chen	Jahr	Ein- geschrie- ben	Los- gespro- chen
1647/48	4	12	1689/90	4	2	1723	13	7	1757	8	7
1648/49	5	4	1690/91	5	3	1724	7	5	1758	14	14
1649/50	2	3	1691/92	6	1	1725	11	7	1759	13	10
1650/51	4	7	1692/93	8	3	1726	10	8	1760	11	7
1651/52	1	2	1693/94	10	5	1727	10	11	1761	12	14
1652/53	6	2	1694/95	15	2	1728	9	4	1762	9	13
1653/54	4	4	1695/96	4	4	1729	8	11	1763	13	10
1654/55	3	—	1696/97	4	11	1730	14	9	1764	15	12
1655/56	10	3	1697/98	7	12	1731	12	8	1765	11	9
1656/57	1	2	1698/99	5	5	1732	6	5	1766	6	11
1657/58	2	3	99/1700	5	5	1733	15	12	1767	8	13
1658/59	4	5	1700/1	3	4	1734	7	12	1768	12	8
1659/60	3	1	1701/2	5	6	1735	12	6	1769	11	7
1660/61	fehlen		1702/3	3	3	1736	9	15	1770	12	8
1661/62			1703/4	7	4	1737	10	6	1771	9	8
1662/63	—	2	1704/5	4	5	1738	13	9	1772	14	8
1663/64	2	3	1705/6	3	4	1739	6	6	1773	13	12
1664/65	2	4	1706/7	9	2	1740	10	8	1774	9	10
1665/66	fehlt		1707/8	3	5	1741	11	12	1775	8	14
1666/67			1708/9	7	4	1742	9	5	1776	7	12
1667/68	2	1	1709/10	4	7	1743	7	8	1777	9	8
1668/69	8	1	1710/11	11	2	1744	17	12	1778	8	7
1669/70	5	4	1711/12	7	6	1745	8	8	1779	12	7
1670/71	fehlt		1712/13	9	5	1746	13	7	1780	14	8
1671/72			1713	16	6	1747	10	16	1781	12	6
1672/73	1	2	1714	9	10	1748	9	7	1782	11	12
1673/74	3	6	1715	7	9	1749	14	13	1783	9	12
1674/75	10	7	1716	5	11	1750	9	10	1784	10	12
1675/76	5	1	1717	11	10	1751	6	8	1785	11	11
1676/80	fehlen		1718	9	4	1752	12	14	1786	6	9
1680/81			1719	6	7	1753	12	7	1787	6	9
1681/82	4	5	1720	8	9	1754	10	6	1788	9	11
1682/83	6	5	1721	7	6	1755	16	9	1790	7	4
1683/89	9	7	1722	5	5	1756	12	12	1791	9	7
	fehlen										

Jahr	Ein- geschrieben	Los- gesprochen	Jahr	Ein- geschrieben	Los- gesprochen	Jahr	Ein- geschrieben	Los- gesprochen	Jahr	Ein- geschrieben	Los- gesprochen
1792	12	6	1799	12	10	1806	19	5	1813	5	15
1793	6	7	1800	8	9	1807	3	22	1814	45	17
1794	10	7	1801	27	8	1808	11	19	1815	33	16
1795	10	12	1802	24	12	1809	36	9	1816	6	6
1796	11	6	1803	9	7	1810	43	3	1817	35	28
1797	9	9	1804	27	26	1811	18	8	1818	12	25 ¹⁾
1798	10	9	1805	27	23	1812	20	24			

Unter den eingeschriebenen Lehburschen befinden sich zahlreiche fremde; holländische, schwedische, Emdener, Königsberger, Elbinger, Braunsberger, Wismarer, Stralsunder, Colberger u. a. m. werden aufgeführt.

Zeitweilig herrschte ohne Zweifel Mangel an Meistern und Gesellen. Nach dem schwedischen Kriege, der 1660 sein Ende fand, war der Mangel an Schiffszimmerleuten so gross, dass man zur Anfertigung der notwendigsten Arbeit Leute aus Holland holen und den Gesellen das Einsetzen der Steven erlauben musste. In den 80er Jahren wuchs dann die Zahl der Meister und Gesellen; man schickte die Fremden nach Hause und entzog den Gesellen wieder jene ausnahmsweise erteilte Freiheit. Um 1690 steigerte sich der Schiffbau so bedeutend, dass die Rheder erklärten, mit den fünf Meistern nicht auskommen zu können; sie klagten ferner über die geringe Zahl, Untüchtigkeit, Trägheit und hohen Lohnforderungen der Gesellen und baten im Dezember 1691 um die Erlaubnis, aus Pommern, Lübeck, Elbing, Königsberg und anderen Orten Leute verschreiben zu dürfen; auch die Hauszimmern, die im Winter ohnedies wenig zu thun hatten, wollten sie zur Schiffsarbeit heranziehen.

Die Billigkeit dieser Forderungen war dem Rate einleuchtend. Auch die Bordingsfahrer klagten über die schlechte Bedienung, die ihnen seitens der Schiffszimmerleute zu teil wurde; sie wünschten Einrichtungen, wie sie 1678 in Königsberg getroffen waren. Endlich

1) Im ersten Dezennium des 18. Jahrhunderts sind manchmal die einzelnen Eintragungen verspätet gemacht, sodass die Ziffern für die einzelnen Jahre nicht genau festzustellen sind. — Im übrigen entsprechen im allgemeinen die Lossprechziffern den Einschreibziffern drei Jahre vorher; die Lehrzeit war stets drei Jahre. Dass die Einschreibziffern in Summa grösser waren als die Lossprechziffern, beruht darauf, dass manche Lehburschen nicht auslerten.

richteten auch die zwischen den Rhedern und Schiffszimmergesellen stehenden Meister ihre Klagen gegen die Gesellen.

Allen Beschwerden gegenüber entschied der Rat am 19. August 1692: den Bordingsfahrern solle möglichste Hülfe werden; der Vorschlag der Meister, dass jedem von ihnen die Leute in gleicher Anzahl zugeteilt würden und niemand mehr als der andere haben dürfe, wurde rundweg abgelehnt.

Vielleicht stand es nicht ganz ausser einem ursächlichen Zusammenhang mit diesen Verhältnissen, wenn damals auf dem benachbarten Landgebiete sich Ansätze zu Schiffbau zeigten. Danziger Bürger nahmen sich heraus, auf dem Putziger Wiek Schiffe zu bauen und Schiffszimmergesellen dazu aus Danzig zu beziehen, ein Verfahren, das den Rat im Jahre 1693 zu einer ersten Warnung an die Betreffenden veranlasste. —

Beinahe jeder grössere Schiffbauplatz zeigt einzelne Eigentümlichkeiten in seiner Entwicklung; auch Danzig hat eine solche aufzuweisen. Sie ist zugleich ein Zeugnis für die grosse Bedeutung des Danziger Schiffbaues für das Ausland. In den 90er Jahren des 17. Jahrhunderts war es wiederholt vorgekommen, dass Rheder für Schiffbauten besonderer Art einen dortigen Meister, der diesen Bauten gewachsen war, nicht finden konnten; es betraf dies u. a. den Bau eines Kriegsschiffes. In solchen Fällen hatten die Rheder mehrfach durch die Ungeschicklichkeit der einheimischen Meister Schaden erlitten; sie zogen deshalb vor, nun sachverständige Aufseher oder „Architectos“ aus dem Auslande kommen und durch diese die Bauten beaufsichtigen zu lassen.

Die Meister betrachteten es aber als einen grossen Schimpf für sich, wenn sie unter eines Anderen Direktion als „Jungens“ arbeiten sollten, und liessen sich auch durch die Vorstellung, dass sie doch nicht alle Modelle kennen könnten und jede Nation ihre eigentümliche Schiffbauart hätte, nicht beruhigen. In richtiger Erkenntnis der grossen Bedeutung, die solche fremdartige Bauten für die Gesamtheit hatten, erlaubte der Rat in der Ordonnance vom 18. Mai 1695¹⁾ allen Rhedern, die hier Schiffe bauten, „Aufseher oder Architectos“ dabei anzustellen. In derselben Ordonnance findet sich die wichtige Bestimmung, dass den Rhedern, die einen ganz neuen Schiffbau beabsichtigten, freistehen solle, sich dazu die Gesellen

1) Ein Dekret vom 23. Juli 1695 ergänzte jene Ordnung.

nach ihrer Tüchtigkeit und Bequemlichkeit auszusuchen, wenn sie nur nicht in anderer Arbeit standen.

Auch diese Anordnung lehrt, dass der Rat den Schiffbau vom zünftlerischen Zwange möglichst frei zu halten bestrebt war.

Es soll hier nicht eingegangen werden auf die unerquicklichen Zänkereien, die in jener Zeit zwischen Meistern und Gesellen hauptsächlich über innere Fragen der Bruderschaft sich ereigneten; sie unterscheiden sich wenig von ähnlichen Vorgängen in allen Gewerk- und Bruderschaften; übrigens wurde ihnen durch einen Vergleich im Jahre 1715 vorläufig ein Ziel gesetzt.

Hand in Hand mit diesen inneren Zwistigkeiten ging der immer mehr sichtbar werdende Niedergang in den eigentlich fachlichen Leistungen der einheimischen Schiffbauer; das Gewerbe war, wie es 1731 heisst, schon seit längerer Zeit „merklich unter die Füsse gerathen“. Das zeigte sich namentlich bei den Gelegenheiten, wo an das Schiffbaugewerbe Anforderungen gemacht wurden, die sich von dem Althergebrachten entfernten. Allerdings war durch die Ordonnanz vom 18. Mai 1695 dafür gesorgt, dass auch modernen Anforderungen genügt werden konnte. Aber man stiess doch stets dabei auf die Opposition der Meister.

Diesen war die Anstellung der „Aufseher“ und die freie Auswahl der Gesellen überaus unbequem; die „Aufseher“ wurden beschuldigt, die Gesellen der Direktion der Meister zu entziehen und damit den letzteren das Brot zu verkümmern; die Gesellen begünstigten dies, indem sie gemeinsam mit den „Aufsehern“, oder wie sie jetzt schon genannt werden, den fremden Meistern sich selbständige Arbeit anmassten.

Der Unmut der alten Meister fand im Jahre 1731 seinen Ausdruck in einer Klage an den Rat; in Wirklichkeit richtete sie sich gegen den sehr tüchtigen und deshalb von seinen Kollegen angefeindeten Meister Bigand, der einen holländischen Meister als „Aufseher“ für den in Danzig noch neuen Bau einer holländischen Schmachke angestellt hatte. Es war offenbar, dass, wenn Bigand sich ebenso wie seine Kollegen den Ratschlägen fremder Sachverständiger verschloss, der Schiffbau noch mehr abnehmen musste, als schon geschehen. Rheder und Kaufleute traten entschieden für Bigand ein; die Meister, die wohl zugestehen mussten, dass von ihnen „die wenigsten dergleichen Schmachken und Fregatten, als anjetzo in Frankreich, Holland gebräuchlich sind, weder gesehen noch jemals gebauet haben“, andererseits aber einen fremden, erfahrenen Meister, von

dem sie viel lernen konnten, nicht dulden wollten, wurden vom Rat abgewiesen.

Aus ähnlichen Ursachen entsprang im Jahre 1751 eine Klage der Meister gegen einen Gesellen, Christian Dauter. Dieser Geselle erfreute sich eines so vorzüglichen Rufes wegen seiner Tüchtigkeit, dass die Rheder ihm stets zu ihren Schiffbauten zu gewinnen suchten, ja dass sogar Aufträgen auf Bauten, die von Holland aus ergingen, die ausdrückliche Bedingung beigefügt war, dass Dauter hinzugezogen werden müsse. Begreiflich, dass dieser Geselle den Meistern recht lästig war; er war es um so mehr, als Dauter aus seiner Gering-schätzung gegen die Meister kein Hehl machte. Letztere sträubten sich deshalb lange, den Dauter zur Meisterschaft zuzulassen, obwohl Rheder und Kaufleute ihn dringend empfahlen und geltend machten, dass es in Danzig nicht mehr als einen Meister gäbe, der einen ordentlichen Riss oder eine Zeichnung von Schiffen anzufertigen im stande sei; gerade dies sei ein Grund für die Meister, den Dauter, der sehr geschickt im Zeichnen war, zu beneiden und in seinem Fortkommen zu hindern. Da Dauter wegen mehrerer Vergehen gegen die Meister einige Zeit im Gefängnis sitzen musste und deshalb auch nachher längere Zeit nicht zur Arbeit zugelassen wurde, empfanden die Kaufleute den Ausfall seiner Kraft schmerzlich. Im Juli 1754 befahl der Rat endlich den Meistern, den Dauter innerhalb 8 Tagen in das Gesellenbuch einzuschreiben; er wurde kurz darauf Meister.

Alles in allem sieht man aus diesen und ähnlichen Vorgängen, dass erhebliche Hindernisse dem freien Schiffbau zwar nicht bereitet werden konnten, dass aber allerdings aus eigener Kraft der einheimische Schiffbau keine Fortschritte machte, sondern solche, wo sie überhaupt gemacht wurden, der Beihülfe Fremder zu verdanken waren.

Im ganzen war die Lage des Schiffbaues in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts nicht schlecht; während des Nordischen Krieges lag er allerdings tief darnieder; dann nahm er wieder zu, und es kamen im 4. und 5. Jahrzehnt Jahre, in denen ausser den Bordingen und den Reparaturen 12 grössere Schiffe gebaut wurden. Holländer, Franzosen und andere Nationen liessen hier Schiffe bauen.

Als natürliche Folge machte sich mehrfach starker Mangel an Schiffszimmerleuten geltend; damit verbunden waren Steigerung der Löhne, wachsende Ansprüche und Ausschreitungen der Gesellen. Auf Bitten der Kaufleute und Bordingsführer verordnete deshalb der Rat am 31. März 1745: Arbeitszeit vom 20. März bis 20. September: 6 bis 6 Uhr, sonst 7 $\frac{1}{2}$ bis 4 $\frac{1}{2}$ Uhr; Lohn in der ersten Periode 50,

in der anderen 40—45 gr; Antritt zur Arbeit mit fertiger und scharfer Gerätschaft; ferner sollte jedem Meister freistehen, über die drei bisherigen Lehrlinge noch ein bis zwei anzunehmen, auch im Falle des Bedarfs von mehr Gesellen und wenn von anderen Meistern keine zu erhalten waren, Lehrknechte anderer Meister anzustellen. Als später von den Gesellen über die starke Zunahme der Lehrlinge geklagt wurde, schrieb der Rat 1750 strenge Aufsicht über letztere vor und ordnete an, dass bei Verrichtung einer Arbeit die Zahl der Lehrjungen zu der der Gesellen eines Meisters in sachgemäßem Verhältnis stehen müsse; auch sollte ein zum Gesellen ausgeschriebener Lehrbursche zur See reisen und erst darnach zum Heiraten berechtigt sein.

Den Wasserdienern wurde befohlen, den Schiffszimmergesellen vor anderen zu Reisen zu helfen. Auf die Bestimmung, die den angehenden Gesellen Seereisen vorschrieb, sah der Rat in Zukunft strenge.

Wesentlichen Einfluss auf die Entwicklung des Schiffbaues haben diese Verhältnisse aber wohl kaum gehabt.

In den sechziger und namentlich den siebziger Jahren nahm der Schiffbau wieder ab; für Danzigs Handel und Schifffahrt war es überhaupt eine sehr ungünstige Zeit. Von Polen im Stich gelassen, wurde die Stadt von Preussen durch wirtschaftliche Massregeln auf das Äusserste bedrängt, der Handel lahm gelegt und schwer geschädigt.¹⁾ Natürlich wurde der Schiffbau in Mitleidenschaft gezogen. Im Jahre 1766 heisst es bei Gelegenheit eines Streites über Schiffbauplätze an der Lastadie, es seien „anjetzo keine Schiffe zu bauen“, und im März 1771 wiederholte man diese Äusserung; das Gewerk der Schiffzimmerleute erklärte damals, es könne den ihm früher zur Verfügung gestellten Platz nicht übernehmen, „wie wir es wohl ehemals, da Handel und Wandel und auch der Schiffbau blüheten, geglaubet“; sie hätten selbst „viele Plätze, auf welchen wir gerne Schiffe bauen möchten, wann etwas zu thun wäre; allein auch diese stehen ledig, und unser Gewerk empfindet es mit vieler Wehmuth, wie nahrlos auch unser Gewerbe ist“. Im Gegensatze zu der traurigen Lage des Gewerks steht die grosse Zahl der Meister in diesen Jahren; sie stieg 1774 auf 13.

Besser wurde es mit dem Schiffbau erst, als der allgemeine Aufschwung desselben auch Danzig einen Anteil daran gewährte.

1) Vgl. Löschin, Geschichte Danzigs. 2. Bearbeit. II und Damus, Festschrift z. 100jähr. Gedenkfeier (1893), S. 14ff.

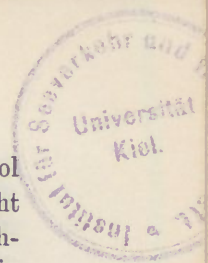
Namentlich die Kaufleute E. Frantzius und J. H. Lehmann benutzten die Konjunktur und bewiesen im Schiffbau ihre Unternehmungslust. Nach langer „Nahrlosigkeit“ freuten sich im Jahre 1780 die Meister, dass sie auf der Lastadie eines der grössten Schiffe, die dort gebaut werden konnten, aufzusetzen Gelegenheit fanden. Mangel an Gesellen machte sich allerdings auch hier bemerkbar; Hauszimmergesellen wurden hinzugezogen; von ihnen glaubte man aber jeweilig nur einen auf zwei Schiffszimmerleute verwenden zu dürfen. Auch verstand es Memel, das Danzig im Schiffbau mit Erfolg Konkurrenz machte, den Danzigern viele Leute abspenstig zu machen. Mit Böhnhasen wollten die Danziger Gesellen nicht arbeiten; sie liessen sich dazu erst bereit finden, nachdem die Meister ihrer Lade ein freiwilliges Geschenk von 80 Gulden gemacht hatten.

Im Verhältnis zu der vormaligen Bedeutung des Danziger Schiffbaues scheint auch in dieser sonst für das Gewerbe im allgemeinen so günstigen Periode der Aufschwung nicht hervorragend gewesen zu sein. Die Einengung und Bedrückung durch Preussen lastete schwer auf der Stadt; überdies erhob seit 1781 das Licentamt im Fahrwasser von jedem neuerbauten Danziger Schiffe, das auswärts verkauft wurde, eine Abgabe von 21 Gulden per Last¹⁾; der Schiffbau für auswärtige Rechnung konnte durch diese Abgabe gerade nicht ermutigt werden.

Trotz des verhältnismässig geringen Aufschwunges war nach Herstellung des Weltfriedens der Rückschlag auch für den Danziger Schiffbau bemerkbar. Handel, Rhederei, Schiffbau lagen wieder unthätig. Im Schiffbaugewerbe Danzigs offenbarte sich ausserdem die an sich nicht überraschende Erscheinung, dass die wenige Arbeit, die noch vorhanden war, von zwei Meistern gleichsam mit Beschlag belegt wurde; im Jahre 1791 verteilten sich die 130 Gesellen auf die acht Meister in der Art, dass auf zwei der letzteren je 49 und 50 Gesellen kamen, während die anderen sechs Meister sich in die übrigen 31 teilten. Dieses Verhältnis führte damals zu einer Beschwerde der übrigen Meister; sie verlangten gleiche Teilung der Gesellen und zwar nach Massgabe ihrer Tüchtigkeit; das Gewerk sei überhaupt zu stark; am besten sei es, wenn man es zu einem geschlossenen erkläre und die Zahl der Meister endgültig festsetze.

Merkwürdigerweise ging der Rat auf diesen Vorschlag ein; es könne ihm, erklärte er, nicht gleichgiltig sein, wenn das ganze Gewerk auf Kosten zweier wohlhabender Meister darbe; das Verfahren

1) Löschin II, 243.



der letzteren laufe auf ein für die Rhederei schädliches Monopol hinaus. Es ist nicht ersichtlich, ob auch die Rheder letzterer Ansicht waren, auch nicht, ob jene beiden Meister sich durch besondere Tüchtigkeit vor ihren Mitmeistern auszeichneten. Kurz: es wurde ein Vergleich geschlossen, in dem eine gleichmässige Verteilung der Gesellen und der Arbeit vorgesehen wurde, vorausgesetzt, dass die Rheder in jedem einzelnen Falle damit einverstanden waren. Für die Dauer dieses Vergleiches erklärte der Rat am 1. Juni 1791 das Gewerk für ein geschlossenes, die Zahl der Meister solle acht beantragen.

Bemerkenswert an dieser Einrichtung wie an dem ganzen bisherigen Verfahren des Rates hinsichtlich des Schiffbaues ist sein Bestreben, stets auf das Interesse der Rhederei zu sehen und zünftlerischen Forderungen nur insoweit nachzugeben, als es mit dem Wohl der Rhederei im Einklang zu stehen schien.

Nachdem dann Danzig an Preussen gekommen, traten auch für den Schiffbau bessere Zeiten ein. Das Ende des Jahrhunderts bedeutete, wie für Hamburg, so für Danzig eine Periode grosser Blüte. In kurzer Zeit wurden 70 Schiffe gebaut, viele in fremden Häfen erbaute hinzugekauft.¹⁾ Im Jahre 1799 wurden, was als lange nicht erhört hingestellt wurde, sieben neue Schiffe gebaut; die Zahl der Meister erhöhte man deshalb auf neun. Der Danziger Schiffbau genoss eines vortrefflichen Rufes und war, wie es in einem Berichte des Oberpräsidenten Frhr. von Schroetter vom 18. Dezember 1795 heisst, „bey der sorgfältigen Auswahl des Holtzes von so vorzüglicher Güte, dass die Danziger Schiffe in besonderem Rufe stehen“.²⁾

Die französische Zeit ist in Danzig dem Schiffbau nicht so ungünstig gewesen wie wohl an anderen Orten. Um 1808 stiegen die Frachten, eine blühende Frachtfahrt zwischen Russland und England entwickelte sich; die hohen Frachten ermunterten den Schiffbau, von 1808—12 sind ca. 20 neue Fahrzeuge in Danzig gebaut worden.³⁾ Trotzdem waren die allgemeinen Handelszustände recht misslich, und die nächsten Jahre gestalteten sich sehr schlecht. Das Schiffszimmer-

1) Löschin II, 375.

2) Geh. St.-Arch. Acta gen. ü. Schifffahrt etc. Litt. S. Dagegen heisst es in einem Berichte des comb. Fabriken- u. Accise-Departements vom 10. Oktober 1803, dass an den Danziger Schiffen allgemein „ihre Schwerfälligkeit“ von Sachkundigen getadelt werde und dass man ihnen die Königsberger, zumal diese billiger sein sollten, vorziehe (Geh. St.-Arch., Gen.-Dir. Westpreussen, Schifffahrtssach. No. 38).

3) Löschin II, 470.

gewerk geriet in grosse Schwierigkeiten durch Einquartierung und Kontributionen; das Gewerkshaus musste 1811 verkauft werden. Viele Handel zwischen Meistern und Gesellen füllen diese und die nächste beschäftigungslose Zeit aus.

Die Rhederei Danzigs sank von 105 Schiffen in 1806 (23400 Lasten) auf 85 (18000 L.) in 1814 und weiter auf 55 (11700 L.) in 1822.¹⁾

Bessere Zeiten für den Schiffbau brachen erst mit 1825 an, wo, ausser vieler alter Arbeit, sechs neue Schiffe gebaut wurden. Dem Meister J. J. Klawitter fällt das Verdienst zu, den Schiffbau wieder belebt zu haben.

XVII.

Elbing.

Schon im Mittelalter sind wohl in Elbing Seeschiffe gebaut; die Stadt hatte damals einen blühenden Handel. Nähere Nachrichten über solche Bauten fehlen jedoch; vielleicht sind die beiden Kriegsschiffe, die Markgraf Heinrich von Meissen 1236 bauen liess, um mit ihnen den Drausensee zu befahren und die Preussen zu bekriegen²⁾, in Elbing gebaut. Im Jahre 1530 wird in einem Schreiben des Bischofs Mauritius von Ermeland an den Elbinger Rat ein Schiffbauer des letzteren erwähnt.³⁾ Für die Zeit des Bürgermeisters Nicolaus Schulz beglaubigt Michael Friedwald uns Schiffbauten; dem Schulz wie dem Lorenz Ulrich warf Friedwald im Jahre 1568 unter anderem vor, dass sie Holz zum Schiffbau aus den öffentlichen Wäldern hätten hauen lassen, um es zu ihrem eigenen Nutzen zu verwenden.⁴⁾ Auch 1572 wird in den Ratsrecessen geklagt, dass der Schiffbau den Wäldern schade.

1) Löschin II, 501. Über die spätere Entwicklung von Danzigs Schifffahrt vgl. Oelrichs, Beiträge z. Statistik des Danz. Handels (Zeitschr. d. kgl. preuss. Stat. Bureaus, Erg.-Heft 1), S. 44ff.

2) Fuchs, Beschreibung d. St. Elbing u. ihres Gebietes (Elb. 1818 bis 1852) I, 327.

3) Dieses wie alles über Elbing, wo nicht andere Quellen angegeben sind, aus dem dortigen Ratsarchiv. Da ich nicht selbst in Elbing war, hat Herr Prof. Neubauer die grosse Freundlichkeit gehabt, die im Archiv zerstreuten Notizen zu sammeln.

4) Die preuss. Geschichtschreiber des 16. u. 17. Jahrhds., Bd. IV, 2 (Leipzig 1881), S. 90, 189f.

Am Ende des 16. Jahrhunderts scheint in Elbing der Schiffbau besonders geblüht zu haben; es ist die Zeit, wo der Handel der Stadt überhaupt starken Aufschwung nahm, nicht am wenigsten infolge der 1580 gegründeten Niederlassung der Engländer.¹⁾ Schon 1588 klagte man, dass sich viele Fremde unterständen, Schiffe zu bauen und fortzuführen, wodurch die Gemeinde geschädigt und die Wälder verwüstet würden. Es wurde nunmehr festgestellt, dass allerdings schon von Altersher es üblich sei, dass niemand eine Schmacke innerhalb zehn Jahren nach ihrer Erbauung verkaufen durfte. Das wurde offenbar kaum noch beachtet, und nicht nur Schmacken, sondern grosse Schiffe wurden gleich verkauft.

Den damit verbundenen Missständen musste ein Ziel gesetzt werden.

Am 23. März 1589 beschloss der Rat, dass nur Bürger Schiffe aufsetzen durften; auch sollte kein Schiff ohne Vorwissen des Rates von der Stadt entfremdet werden. Am 1. Februar 1591 wurde ferner verboten, Holz aus den städtischen Waldungen zu nehmen, und endlich am 20. Mai 1594 den Bordingsführern untersagt, Schmacken ohne Erlaubnis des Kämmerers aufzusetzen oder zu verkaufen.

Von der den Schiffbau auf die Bürger beschränkenden Bestimmung gestattete der Rat aber in der Folge zahlreiche Ausnahmen; ohne sie wäre der aufblühende Schiffbau wohl schnell zu Grunde gegangen. So wurde schon im Dezember 1589 dem zur Englischen Kompagnie gehörigen Jakob Laurin²⁾ und Hans Kragge der Bau eines Schiffes erlaubt, allerdings unter der Bedingung, dass kein Holz dazu aus den Stadtwaldungen entnommen würde; auch sollte das Schiff bei der Stadt bleiben. Ebenso wurde 1590 einem Holländer ein Bau gestattet; doch musste er Bürger werden, sich in Elbing ansässige Rheder verschaffen und das Schiff zehn Jahre bei der Stadt fahren lassen.

Auf diese Art folgten in den nächsten Jahrzehnten noch mehrere solche Bewilligungen; die Sperrfrist von zehn Jahren wurde stets vorgeschrieben, und an ihre Einhaltung noch 1608 erinnert.

Ein Lastadiengeld, eine Abgabe für den Bau von neuen Schiffen, wird schon 1587/88 erwähnt; auf die Entrichtung des Geldes wurde

1) Fuchs I, 143.

2) Von ihm sagt Michael Laurin († 1669), dass er „nicht allein die Handlung“, sondern auch die Schiffbauerei „trefflich gerenovieret und befördert gehabt“.

Baasch, Beiträge.

strenge gesehen. Nach einer Bestimmung vom 16. März 1609 hatten Bürger, die Schmacken bauten, von jeder Last zwei Thaler Lastadien-geld zu zahlen. Wurde ein neues Schiff vor Ablauf der zehnjährigen Frist aus der Stadt heraus verkauft, so musste nachträglich ein erhöhtes Lastadiengeld entrichtet werden.

Jedenfalls ist um jene Zeit der Schiffbau in Elbing nicht unbedeutend gewesen; es sind Schiffe von 180 Last dort gebaut worden. Die eigene Rhederei war jedoch gering; 1622 besass Elbing zwölf Schmacken.¹⁾

Im August des Jahres 1641²⁾ wurde von dem holländischen Mennoniten Heinrich Goverssen eine Schiffbau-Kompagnie gestiftet; es gelang ihm eine Anzahl von Teilnehmern zu finden. Die Stadt begünstigte diese Gründung dadurch, dass sie dem Schiffszimmermanne das Bürgerrecht und die Mitgliedschaft der Bordingsführer-Zunft verlieh. Auf dem linken Ufer des Elbing, nördlich der Speicherinsel wurde ein Schiffbauplatz angelegt. Auch eine Ankerschmiede befand sich dabei.³⁾

Doch gedieh das Unternehmen nicht; schon 1643 klagte die Kaufmannschaft über den Schiffbau. Genauer ist leider nicht bekannt. Nach einigen Jahren wurde die Gesellschaft aufgehoben; auf dem Platze wurden dann nur kleine Schiffsgefässe gebaut. Der Bau grösserer Schiffe hörte für lange Zeit ganz auf. Doch vergab noch 1661 die Stadt den Dienst eines Schiffbauers, und 1669 wurde den Schiffszimmerleuten vorgeschrieben, die Reparatur der Bordinge vor Neubauten vorzunehmen. Der sinkende Handel der Stadt, die schwedischen Kriege, die Verflachung des Fahrwassers ermunterten nicht zu grösseren Bauten; auch als Ende des Jahrhunderts das Fahrwasser des Tiefs verbessert wurde, hob sich der Schiffbau doch nicht.

Im Jahre 1711 wollte ein Kaufmann aus Riga in Elbing ein oder mehrere Schiffe bauen. Man wollte es ihm gestatten, wenn er keine Schiffe baute, die Polen oder den polnischen Alliierten Abbruch thäten, wenn er ferner das Schiffbauholz selbst nach Elbing schaffte und das Eisenwerk, Taue u. s. w. in Elbing verfertigen lasse und endlich wenn er per Last sechs Gulden zahle. Es scheint aber nichts daraus geworden zu sein.

1) Königsb. St.-Arch. Etatsmin. 127c.

2) Vgl. Fuchs, III, 1, S. 179f.; Toeppen in Zeitschrift d. westpreuss. Gesch.-Vereins XXI, S. 106f. schreibt irrig 1632; obige Angabe nach den Rats-Recessen.

3) Fuchs III, 1, S. 183.

Dagegen wurden in jener Zeit Elbinger Schiffszimmerleute wiederholt nach auswärts geholt; so gingen im Jahre 1713 mehrere auf Wunsch des Czaren nach Russland; auch nach Frauenburg gingen manche, dort Schiffe zu bauen; der Rat verbot es ihnen aber scharf, falls sie sich nur zeitweise von hier fort begäben.

Die schlechte Lage des Schiffbaues wird das Bedürfnis nach engerem zünftlerischen Zusammenschluss gezeitigt haben. Die Schiffszimmerleute baten um die Erlaubnis, ein Gewerk bilden zu dürfen; der Rat ging darauf ein und verlieh ihnen am 17. Dezember 1714 eine Rolle. Sie ist in ziemlich streng zünftlerischem Charakter gehalten. Ohne Erlaubnis des Ältermannes durfte kein Rheder Gesellen in Arbeit nehmen (§ 9); Leuten, die hier noch nicht gearbeitet, war die Arbeit verboten, nur wandernden Gesellen sollte im Notfall Arbeit verschafft werden. Später wurde man gegen Fremde noch ablehnender; am 14. Oktober 1735 beschloss der Rat, dass der Schiffszimmermann, der nicht im Gewerk sei, bei der Stadt nicht gelitten werden solle.

Der Schiffbau wurde dadurch nicht lebhafter und blieb auf Bordinge beschränkt. Nichtsdestoweniger wachte man eifersüchtig auf die Nachbarorte. Als im Jahre 1749 ein Schiffszimmermann anfragte, ob er wohl nach Braunsberg, „umb allda ein Gefäss zu bauen“, reisen dürfe, wurde ihm dies abgeschlagen, da es „offenbar zu unserm Praejudicio gereichen würde“. Die Arbeit an fremden Orten wurde den Schiffszimmerleuten im März 1750 allgemein verboten.

Nur zwei Seeschiffe wurden bis zur preussischen Besitznahme noch gebaut, eins von 95 Last im Jahre 1738, das andere 1757.¹⁾

Der Übergang Elbings unter preussische Hoheit (1772) brachte der Stadt zwar eine bedeutende Zunahme des Handels und Schifffahrtsverkehrs; der Schiffbau blieb auf Bordinge beschränkt, deren Zahl freilich stark zunahm. Eigene Seeschiffe besass Elbing garnicht. Die Westpreussische Kammer in Marienwerder wies im März 1788 auf die Möglichkeit und Nützlichkeit hin, die eine Ermunterung des Schiffbaues in Westpreussen, namentlich Elbing — Danzig war ja noch polnisch —, habe, und regte eine Übertragung der Baufreiheiten auch auf die etwa hier gebauten Schiffe an.²⁾ Erst 1793 fing man wirklich wieder an in Elbing Seeschiffe zu bauen. Doch blieb dieser Schiffbau vorläufig unbedeutend; von den 16 Schiffen, die Elbing 1808 besass, war nur eines hier, alle anderen in Pillau gebaut; ausserdem

1) Fuchs III, 1, S. 181.

2) Berl. Geh. St.-Arch. — Ostpreuss. Schiffsbausachen 22.

hatte die Stadt 31 Bordinge.¹⁾ Die höchste Anzahl von Schiffen, die um jene Zeit in Elbing in einem Jahre gebaut wurden, waren sechs im Jahre 1802 (920 Lasten); sonst waren es meist weniger. Von 1794—1825 wurden insgesamt 59 Seeschiffe gebaut; in den Jahren 1816—22 aber keines.²⁾

XVIII.

Ostpreussen (Königsberg, Pillau, Memel).

Für den Schiffbau Ostpreussens kommen in Betracht Königsberg, Pillau, Memel.

Am wichtigsten ist Königsberg. Schon zur Ordenszeit sind hier Schiffe gebaut, doch nicht in grossem Umfange.³⁾ Nachrichten über Einzelheiten fehlen.⁴⁾ Aus den Rentekammer-Rechnungsbüchern des 16. und 17. Jahrhunderts⁵⁾ ergibt sich, dass für herzogliche Rechnung fast ohne Unterbrechung Schiffbauten und Reparaturen stattgefunden haben. Allerdings betrafen diese sehr oft nur Weichselkähne, Fischer- und andere kleine Böte; zum Teil wurden diese auch in der Binnenstadt Insterburg gebaut. Mehrere dieser Böte, die Anfang des 17. Jahrhunderts in Ostpreussen gebaut wurden, schaffte man nach Berlin zur Benutzung auf den dortigen Gewässern. Aber auch grössere Schiffe wurden gebaut.

Für diese zog der Herzog in jener Zeit offenbar Memel vor. Dieser Stadt war schon 1475 ein Privileg erteilt, in dem ihr erlaubt war, Holz zu fällen, „zu ihren Schiffen zu bawende und zu ihrem Gebeude“. ⁶⁾ Kurz vor 1549 erlaubte der Herzog hier einem Schiffer den Bau eines Schiffes. Als im Jahre 1561 sich Herzog Johann Albrecht von Mecklenburg an Herzog Albrecht von Preussen mit der Bitte wandte, ihm den Bau von zwei Schiffen in Königsberg zu gestatten, gab Herzog Albrecht wohl dazu seine Einwilligung, riet ihm aber, den Bau in Memel vornehmen zu lassen, wo das Holz bequemer

1) Berl. Geh. St.-Arch. — R. 7, B., No. 53.

2) Fuchs III, 1, S. 308.

3) Meier, Beitr. z. Handels- u. pol. Gesch. Königsbergs (Neue preuss. Prov. Bl. 3. F. Bd. 9, 1864), S. 427f.

4) Um 1400 wird ein Schiffbauer erwähnt bei Sattler, Handelsrechnungen des Deutsch. Ordens, S. 117.

5) Königsb. St.-Arch.

6) Ebenda.

zu haben sei als in Königsberg. Wirklich sind die beiden Schiffe, von denen das eine ca. 200 Lasten hatte, in den nächsten Jahren in Memel gebaut; der Schiffbauer war Johann Jacobsen; die Zimmerleute wurden zum Teil sogar aus Hamburg geholt.¹⁾ Auch Herzog Albrecht liess um 1560 in Memel ein Schiff bauen, das 1562 mit Weizen nach Lissabon geschickt wurde, 1563 mit Salz zurückkam.²⁾

Solche Handelsunternehmungen der Herzöge gaben noch wiederholt Anlass zu Schiffbauarbeiten; an einem kurfürstlichen Schiffe, das im Oktober 1608 unter Führung des Schiffers Johann Fett mit Holz nach Lissabon ging, ist viel gearbeitet worden.

Holländische Meister und Zimmerleute waren an vielen Bauten beteiligt; solche werden erwähnt 1561 bei einem Schmackenbau in Memel; im Jahre 1607 wurde auf Veranlassung der Oberräte ein holländischer Schiffbauer abgedankt.³⁾

Memel trat dann bald zurück hinter Königsberg. In der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts entstand zwischen beiden Städten ein erbitterter Streit über die von Memel betriebene „unbefugte Handlung“, über Brauerei und andere Dinge. Auch den in Memel betriebenen Bau grosser Schiffe und die Rhederei bekämpfte man von Königsberg aus. Letzteres blieb in diesem Kampfe Sieger. Im Jahre 1580 wurde den Memelern das „gross Schiffbauen“ verboten; nur Schmacken, Wittinne und Böte durften dort gebaut werden.⁴⁾ Noch im Landtagsabschiede von 1618 wurde das Mandat von 1580 eingeschärft mit ausdrücklichem Einschluss des Verbots des Schiffbaues⁵⁾; 1619, 1622 wurde das Verbot erneuert.⁶⁾ Erst unter dem Grossen Kurfürsten wurde Memel Königsberg gleichgestellt.⁷⁾

Ganz unbedeutend ist der Königsberger Schiffbau im 16. Jahrhundert offenbar nicht gewesen. Darauf deuten schon die vielen Bauten für fremde Rechnung, namentlich für Holland. Nach den

1) Schweriner Archiv; vgl. Koppmann in Hans. Gesch. Bl. 1885, S. 136f. Das grössere Schiff hiess „der Greif“ („de Grip“), das kleinere „Ochsenkopf“ („de Ossenkop“).

2) Noch neuerdings liest man bei Zweck, Litauen (Stuttg. 1898), S. 224 „Erst 1750 wurde das erste Seefahrzeug in Memel selbst erbaut.“

3) Vgl. auch die Notizen bei Herm. Ehrenberg, Die Kunst am Hofe der Herzöge v. Preussen (Leipzig 1899), S. 268f.

4) Das Königsbergsche Stapelrecht, Berlin 1791, S. 76. (Wird allgemein Hippel zugeschrieben; gegen diese Ansicht Meier, S. 294.)

5) Königsb. St.-Arch.

6) Hippel, S. 89, 96.

7) Meier, S. 284f.

hansischen, wie landesherrlichen Bestimmungen waren solche Bauten oder Verkäufe ja nicht gestattet, sie bedurften jedenfalls besonderer Genehmigung; in mehreren Fällen, so 1527 und 1528¹⁾, sind Verstöße dagegen vorgekommen und geahndet worden. Dann aber wurde die Praxis jenen Verboten gegenüber milder; sie wurden wenig beachtet; und um ihnen scheinbar Genüge zu thun, überliessen die Holländer einzelnen Bürgern Schiffsanteile; waren die Schiffe fertig, verkauften sie diese an fremden Orten und bauten in Königsberg neue Schiffe; um den Brauch, wonach solche neue Schiffe 5 Jahre bei der Stadt fahren mussten, kümmerten sie sich nicht.

Dieser Schiffbau der Holländer in Königsberg muss in der Mitte des Jahrhunderts recht flott gewesen sein. Allmählich erregte er aber doch das Missfallen der Einheimischen. Diesen musste das Verfahren der Holländer lediglich im Lichte eigennütziger Ausbeutung der vorteilhaften Gelegenheit, die Ostpreussen für den Schiffbau darbot, erscheinen; während die Holländer einerseits die Holz- und Waldverwüstung beförderten und das wertvollste Rohmaterial der Schifffahrt dem Lande entzogen, brachten sie andererseits nicht nur zahlreiche Gerätschaften zum Schiffbau, sondern selbst Arbeitskräfte, Zimmerleute ins Land.

Im Jahre 1554 führte die Erkenntnis dieser Misstände zu einer Vorstellung der drei Städte Königsberg an den Herzog²⁾; und am 31. März 1554 erliess dieser den Befehl³⁾, dass keinem Holländer in Zukunft der Bau eines Schiffes zu gestatten sei, er verpflichte und verbürge sich denn vorher, mit dem Schiffe 5 Jahre nach einander das Fahrwasser der Stadt zu besuchen. Den Schiffbau den Holländern ganz zu verbieten, war dem Herzoge doch zu bedenklich, konnte auch dem Interesse der Stadt nicht entsprechen. Zugleich ermunterte der Herzog die Königsberger Kaufleute, selbst mehr Schiffbau zu treiben und den Vorteil, den die Holländer suchten, selbst zu erstreben.⁴⁾

Ohne Widerspruch blieb die Klage der drei Städte nicht. Im Januar 1555 stellten drei Kaufleute dem Herzog vor⁵⁾, dass jene

1) Kön. St.-Arch. Etatsmin. 127d; 6. Schrank, 32. Fach 16—18.

2) Urk. Tl. 18.

3) Kön. St.-Arch. Etatsmin. 127d; hier auch die meisten anderen Aktenstücke, auf denen dieser Abschnitt beruht.

4) „Es ermessent aber auch f. D., wo der hiesige Kauffman sich des Schiffbauens bey der Stadt etwas schwer annehme und vleissiger thette, den itzund geschehe, sie konten den vorteyl, so die Hollender suchen, selbst haben“.

5) Urk. Tl. 19.

Klage unbegründet sei. Manches in letzterer war freilich wohl übertrieben. Die Königsberger hätten am liebsten den holländischen Schiffbau ganz verboten; schon im Mai 1555 baten die Räte der drei Städte den Herzog um ein Verbot mehrerer Schiffsbauten, die von den Holländern geplant sein sollten. Der Herzog lehnte den Erlass eines Verbots jedoch abermals ab und betonte, dass der Schiffbau der Holländer den drei Städten nicht schädlich sein könne, wenn nur gewisse Bedingungen eingehalten würden: nämlich der Zwang, drei bis fünf Jahre das Fahrwasser zu gebrauchen, beobachtet würde; ferner die Schiffe nicht zu gross gebaut würden, so dass sie auch wirklich in dem Fahrwasser fahren könnten; endlich den Holländern das Hauen von Holz im Umkreise von drei bis vier Meilen von der Stadt verboten würde.

Grade um jene Zeit suchte ein Engländer, William Watson, um die Erlaubnis nach, in Königsberg mehrere Schiffe zu bauen. Man argwöhnte zuerst einen Zusammenhang dieser Bauten mit Rüstungen Englands gegen Dänemark; der Bau von vier Schiffen wurde erst gestattet, nachdem in jener Hinsicht befriedigende Erklärungen erfolgt waren; doch musste Watson sich verpflichten, die Materialien nur in Königsberg anzuschaffen; einige Werkleute durfte er mitbringen. Die den Kauf und die Beschaffung der Materialien betreffende Bedingung wurde auch in anderen Fällen dieser Art gestellt.

Diese Schiffsbauten für fremde Rechnung in Königsberg haben wohl noch einige Zeit gedauert; in grösserem Massstabe fanden sie dagegen in Danzig statt; es wird mehrfach darauf hingewiesen, dass die Hindernisse, die man dem Schiffbau der Fremden in Königsberg bereitete, diese nach Danzig treibe.

Wenn nur die eigene Rhederei Königsbergs unternehmender gewesen wäre! Memel war aus der grösseren Fahrt verdrängt worden; Königsberg selbst ging in Rhederei und Schiffbau immer mehr zurück. Im 16. Jahrhundert war die Königsberger Rhederei nicht unerheblich; darauf deuten die mancherlei Schiffsbauten, das zeigen die vorhandenen Listen der Schiffseingänge in Pillau und Königsberg, die Beteiligung Königsberger Schiffe an dem Verkehr in diesen Häfen.¹⁾ Im Jahre 1622 besass Königsberg 77 Schmacken von 12—70 Lasten mit einer Gesamttragfähigkeit von ca. 2500 Lasten²⁾; ob das die ganze Rhederei der Stadt darstellt, ist nicht ganz klar.

1) Vgl. Meier, S. 428 und die Zusammenstellung vor S. 281.

2) Königsb. St.-Arch. Etatsmin. 127c.

Im Laufe des 17. Jahrhunderts nahmen Rhederei und Schiffbau Königsberg immer mehr ab. Äussere Wirren und Einflüsse, wie der Einbruch der Schweden in Ostpreussen und die zunehmende Bedeutung Rigas, Revals und Narvas¹⁾, haben ebenso dahin gewirkt, wie heimische Unfähigkeit und Bequemlichkeit. Auch als eine starke landesherrliche Centralgewalt sich der maritimen Interessen mehr als bisher annahm, sind jene negativen Eigenschaften dem Erfolge dieser Bestrebungen vielfach hinderlich gewesen.

In Brandenburg-Preussen kann man zuerst unter dem Grossen Kurfürsten von einer Schiffbau-Politik sprechen. Die auf den Kolonialhandel und die Gründung einer Kriegsmarine gerichteten Bestrebungen des Kurfürsten haben naturgemäss auch den Schiffbau beeinflusst, vornehmlich allerdings den Bau von Kriegsschiffen, weniger den von Kauffahrteischiffen.

Der erste Abschnitt der Kolonialpläne des Kurfürsten endet im Jahre 1661 mit einem Misserfolge. Schon während dieser ersten Periode, die durch den Namen Gijssels van Lier gekennzeichnet wird, wurde einmal (1647) von diesem Holländer auf die Möglichkeit und Notwendigkeit der Anlegung von Schiffswerften in Pillau hingewiesen²⁾; noch 1660 ist in einem „consilium oeconomicum“, das vielleicht auch auf Gijssels zurückzuführen ist, von Schiffbau die Rede.³⁾ Dabei blieb es aber.

Die kriegesischen Verwicklungen der nächsten Zeit liessen die Kolonialfrage bei dem Kurfürsten in den Hintergrund treten. Dennoch fehlt es auch in jenen Jahren nicht an Zeugnissen, dass der Kurfürst dem Schiffbau ein aufmerksames Interesse bewahrte.

In der Königsberger Rhederei herrschten damals recht un erfreuliche Zustände. Allgemein wurde von dortigen Kaufleuten wie auch fremden über die alten, untüchtigen Schmacken und Bordinge der Königsberger geklagt. Zwar schrieb das der Bordings-Rheder-Zunft am 4. Juni 1647 verliehene Privileg im § 58 vor, dass man „guete, tüchtige Gefässe mit Redtschaft und Volck woll versehen zur Fracht haben“, und alljährlich eine Besichtigung stattfinden solle.⁴⁾

1) Über die Zunahme der Bedeutung Rigas und Revals klagte auch Dänemark (1657), vgl. Urk. u. Aktenst. z. Gesch. d. Gr. Kurf. VIII, 180.

2) Schück, Brandenb.-Preuss. Kolonialpolitik II, 5.

3) Ebenda I, 57, Anm.

4) (v. Fischbach), Hist.-polit.- etc. Beyträge I, 95.

Das scheint jedoch wenig beobachtet worden zu sein. Auch dem Kurfürsten kamen jene Klagen zu Ohren, und er wies in einem Reskript vom 11. April 1664 die preussische Regierung an, dass künftig im Frühjahr und Herbst die Schmacken besichtigt und die untüchtigen ausgemustert werden sollten. „So aber einer oder der andere Jemanden, insonderheit Fremdbden, eine untüchtige Schmacke mit Gewalt gleichsam aufdringet, soll selbige confisciret und Uns verfallen seyn.“¹⁾

Es fehlte aber an guten Schiffszimmerleuten, ein Mangel, dem die Schmackenschiffer-Zunft den Verfall ihrer Schiffe zuschrieb. Der Kurfürst ging deshalb gern auf den Vorschlag der Zunft ein, einem tüchtigen Schiffszimmermann die Niederlassung daselbst zu erleichtern und ihn dabei zu schützen²⁾. Es war dies Paul Mansfelder. Ebenso wurde im Jahre 1669 dem holländischen Schiffszimmermann Libert Hermesen, der schon früher in Königsberg erwähnt wird³⁾, vorher aber in Elbing thätig gewesen war, ein kurfürstlicher Freibrief⁴⁾ erteilt, nach dem er ungehindert und mit soviel Gesellen und Lehrjungen er wollte, in Königsberg Schiffbau treiben durfte; des Hermesen Sohn erhielt später denselben Freibrief⁵⁾; und Gillis Cornelissen Pickelhering, wie Hermesen ein Holländer, scheint 1682 oder schon früher in derselben Weise begnadet worden zu sein⁶⁾.

Diese Bestrebungen wurden aber erschwert durch zünftlerische Gegenströmungen und Chikanen, auf die im Einzelnen hier einzugehen zu weit führen würde. Bordings-Rheder, Gildeschiffer und Schiffszimmerleute lagen unablässig über Fragen des Tagelohnes u. dgl. in Streit. Die Oberräte mussten wiederholt gegen die Schiffszimmerleute einschreiten. Zwischen den Bordings-Rhedern und Schiffszimmerleuten wurde endlich am 27. Juli 1678 eine Verein-

1) Königsb. St.-Arch. Etatsmin. 127 c; am 29. April erliess die preussische Regierung eine entsprechende Verordnung an die drei Städte Königsberg. Eine gleiche Bestimmung findet sich in dem 1677, Aug. 18, zwischen den Kaufleuten und Bordings-Rhedern abgeschlossenen Vergleich § 4 (Sonderdruck im Königsb. Arch.).

2) Kurfürst an Statthalter u. Oberräte in Preussen, 1664, Juli 25, Cölln a. Spree. (Kön. St.-Arch. 127 d.)

3) Er wird 1662 in den Rentekammerbüchern des Kön. St.-Arch. erwähnt. In dem berührten Schreiben an die Städte Königsberg vom 29. April 1664 wird er „Unser Schiffszimmermann“ genannt; vgl. über ihn auch Bock, Versuch einer wirtschaftl. Naturgeschichte v. Ost- u. Westpreussen I, 667.

4) Berl. Geh. St.-Arch. Rep. 7, 195 b.

5) Kurf. an Raule 1682, Juli 27 (Geh. St.-Arch. a. a. O.).

6) Ebenda; schon in dem Edikt vom 24. Dezember 1680 nennt der Kurfürst ihn „Unsern Schiffs-Zimmermeister in Königsberg“.

barung geschlossen¹⁾, die von den drei Räten Königsbergs bestätigt wurde und die die meisten Streitpunkte vorläufig erledigte.

Den Bordingsrhedern musste doch stets auf die Finger gepasst werden; um die Güte ihrer Schiffe zu gewährleisten, wurden verschiedene Einrichtungen getroffen, namentlich scharfe Visitationen eingeführt. Ein kurfürstliches Rescript vom 27. August 1680 an den Oberzoll-director Heidekampff²⁾ zeigt die Fürsorge, mit der über dieser Frage gewacht wurde; die Rheder wurden in diesem Rescript versichert, dass, wenn sie stets gute Gefässe hielten und diese mit tüchtigen Leuten versähen, „sie in der Bordingsverfassung von Niemand beeinträchtigt werden, ihnen auch als Unsern treuen Unterthanen allein vergünstiget seyn soll, Schmacken zu bauen, dahingegen Wir keinen von frembden Nationen, welche unsern Unterthanen die Nahrung zu entziehen suchen und die gemeine Last wenig oder nichts tragen helfen, dergleichen nicht verstatten wollen.“ Das Heranziehen holländischer Schiffszimmerleute bildet einen Teil der gewerblichen Kolonisationen des Kurfürsten³⁾; es ist selbstverständlich, dass diese nicht aus Liebe zu den einwandernden Fremden erfolgten, sondern aus Liebe zur Sache, aus dem Bedürfnis, das einheimische Gewerbe durch die Beihülfe der Fremden zu heben. Man bedurfte ihrer, weil, wie Raule einmal schreibt, „man derselben hier zu Lande sonst keine hat.“⁴⁾

In das Jahr 1675⁵⁾ fällt die Begründung einer brandenburgischen Marine. Sie hat zunächst ausschliesslich den kriegerischen Unternehmungen des Kurfürsten gedient. In den kurfürstlichen Landen wurde von diesen Schiffen zunächst keines gebaut; sie würden auswärts gekauft und ausgerüstet. Erst im Februar 1678 machte Raule den Vorschlag zur Anlegung einer Schiffbauerei in Stettin, das damals in den Händen des Kurfürsten war, (das er aber im Frieden wieder herausgeben musste.⁶⁾) In diesem Vorschlage ist bereits die Rede von Schiffen sowohl für den Krieg wie für Handelszwecke.

1) Urk. Thl. 20; vgl. Bock I, 668.

2) Kön. St.-Arch., Etatsmin. 127 c.

3) Über diese vgl. Meyer, Geschichte d. preuss. Handwerkerpolitik I, 90 ff.

4) Schück II, 213.

5) Formell ja erst 1684 durch den Übergang der Raule'schen Schiffe in das Kurfürstliche Eigentum; thatsächlich hatte schon vorher der Kurfürst die Verfügung über die Schiffe (Schück I, 126 f.).

6) Schück I, 110; II, 72.

Daraus wurde nichts. Doch liess Raule nicht ab. Im Dezember 1679¹⁾ regte er wieder den Bau von Kriegsschiffen an. Aber nicht nur mehr auf den Krieg kam es jetzt an; der Friede gestattete, sich auch den Friedenswerken zuzuwenden. Im Januar 1680 wurde Raule vom Kurfürsten beauftragt, persönlich in Preussen zu überlegen, wie dort Schifffahrt und Handel aufzurichten sei. Mit Beidem stand es offenbar recht schlecht²⁾.

Bei dem Auftrag, den Raule erhalten, war von vornherein an Schiffbau für Handelszwecke gedacht; das ergibt sich schon daraus, dass dem Raule sogleich Schiffbauholz zur Verfügung gestellt wurde.³⁾ Er nahm die Sache mit Eifer in die Hand. Allerdings mit seinem Plan, in Königsberg eine Schiffbaucompagnie zu gründen⁴⁾, scheiterte er; er hatte gedacht, dass zunächst einmal „10 schöne neue Fluten von 150 à 175 Lasten“ gebaut werden könnten.⁵⁾ Daraus wurde nichts. Aber Raule war schon glücklich, und es war auch ein Erfolg, als die Königsberger ihm versuchsweise den Bau von 4 Schiffen von 45, 60, 70 und 80 Lasten auftrugen.⁶⁾ Seine Wirksamkeit hatte doch den Erfolg, dass sich mehr Interesse für Schiffbau zeigte; als er im Juni 1680 in Cleve war, machte man ihm hier das Anerbieten, in Pillau Schiffe bauen zu lassen.⁷⁾

Das Unternehmen Raules in Königsberg war ein rein privates; er selbst sorgte für Schiffszimmerleute u. s. w.; doch stand es unter kurfürstlichem Schutz.

Der Kurfürst aber sanctionierte und krönte diese Bestrebungen durch sein bekanntes „Edikt, die Freiheit derjenigen betreffend, so nach Königsberg in Preussen und in Pommern zu Schiffe handeln“, vom 24. Dezember 1680.⁸⁾

Durch das Edikt wurde die Anweisung und Verabfolgung von Schiffbauholz in hohem Grade erleichtert; ohne Entgelt sollten Baulustige unter gewissen Bedingungen Krummholz zu Schiffbauzwecken erhalten. Ein ordentlicher Schiffbaumeister, vom Kurfürsten an-

1) A. a. O. I, 110.

2) Vgl. Meier, a. a. O., S. 289.

3) Schück I, 111.

4) Ebenda.

5) A. a. O. II, 94.

6) A. a. O. I, 112, Anm. 101.

7) A. a. O. I, 141.

8) Gedruckt Mylius, Corp. Const. March V, 2, I, S. 22ff.; vgl. im allgemeinen Meinardus, Beitr. z. Gesch. d. Handelspolitik d. Gr. Kurfürsten, in Histor. Zeitschrift 66, S. 450ff.

gestellt, sollte auf den Schiffbau Obacht geben und dahin sehen, „dass alle und jede Schiffe wohl gesetzt und auf solcher guten Art, als in Holland und anderswo immer geschehen mag, gebauet werden mögen.“ Von grosser Bedeutung war ferner die Bestimmung, dass alle in des Kurfürsten Lande neugebauten Schiffe von den aus- und eingehenden Waren in sechs nach einander folgenden Jahren zehn Prozent weniger Zoll, als die Zollrolle verlangte, zu zahlen hatten.

Das waren die Bestimmungen des Edikts, die unmittelbar sich mit dem Schiffbau beschäftigten; mittelbar betraf ihn, weil für die Rhederei im Allgemeinen von Wert, auch das im vierten Artikel enthaltene Versprechen, dass die Untiefen, die der Fahrt nach Königsberg hinderlich waren, beseitigt werden sollten.

Die Erfolge dieses Edikts, soweit es den Schiffbau betrifft, blieben allerdings weit hinter seiner theoretischen Bedeutung zurück.

Was zunächst Königsberg, den wichtigsten Seehafen des Kurfürsten betraf, so wirkten hier verschiedene Umstände auf die Entwicklung des Schiffbaues ungünstig ein.

Der Bau der kurfürstlichen Kriegsschiffe entzog den Privatbauten die ohnehin knappen Arbeitskräfte; Raule reklamierte mit grosser Energie für die Kriegsschiffe Zimmerleute, und die Rheder hatten das Nachsehen.¹⁾

Dann kamen Klagen über die Halsstarrigkeit der Schiffszimmerleute, ihren Widerstand gegen die aus der Fremde bezogenen Leute.

Als der schon genannte Schiffszimmermann Pickelhering auf diese Weise in einen schweren Konflikt mit der Zunft geriet, traten zuerst die preussischen Oberräte, dann der Kurfürst selbst energisch für ihn ein; ein Reskript des letzteren vom 22. März 1684 erkannte die geringe Zahl der tüchtigen Schiffszimmerleute in Königsberg an und erlaubte allen, die von nun an in Preussen und Königsberg Schiffe würden bauen lassen, soviel Meister und Gesellen, als sie bedürften, von Lübeck, Danzig oder aus Holland kommen zu lassen, ohne dass das Königsberger Schiffszimmergewerk, noch sonst Jemand es hindern dürfe.²⁾

Trotz dieser eindringlichen Lehre nahm das zunftmässig organisierte Gewerbe in Königsberg jede Gelegenheit wahr, Fortschritte, die ausserhalb der Zunft erfolgten, zu hindern. Dem holländischen Kompass- und Segelmacher Cornelius Moerkerk

1) Königsb. St.-Arch., Etatsmin. 127c; vgl. Meinardus, S. 463.

2) Berl. Geh. St.-Arch., Rep. 7; 195b; vgl. Meinardus, a. a. O.

wurde auf Veranlassung der ansässigen Segelmacher im Jahre 1685 die Bude geschlossen; erst eine Klage an die Oberräte verschaffte dem Mann die freie Ausübung seines Gewerbes; ebenso geschah es mit dem Block- und Segelmacher Denyssen¹⁾.

Die Schwierigkeiten, die dem Kurfürsten beim Bau seiner Kriegsschiffe und den Privatleuten bei ihren Schiffbauten entgegentraten, bewogen den Kurfürsten dazu, den Königsberger Schiffbau gleichsam in Regie zu geben. Er schloss mit dem dortigen Kommerzienrat und Vicepräsidenten am Lizenzerichte, Wybrand van Worckum, am 28. August 1684 einen Vertrag²⁾. Durch diesen verpflichtete sich Worckum mindestens einen tüchtigen Schiffszimmermeister nebst 4 Gesellen stets in Königsberg zu halten, die dem Kurfürsten immer zur Verfügung stehen mussten, ferner alle Gerätschaften, Materialien etc. anzuschaffen, zu halten und zu liefern. Der Kurfürst sollte dagegen dem Worckum eine geeignete Schiffbaustätte einrichten u. s. w. Weitere Bestimmungen betrafen die Arbeiter, die Löhne etc. Besonders wichtig für uns ist die Bestimmung des Art. 9, worin dem Worckum gestattet wird, alle seine Leute und alle Hellinge etc., wenn sie nicht für kurfürstliche Schiffe verwandt würden, für den Bau oder die Reparatur von Privatschiffen zu benutzen. Damit sollte dem Bau von Kauffahrteischiffen ein fester Rückhalt gegeben werden.

Ähnlich hatte übrigens schon ein kurfürstliches Reskript vom 6. August 1684 bei der Aufstellung des Marine-Etats allgemein bestimmt, dass, „wann vor Uns oder Unserer Admiralität kein Werk vorhanden, Wir einen jeden Unserer Bedienten, der Uns darumb anlanget, zu Aufmunterung des Schiffbaus hiemit freystellen wollen, Eingangs erwehnte Zimmerleute, Schmiede und Handwerkers, jedoch ohne Beyschaffung Unserer oder Unserer Admiralität Materialien ohn-entgeltlich zu gebrauchen.“³⁾

Praktisch war jener Vertrag ein recht bedeutsamer Schritt der kurfürstlichen Schiffbaupolitik. Leider sind wir nur über den Umfang der Thätigkeit der Worckumschen Werft für den Bau von Handelsschiffen nicht unterrichtet. Worckum geriet, wie bei dem da-

1) Königsb. St.-Arch., Etatsmin. 127d; Berl. Geh. St.-Arch. a. a. O. Moerkerk erhielt 1687 von den Oberräten ein seinem Gewerbe günstiges Reskript; Denyssen erhielt 1685, April 3 ein Privileg, das 1701, März 5 auf seinen Sohn übertragen wurde.

2) Kurz erwähnt bei Schück I, 165, Anm. 90; Meinardus, S. 481; vgl. Urk. Tl. 21.

3) Berl. Geh. St.-Arch., Rep. 65, 10.

maligen Stande der Gewerke zu erwarten war, bald in allerlei Streitigkeiten. Die Zunft der Bordingsrheder und Schmackenführer klagte über Bevorzugung des Worckum, die ihrem Gewerbe schade. Zwist entstand ferner wegen der Gerichtsbarkeit über die Werft; im Sommer 1685 wurde seinen Leuten einmal auf Befehl des Rats der Alten Stadt ein Teil des Handwerkszeugs weggenommen. Doch wurde im Wesentlichen stets für v. Worckum entschieden.¹⁾

Im Jahre 1687 verkaufte letzterer vier von ihm neu gebaute Galliotsschiffe für insgesamt 11000 Thaler an den Kurfürsten²⁾; noch im Juli 1689 schuldete dieser dem v. Worckum 6000 Thaler für verkaufte Schiffe.³⁾

Für Königsberg ist ohne Zweifel die Thätigkeit v. Worckums erspriesslich gewesen.⁴⁾

In Königsberg wurde unter dem Grossen Kurfürsten versucht, den Schiffbau zu grösserer Entwicklung zu bringen. Wenn auch hier in erster Linie die ostpreussischen Verhältnisse zu behandeln sind, so möge doch kurz darauf hingewiesen werden, wie auch an anderen Orten der Kurfürst Schiffbau ins Leben zu rufen bestrebt war: nämlich in Berlin und Havelberg.

Über den Seeschiffbau in Berlin sind freilich, wie schon Schück⁵⁾ bemerkt, die Nachrichten sehr dürftig. Die erste findet sich 1682, wo Raule den Kurfürsten u. a. „Betreibung des Schiffbaues zu Berlin“ empfiehlt.⁶⁾ Aus einer späteren Äusserung Raules⁷⁾ ergibt sich, dass der Plan von ihm ausgegangen ist; er wollte in der Dorotheenstadt „einen capitalen Schiffbau“ beginnen und zwar für eigene Rechnung; doch gab er dies auf, offenbar, weil ihn das Risiko zu gross war. Dennoch sind um jene Zeit für den Kurfürsten auf der Werft in Berlin Schiffe gebaut und ausgebessert worden.⁸⁾ Durch den Kaufvertrag vom 1. Oktober 1684⁹⁾ wurde die Berliner

1) Geh. St.-Arch. und Königsb. Arch. a. a. O.

2) Kaufkontrakt im Urk. Tl. 22.

3) Schück II, 341, 348.

4) Er starb April oder Mai 1696.

5) I, 165, Anm. 90.

6) Schück I, 167.

7) A. a. O. 214.

8) A. a. O. II, 241; Bock, a. a. O. I, 667 nennt den holländischen Schiffbaumeister Schmidts, der unter dem Gr. Kurfürsten in Berlin gearbeitet habe.

9) Schück II, 249.

Werft auf kurfürstliche Rechnung übernommen, und der Kurfürst sprach sich dafür aus, „dass der Schiffbau in Berlin continuiret.“ Noch 1687 erwähnt Raule eine dort gebaute Schnau.¹⁾ Kauffahrtsschiffe für Rechnung Privater sind, wie es scheint, in Berlin nicht gebaut.

Auch in Havelberg wurde eine Schiffbauerei angelegt, und hier mehrere Seeschiffe gebaut. Doch waren diese Bauten offenbar sehr kostspielig, und unter Friedrich III. gab man dies Unternehmen wieder auf.²⁾ Erst unter Friedrich dem Grossen begann der Havelberger Schiffbau aufzuleben.³⁾

Die Resultate des Schiffbaues unter dem Grossen Kurfürsten waren absolut nur gering, relativ aber immerhin bedeutend. Die Bestrebungen, den Schiffbau zu heben, kamen allerdings weit mehr dem Kriegsschiffbau als dem Bau von Handelsschiffen zu Gute; doch wurde auch letzterer angeregt. Schon im Frühjahr 1684 konnte Raule dem Kurfürsten schreiben:⁴⁾ Anfangs sei der Schiffbau in Preussen „von Jedermann verspottet und alda für impracticabel gehalten, nunmehr aber in guten trein gebracht worden.“ Das Verdienst des Kurfürsten und seiner Ratgeber, in erster Linie Raules, ist es, ebensowohl auf die technische Möglichkeit wie die eminente Bedeutung des Schiffbaues für den Seehandel von Neuem hingewiesen zu haben.

Wenn man darüber noch im Unklaren gewesen wäre, so hätte der Eindruck, den jene Bestrebungen im Auslande machten, schon genügt, um zu zeigen, dass der eingeschlagene Weg der richtige war; es möge nur hingewiesen werden auf das, was der Marinerat Jan Pedy im Jahre 1681 aus Rotterdam schrieb: in Holland sei man in „grosser Furcht“, dass das brandenburgische Kolonial- und Marine-Unternehmen durch Schiffbau und Ansiedelung holländischer Seeleute und Familien schliesslich derartig gedeihen werde, dass man den Kurfürsten mehr denn je zu fürchten haben werde.⁵⁾

1) Schück II, 305.

2) Ebenda I, 165, 240, 264. II, 341, 347, 410, 413, 440f. Die Angabe bei Zoellner, Chronik der Stadt Havelberg (Rathenow 1893) I, 26, dass unter dem Gr. Kurfürsten dort nur Flussschiffe gebaut seien, ist zu berichtigen.

3) Zoellner a. a. O. — Über den Schiffbau in Lenzen vgl. Ring, Asiat. Kompagnien, S. 20, 24; ferner Richter, Beyträge z. Finanz-Litteratur in den preuss. Staaten (1785) II, 349.

4) Berl. Geh. St.-Arch. (Undat-Schreiben).

5) Schück II, 119.

Die Schiffbaupolitik des Nachfolgers des Grossen Kurfürsten unterschied sich zunächst nicht viel von der des Letzteren. Schon bald nach seinem Regierungsantritt fand der junge Kurfürst Gelegenheit, das zu zeigen.

Ende 1688 oder Anfang 1689 wandte sich der Memeler Rheder Peter Eichert an den Kurfürsten. Eichert hatte drei neue Schiffe von 30—60 Lasten teils schon fertig, teils noch im Bau, hatte die Schiffszimmerleute mit grossen Kosten von Königsberg und anderen Orten kommen lassen und bat nun, ihm die Freiheit vom halben Zoll auf die Waren, die mit diesen Schiffen in preussischen Häfen ein- und ausgeführt würden, „in perpetuum“ zu verleihen; der Kurfürst möge ihm dadurch seine „kostbare und blutsaure Schiffbauerey erleichtern und versüssen.“ Nachdem Eichert hatte nachweisen müssen, dass kein ausländischer Rheder an den Schiffen interessiert sei, bewilligte im April 1689 der Kurfürst dem Eichert die ganze Zollfreiheit, aber nicht dauernd, sondern auf drei Jahre, und zwar „zu soviel mehrer Beforderung der Handlung und Schiffarth in dero Landen, wie auch damit andere zu erbauung dergleichen Schiffe desto mehr aufgemuntert werden mögen.“ Im Mai 1690 wurde ferner den Interessenten des früher in Königsberg gebauten Schiffes „das Land Preussen“ die Verlängerung der schon unter dem Grossen Kurfürsten bewilligten Zollfreiheit auf drei Jahre gestattet.¹⁾

Von dem Edikt von 1680 ist hierbei nicht die Rede; als etwas Unabänderliches, Feststehendes, an das man sich unter allen Umständen zu halten hatte, galt es, wie man sieht, nicht.

Wurden auf diese Weise Einzelunternehmer unterstützt, so kam man ihnen indirekt zu Hülfe, indem man versuchte, die in den Zunftverhältnissen beruhenden Hemmnisse des Schiffbaues, wenn nicht ganz aus dem Wege zu räumen, so doch möglichst unschädlich zu machen. Um den fortdauernden Streitigkeiten mit den Schiffszimmerleuten über Lohn u. s. w. ein Ziel zu setzen und diesen Verhältnissen eine sichere, rechtliche Grundlage zu geben, wurde den Schiffszimmerleuten in Königsberg eine Rolle verliehen, die der Kurfürst bestätigte; sie ist datiert vom 15/25. Mai 1690.²⁾

Die uns hier namentlich interessierenden Bestimmungen der Rolle sind folgende: Nur ein hiesiger Meister durfte Schiffbauten übernehmen. Fremde Schiffszimmerleute durften, wenn tüchtig, auf-

1) Geh. St.-Arch., Rep. 7; 195 b.

2) Königsb. St.-Arch., Etatsmin. 127 d.

genommen werden, hatten aber die Bruderschaft zu gewinnen. Sonst sollten fremde Schiffszimmerleute nicht geduldet werden, es sei denn dass ein Schiffer seinen eigenen Zimmermann auf seinem Schiffe hätte oder dass für den kurfürstlichen Dienst fremde Schiffszimmerleute gebraucht würden. Ein ausgelernter Lehrling hatte zwei Jahre sich in der Fremde aufzuhalten.

Nicht gehoben wurde freilich hierdurch eins der wichtigsten, dem Aufschwunge des Schiffbaues entgegenstehenden Hindernisse: der Mangel an guten Schiffszimmerleuten. In einem Berichte des Commerzcollegs vom 26. Juni 1690¹⁾ wurde der Klage der Bordingsrheder hierüber Ausdruck verliehen; es sei „fast kein einziger Schiffszimmermann dieses Orts verhanden, welcher etwas tüchtiges verstünde“; das Colleg hielt es für „der Navigation zuträglicher“, wenn der Kurfürst fremden, tüchtigen, ihrer Kunst gewachsenen Schiffszimmerleuten vergönnte, sich hier häuslich niederzulassen und ihre Profession zu treiben, als dass den hiesigen Unerfahrenen Privilegien erteilt und dadurch bessere Kräfte von hier ferngehalten würden. Die Bordingsrheder baten deshalb um Aufhebung der den Schiffszimmerleuten verliehenen Rolle. Das Commerzcolleg wollte dagegen lieber die Bauunternehmer ermuntert wissen und befürwortete eine Zollermässigung von acht Procent für die Kaufleute, die Schiffe bauten, und zwar für die ganze Dauer der Fahrt dieser Schiffe. Hierfür sprachen sich auch die Oberräte aus.

Keiner dieser Vorschläge fand aber Gehör. In dem aus den Verhandlungen über die allgemeine Lage des Königsberger Handels hervorgegangenen Patent vom 12. Mai 1691 ist von Schiffbau überhaupt nicht die Rede. Doch suchte ein kurfürstliches Reskript vom 26. Oktober 1691²⁾ der Klage wegen Mangels an guten Schiffszimmerleuten abzuhelpen, indem verordnet wurde, „dass allen und jeden Schiffszimmerleuten, sowohl Meistern als Gesellen, wan sie anders ihr Handwerk, an welchem Ort es auch sey, ehrlich ausgelernt haben, frey und unverwehret seyn soll, in Königsberg zu arbeiten und häusslich sich alda niederzulassen“; der Vergleich von 1678 wurde überdies ausdrücklich bestätigt.

Auf die endlosen Streitigkeiten zwischen Bordingsrhedern, Holländern und Kaufleuten können wir hier im einzelnen nicht eingehen; sie bieten auch wenig Interesse. Die preussische Regierung nahm im

1) Ebenda, 20a.

2) Königsb. St.-Arch., Etatsmin. 127d.

allgemeinen den Standpunkt ein, dass, wenn auch im einzelnen gegen die Zunftordnung verstossen wurde, diese Verstösse, wenn für das Ganze vorteilhaft, nicht zu tadeln waren. Als einmal im Frühjahr 1692 eine derartige Klage gegen den Kaufmann Pierre Pinet vorlag, entschieden im Namen des Kurfürsten die Oberräte: man möge den Pinet in Ruhe lassen, „zumahlen da wir die Commerciën hiesigen Orts auch durch das fleissige Schiffbauen vermöge Unserer eigenhändigen gnädigsten Befehle allerdings befördert wissen wollen.“¹⁾ Von diesem Gesichtspunkte zu beurteilen ist auch der Bescheid, den eine im Frühjahr 1692 von den drei Städten Königsberg nach Berlin entsandte Deputation mit nach Hause nahm: die Versicherung nämlich, der Kurfürst werde alles Gute für Königsberg thun.²⁾

So zeigte der Kurfürst gar keine Neigung, den auf ihre Rolle pochenden Schiffszimmerleuten zum Schaden des Schiffbaues nachzugeben. In den Jahren 1692 und 1693 erging, als die Schiffszimmerleute hinsichtlich des Arbeitslohnes viele Schwierigkeiten machten, sowohl vom Kurfürsten direkt wie von den Oberräten und der Licentkammer in Königsberg wiederholt die Drohung, dass, wenn jene sich nicht fügten, die Rolle von 1690 wieder aufgehoben werden würde. Das sollte, wie es in dem kurfürstlichen Reskript vom 7. Oktober 1692 heisst, bezwecken, „mehr Leute, so die Schiffs-Arbeit verstehen, anhero zu ziehen“.³⁾

Dabei darf allerdings nicht vergessen werden, dass die Aufhebung von Zünften ankündigende Drohungen in der brandenburgisch-preussischen Handwerkerpolitik der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts nicht selten waren und wohl nicht immer ernst gemeint sind.⁴⁾

Neuen Anlass, die Schiffbaufrage zu untersuchen, gab im April 1692 ein Bericht des preussischen Hofmaklers Sluymer in Königsberg. Er wies auf die Konkurrenz von Danzig hin, wo der Schiffbau blühe, auf die Notwendigkeit, fremde, namentlich holländische Schiffszimmerleute heranzuziehen und ihnen die Erlaubnis zu geben, ohne jeden Lehr- oder Geburtsbrief hier zu arbeiten. Das stand nun zwar im Widerspruch mit der den Schiffszimmerleuten verliehenen Rolle; aber die Oberräte erklärten sich doch entschieden dafür⁵⁾, „denn,

1) Königsb. St.-Arch.

2) Ebenda, Protokoll der Kaufmannszunft von Kneiphof.

3) Königsb. St.-Arch.; vgl. das Patent vom 15. Jan. 1693 bei Grube, Corp. Const. Prut. III, 472.

4) Vgl. Meyer I, 79.

5) 10. April 1692 (Kön. St.-Arch., Etatsmin. 127 d).

wenn Jemand, der ein Schiff bauen will, mit des zu solchem Bau in Arbeit angenommenen Menschen Thun zufrieden ist“, könne „einem andern, den es nicht afficiret, solches gleichviel seyn“; auch in Holland sei es üblich und dem Schiffbau werde es nur dienlich sein.

Der Kurfürst billigte dies alles in einem Reskript vom 16. April 1692 und befahl zu erwägen, wie man dergleichen tüchtiger Leute habhaft werden könnte.¹⁾

So sehr die kurfürstliche Regierung ihr Interesse an einer Zunahme des Schiffbaues bethätigte, so fand doch nach zwei Richtungen hin dies Interesse seine Schranken. Dem Feinde durften keine Schiffe zugeführt werden, ebensowenig wie Schiffbaumaterialien. Eine Bekanntmachung der Königsberger Regierung vom 1. Juli 1692²⁾ verbot mit Hinweis auf Frankreich, das den Abgang in seiner Rhederei durch auswärtige Neubauten ersetzen wollte, den Verkauf von Schiffbaumaterialien; und ein kurfürstliches Reskript vom 18./28. April 1693³⁾ drückte der preussischen Regierung die Genugthuung des Kurfürsten darüber aus, „dass durch anbauunge so ansehnlicher Schiffe“ in Königsberg Handel und Gewerbe immer mehr zunehme; es sei aber sorgsamst zu verhüten, „dass der Feind nicht davon profitire und diese Schiffe durch heimliche collusiones nicht in seine Hände gerathen“. Die schärfsten Strafen waren auf die Umgehung des Verbotes gesetzt.

Als aber ein holländischer Schiffer, der im Jahre 1693 von Königsberg mit Masten nach Amsterdam fahren wollte, in Pillau vom Kommandanten angehalten wurde, und man ihm nicht nur die Masten nahm, sondern ihn überdies ziemlich schmähhlich behandelte, auf einen Esel setzte u. s. w., erging eine Beschwerde deshalb an den Kurfürsten; dieser befahl gegen Kautio die Freilassung der Masten, und ermahnte den Kommandanten, „gegen die Schiffer und Kaufleute, denen Wir woll und freundlich begegnet wissen wollen, dich dergestalt zu bezeigen, dass sie sich deshalb nicht zu beschweren haben, sondern vielmehr den dortigen Seeport desto mehr zu frequentiren bewogen werden mögen“. ⁴⁾

Das Verfahren hinsichtlich der Zufuhr an Feinde ist natürlich, entspricht auch modernen Anschauungen. Weniger trifft dies zu,

1) Urk. Tl. 23; ebenso Mai 14, 1692 an Heidekamp und die Räte der drei Städte (Kön. St.-Arch.).

2) Königsb. St.-Arch., Etatsmin. 36a; Mylius III, 2, S. 117.

3) Geh. St.-Arch., Rep. 7; 195b.

4) Ebenda.

wenn, wie damals geschah, der Verkauf neuer Schiffe nach Ablauf der genossenen Freijahre überhaupt verboten wurde.

So hatte in Memel ein Rheder eine Galliotte, deren Freijahre 1692 abgelaufen, im Jahre 1694 veräussert; es ergab sich, dass, ohne den Geldkurs in Anschlag zu bringen, durch die Freijahre dieses Schiffes den Zolleinnahmen 1821 Thaler 20 Gr. 4 $\frac{1}{2}$ entgangen waren, während in der kurzen Zeit nach Ablauf der Freijahre das Schiff nur 604 Thaler 21 Gr. an Zollgeldern eingebracht hatte. Als dies dem Kurfürsten berichtet wurde, sprach er in einer Verordnung vom 17. Januar 1695¹⁾ sein Missfallen über den schnellen Verkauf neuer Schiffe nach Ablauf der Freijahre aus; solcher Verkauf erfolge „in fraudem concessionis“, denn die Konzession der Zollfreiheit bezwecke, „dass durch mehr neugebaute Schiffe das commercium verbessert und vermehret werden soll“; solche schnelle Veräusserung bewirke das Gegenteil und schade den Zolleinnahmen. Bei harter Strafe und eventueller Konfiskation der Schiffe wurde befohlen, dass keiner, der solche Freischiffe habe, sich unterstehen solle, sie in Zukunft ohne des Kurfürsten ausdrückliche Erlaubnis zu verkaufen.

Dass diese Anschauung einseitig fiskalischen Gründen entspringt, dass dabei ganz vergessen wurde, wie viel schon der einheimische Bau des Schiffes dem Lande genützt hatte, liegt auf der Hand. Der Gedanke, dass der Neubau von Schiffen an sich und ohne Rücksicht auf die eigene Rhederei ein Gewerbe war, das die Pflege des Staates verdiente, war der Regierung noch fremd. —

Wie es mit dem Schiffbau in den Häfen unter des Kurfürsten Hoheit Ende des Jahrhunderts stand, ist schwer zu sagen. Gegen die 80er Jahre ist er wohl zurückgegangen, einzelne Jahre im letzten Dezennium mögen wieder etwas lebhafter gewesen sein. Überall, am meisten in dem wichtigsten Hafen, Königsberg, zeigte sich eine grosse Bequemlichkeit, ein starrer Widerstand allen Neuerungen gegenüber. Mit den Königsbergern war schon auf kolonialem Gebiete nichts anzufangen gewesen, in gewerblichen, wirtschaftlichen Dingen ging es nicht anders. Lokale Hindernisse und Schwierigkeiten erleichterten es freilich den Königsbergern, in den altgewohnten Geleisen zu verharren.

So blieb auch eine mit dem Schiffbau in Verbindung stehende Anregung, die im Jahre 1701 an Königsberg herantrat, ohne Ergebnis.

1) Geh. St.-Arch. — Ältere preuss. Sachen (Akten der Hofkammer) 1695 B.

Bereits im Jahre 1700 — genau ist es mir nicht bekannt — hatte der Kurfürst den Gedanken gefasst, dem Mangel an einer genügenden Marine und Seeverteidigung durch die Ausrüstung von Defensionsschiffen abzuhelpen.¹⁾ Im Frieden als Kauffahrteischiffe verwendbar, sollten sie in Kriegszeiten und überhaupt im Bedürfnisfalle der Regierung als Kriegsschiffe zur Verfügung stehen. Bei den Gesandten in Kopenhagen und Stockholm wurden Erkundigungen eingezogen; die dänischen und schwedischen Defensionsschiffe genossen gewisse Zollfreiheiten, und die betreffenden Einrichtungen in jenen Ländern hätten einer ähnlichen Institution in den kurfürstlichen Landen zum Vorbilde dienen können. Aber es bedurfte allerdings nicht nur des kurfürstlichen Willens, sondern auch des Entgegenkommens der preussischen Rheder. Wie es damit bestellt, wurde man bald gewahr.

Auf ein königliches Reskript vom 27. April 1701, in dem vornehmlich die Unsicherheit der Zeitverhältnisse und die dadurch verstärkte Notwendigkeit einer Seerüstung betont wurde, antworteten die Königsberger mit dem Ausdrücke der Freude über jene Anregung, verlangten zu wissen, was für Freiheiten an Zöllen u. s. w. solche Schiffe eventuell zu geniessen haben würden, und wiesen im übrigen auf den grossen Mangel an Bauholz hin. Als dann aber die Kaufleute aufgefordert wurden, an der Hand der dänischen Verordnungen über die Defensionsschiffe nun ihrerseits Bedingungen zu stellen, zogen sich die Königsberger schleunigst zurück. Im September 1701 erklärten sie ihren Magistraten: einem solchem Unternehmen stehe einerseits der grosse Mangel an Bauholz entgegen; ferner bedürfe es dazu eines so grossen Kapitals, wie es nur wenige aufbringen und fast keiner von ihnen im Handel missen könne; der König werde deshalb gebeten, „die hiesige armseelige Kauff-Leute, die zu diesen bedruckten und nahrlosen Zeiten kaum den pollnischen, littauischen und inländischen Handel bestreiten können, bey der eingewandten Unmüßigkeit zu übersehen.“

Gegenüber diesem Eingeständnis materieller Ohnmacht liess man den Plan fallen.

Überhaupt entbehren die Verhältnisse des damaligen preussischen Schiffbaues ganz und gar jedes grossartigen Zuges, und derselbe Mangel haftet naturgemäss auch den Verhandlungen an, die sich mit dem Schiffbau beschäftigen. Wir dürfen aber dieses Stilleben nicht

1) Dieses nach Geh. St.-Arch., Rep. 7; 94 und Rep. 7; 195b.

auch mit Stillschweigen übergehen; die Kümmerlichkeit jenes Betriebes ist sowohl in ihrem Ursprunge, wie in ihrem Bestehen recht lehrreich.

Fortdauernd waren die Klagen über die Mangelhaftigkeit der Bordinge. Insbesondere die holländischen Kaufleute und Schiffer, die in Königsberg den besten Teil des Schiffahrt treibenden Elements ausmachten, klagten darüber; auch der mehrfach genannte Wybrand van Worckum hatte wiederholt sich beschwert. Einerseits unentbehrlich wegen der weiten Entfernung der Stadt von der See und den Untiefen des Fahrwassers waren die Bordinge andererseits doch nicht nur in diesem lokalen Verkehr thätig; sie gingen nicht nur nach Pillau, Danzig, Memel u. s. w., sondern weiter, sogar nach Stockholm. Es kam auch vor, dass Bordinge umgebaut und für grössere Seereisen, nach Holland etc., hergerichtet wurden; ein kurfürstliches Reskript vom 26. Oktober 1691¹⁾ erklärt, es würde dem Kurfürsten „lieb und dem Publico sehr zuträglich seyn, dass, wo nicht alle, zum wenigsten etliche Bordings dergestalt gebauet und angefertigt würden, dass sie auch in die offenbahre See gehen könnten, wobey alsdan auch See-erfahrene Schiffer von Nöthen sein werden.“²⁾

Je unentbehrlicher diese Fahrzeuge, die also meistens zu den Seeschiffen zu rechnen sind, waren, um so mehr Gewicht musste man auf jene Beschwerden legen.³⁾ Letztere zielten im Wesentlichen sowohl auf die schlechte Beschaffenheit der vorhandenen Bordinge, wie auf den Mangel an solchen überhaupt. Freilich gestattete der 5. Art. des Bordings-Reglements vom 31. März 1691 den Bau von Bordingen auch ausserhalb der Bordingsrheder-Zunft; Chikanen aller Art wussten dies vielfach zu hindern.

Im September 1693 wurde auf Anordnung der Oberräte eine Kommission eingesetzt, die die ganze Sache untersuchen sollte; die Opposition der Bordingsrheder wurde nicht beachtet. Der Thätigkeit dieser Kommission wurde aber ein Ziel gesetzt durch kurfürstlichen Befehl vom 9. März 1694, in dem es heisst, dass „die Erfahrung genugsam bezeuget, dass durch dergleichen Commissiones nur allershand Weitläufigkeit und unnötige Kosten verursacht.“ Es wurde verwiesen auf die Brake, d. h. die amtliche Untersuchung der Bordinge, die, wenn gewissenhaft gehandhabt, genüge, um schlechte Bordinge auszuschliessen.

1) Königsb. St.-Arch., Etatsmin. 127 c.

2) Vgl. auch Reskr. vom 16. April 1692 im Urk. Tl. 23.

3) Das folgende nach Königsb. St.-Arch., Etatsmin. 127 c, 127 d.

Um aber den Bau von Bordingen zu fördern, mahnte der Kurfürst durch Reskript vom 22. December 1693 den Magistrat von Königsberg-Altstadt an sein schon vor Jahren gegebenes Versprechen, auf eigene Kosten bequeme Hellinge zu errichten, ein Versprechen, das einzulösen der Magistrat sich bisher nicht hatte entschliessen können. Es wurden ferner, vorzüglich auf Betreiben der holländischen Schiffer, Vorrichtungen zum Kielholen getroffen; und die Magistrate der Altstadt und Kneiphof kamen den Wünschen der Schiffer entgegen (1695).

Im Frühjahr 1701 vermietete der Magistrat von Kneiphof einen an der Klapperwiese belegenen Graben „zum Aufnehmen der Commerciens und zur Bequemlichkeit derer alhie ankommenden frembden Schiffe“ an den holländischen Schiffszimmermann Oldehoff; er wollte hier Reparaturen ausführen.

Auch eine Revision und Reform der Rolle der Königsberger Schiffszimmerleute wurde vorgenommen. Die Anregung dazu ging von letzteren und den Magistraten aus; überaus wichtig sind die Änderungen nicht; am wichtigsten ist, dass die Königliche Regierung sich sehr entschieden gegen eine Abänderung der Bestimmung über das Wandern der Gesellen aussprach; in der die Abänderungen kodifizierenden Verordnung vom 19. September 1703 wurde im § 4 dieser Standpunkt scharf betont¹⁾; dem zweijährigen Wandern legte die Regierung eine grosse Bedeutung bei.

Eine andere Frage, die Angelegenheit der Löhne und Gerätschaften, die auch in der genannten Verordnung geregelt war, führte sogleich zu einer Auflehnung der Gesellen gegen die neuen Bestimmungen, ja sogar zu Excessen; schliesslich mussten sich die Leute fügen.

Von den Oberräten wurden alle diese Fragen, wie schon früher, nach dem Gesichtspunkte, was dem allgemeinen Interesse dieses Gewerbes frommen konnte, behandelt. Sie waren weit entfernt von der Begünstigung enger zünftlerischer Sonderbestrebungen; als ein Schiffer in Königsberg klagte, dass er sein seit 5 Monaten im Bau befindliches Schiff nicht vollenden könne, da ihm stets die Leute weg- und in andere Arbeit genommen würden, und um Erlaubnis bat, sein Schiff in Elbing fertigstellen lassen zu dürfen, verschafften die Oberräte durch Vermittlung des Patrons dem Schiffer sofort die fehlen-

1) „Nachdem es bey dem Schiffszimmer-Gewerk am allermeisten auf erfahrene Leute ankommt, die experientz aber nicht hinter dem Ofen oder auf der Bank gefunden werden kann, als wollen und verordnen wir, dass die zweyjährige Wanderschaft derjenigen, die das Meisterrecht erlangen wollen, auf alle Weise beibehalten etc. werde“.

den Arbeitskräfte. Dem Schiffszimmermeister Engel wurde seine Bitte, ausnahmsweise seinen Sohn als dritten Lehrjungen anzustellen, obwohl sein zweiter noch nicht 1 $\frac{1}{2}$ Jahre gelernt hatte, sogleich bewilligt. Und als im Jahre 1705 der Schiffszimmermann Bluhm, der von Riga nach Königsberg gezogen war und dem ein königlicher Erlass¹⁾ die Ausübung seiner Profession in Königsberg gestattet hatte, klagte, dass das Gewerk ihn chicaniere und ihm die Stadt verleiden wolle, traten die Oberräte dazwischen und verhüteten weitere Chicanen.

In ähnlicher Weise verfahren die Oberräte mehrfach; es ist eine wohlwollende Handwerkspolitik, der aber leider die Initiative fehlte.

Schliesslich möge noch erwähnt werden, dass eine die Zahl der Lehrlinge betreffende Änderung getroffen wurde. Im Frühjahr und Herbst zeigte sich oft Mangel an Gesellen und Jungen; auf Anregung der Schiffszimmerlente und im Einverständnis mit den Bordingsrhedern verfügten deshalb am 5. Mai 1708 die Oberräte, dass jeder Meister zwei Jungen in der Lehre halten und an Stelle des Ausgelernten stets und ohne Rücksicht auf die Zeitdauer, die der andere in der Lehre war, einen neuen annehmen dürfte.

In dieser Atmosphäre zünftlerischen und antizünftlerischen Kleinkrams bewegte sich in jener Zeit die preussische Schiffbaupolitik. Nur einmal findet sich in dem letzten Jahrzehnt König Friedrich I. noch ein Schiffbau-Projekt von grossartigem, beinahe abenteuerlichen Charakter.

Durch ein Reskript vom 18. Oktober 1706²⁾ forderte der König die drei Städte Königsberg auf, einen Handelsverkehr mit Portugal anzuknüpfen. Das war nun allerdings eine Zumutung, die längst überwundene Verhältnisse voraussetzte. Die Königsberger jener Tage hatten wenig mehr von den kühnen Seefahrern, die zur Zeit des Ordens französische und portugiesische Häfen aufsuchten. Solche Fahrten hatten sie unter den bitteren Erfahrungen, den wirtschaftlichen Umwälzungen des 16. und 17. Jahrhunderts gründlich verlernt. Ihre Rhederei war tief gesunken, so tief, dass sie im Jahre 1704 kein einziges grösseres Seeschiff besaßen.³⁾ Es ist deshalb

1) Vom 10. Nov. 1704 (Geh. St.-Arch., Rep. 7; 195).

2) Dies nach Königsb. St.-Arch., Etatsmin. 112a.

3) Meier, a. a. O. S. 429 teilt, leider ohne Quellenangabe, mit, dass „die Kaufleute Königsbergs im J. 1704 leider zugestehen mussten, dass sie kein eignes Schiff besäßen“. Diese Angabe ist dann in viele andere Darstellungen übergegangen. Ohne Zweifel ist in jenem Zugeständnis nur von eigentlichen grösseren Seeschiffen die Rede; mittlere und kleine Schiffe besaß Königsberg eine ganze Reihe; vgl. unten S. 235.

nur zu begreiflich, dass auf die Anregung des Königs die Königsberger nur die Antwort hatten: sie würden sich freuen, wenn portugiesische Schiffe kämen und ihre Waren hier abholten; „die hiesige armseelige Bürgerschaft“ sei „des Vermögens nicht, selbst Schiffe zu bauen, und die eingekaufte Granen auf ihr pericul, insonderheit bey der gegenwärtigen und vielleicht noch fernern anhaltenden grossen Unsicherheit zur See nach Portugall abschiffen zu lassen.“

Die preussische Regierung war aber doch kühner. Wir finden sie nicht viel später (1708) in Verhandlung über einen Handelsvertrag mit Portugal; letzteres fand es in seinem Interesse, wenn Korn, Hanf, Schiffbauholz und andere Waren, die bisher über Holland gekommen, künftig direkt aus Preussen zu ihm kämen. Abermals wurde im Jahre 1711 den Königsbergern jene Frage vorgelegt, und wiederum erhoben sie neben dem Bedenken des Kapitalmangels den Einwand, dass es ihnen an guten Schiffen fehle; ferner wiesen sie hin auf die Seeräuberfahrt, das Fehlen von Convoyen etc.

Schliesslich machte dann im Jahre 1713 die portugiesische Regierung den Vorschlag, es möchte in Königsberg eine Schiffbauerei für Kriegs- und Kauffahrteischiffe für Portugal angelegt werden.

Nach dem früher Geschilderten ist es begreiflich, dass ein solcher Vorschlag nicht den Anschauungen entsprach, die man von dem Verhältnis des einheimischen Schiffbaues zur fremden Rhederei hatte; mit einer Begünstigung der Schiffbauerei für fremde Schiffe im eigenen Lande trieb man nach damaliger Ansicht das Geld aus dem Lande und schuf der eigenen Schiffahrt eine unwillkommene Konkurrenz. Leonhard Weyer meinte in seinem Gutachten (Königsb., 1. März 1713): der Vorschlag sei sehr bedenklich; dieser Schiffbau werde der hiesigen Rhederei sehr nachteilig sein, „wenn frembde Nationen der Gelegenheit und Mittel für denen Negotianten dieses Ohrts sich hierinnen würden bedienen können und die gesuchte Praerogativen erhalten.“ Insbesondere wurde aber der Mangel an Bauholz betont.

Die Erörterung über diese Angelegenheit zog sich noch in die Regierung Friedrich Wilhelm I. hinein. Der junge König äusserte sein Erstaunen über den vorgeblichen Mangel an Bauholz, der nicht im Einklang stehe mit der notorisch starken Ausfuhr von Holz nach Danzig, wo es zum Schiffbau verwandt werde. Den Berichten der Oberforstmeister v. Schlieben und v. Lüderitz zufolge war in ihren Bezirken nur wenig Schiffbauholz mehr anzutreffen; v. Schlieben führte diesen Mangel für Litthauen darauf zurück, dass vor mehr als

40—50 Jahren mit dem Holze die Kaufleute bezahlt seien, die dem damaligen Kurfürsten Geld vorgestreckt hätten.¹⁾

Aus dem portugiesischen Schiffbau wurde nun zwar nichts; ebensowenig aus einem Handelsvertrage mit Portugal. Aber der junge König Friedrich Wilhelm war von Beginn seiner Regierung an über die Notwendigkeit, seinem Lande die Vorteile von Handelsverträgen zu verschaffen, klar²⁾; diese Erkenntnis verband sich bei ihm mit der anderen Überzeugung, dass dem Schiffbau besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden sei. Das zeigt sich schon wenige Wochen nach seinem Regierungsantritt.

Anfang März 1713 baten die Älterleute und Meister des Königsberger Schiffszimmergewerks, es möge ihnen die Anstellung von je drei Jungen gestattet werden; das grosse Sterben der letzten Zeit hatte viele dahingerafft, Rheder und Schiffer klagten über schlechte, langsame Arbeit; die fünf Meister, die noch bei der Stadt waren, hatten vollauf zu thun. Bürgermeister und Räte empfahlen das Gesuch, die Oberräte genehmigten es am 20. März. Dann erhoben aber die Gesellen Widerspruch; und nun erging am 31. März eine königliche Verordnung, in der der Hindernisse, die von den Gesellen dem Werk in den Weg gelegt wurden, tadelnd gedacht wurde; „nachdem aber“, heisst es dann, „die Sache gnugsamb erwogen und gemäss dem von Unserer Höchsten Person mit auswärtigen Puissancen schliessenden Commerciën-Tractat zu Erbauung der Schiffe alhier viel Hülfe der Arbeiter unumgänglich von nöthen ist etc.“, wurde die Bestätigung der Verordnung vom 20. März ausgesprochen.

Der Schiffbau befand sich offenbar um 1713 in traurigem Zustand. Im Jahre 1704 sollen, wie bereits bemerkt, die Königsberger kein einziges Seeschiff gehabt haben. Im Jahre 1711 verweigerte man den Schiffen, die mit Ladungen von Königsberg nach England und Holland und von dort aus in Ballast nach Frankreich gehen wollten, die Pässe; missgünstige Menschen hatten behauptet, dass alle Schiffe, welche die Königsberger Kaufleute als die ihrigen ausgäben, grösstenteils mit holländischem Gelde erbaut wären und dass überhaupt die meiste Handlung der Königsberger von diesen nur gegen eine kleine Provision für holländische Rechnung getrieben werde. Der

1) Königsb. St.-Arch. a. a. O. und Etatsmin. 36a und 54c; Geh. St.-Arch., Rep. 7; 195b.

2) Über den Schaden, den Brandenburg-Preussen durch Mangel an Handelsverträgen erlitten, vgl. Schmoller im Jahrbuch f. Gesetzgebung VIII, 404f.

Kommerzienrat Negelein in Königsberg erhob damals entschiedenen Protest gegen diese Behauptung; übertrieben ist sie wohl, wenn auch einiges Wahre in ihr enthalten sein mag.

Jedenfalls besaßen die Königsberger damals eigene Schiffe, die Ost- und Nordsee befuhren. Noch im Dezember 1712 wurde für ein Schiff, das in Pillau gebaut wurde, die völlige Zollfreiheit auf zwei, die Ein-Zehntel-Freiheit auf weitere sechs Jahre bewilligt.

An Bordingen und Schmacken, die ja zum Teil auch als Seeschiffe verwandt wurden, besaß Königsberg im Jahre 1694: 45 mit 2309 Lasten (Durchschnitt: ca. 51 L.); darunter hatten vier je 80, sechs je 70, drei je 65, sechs je 60, sechs je 55 Lasten u. s. w. Im Jahre 1695 waren es 76 mit 2946 Lasten (Durchschnitt: ca. 38 L.); im Jahre 1714 aber nur 52 mit 2098 Lasten (Durchschnitt: ca. 40 L.). Die meisten dieser 52 Schiffe eigneten sich aber, wie ein sachverständiger Bericht angiebt, nur für die Danziger Fahrt, kamen also als Seeschiffe kaum in Betracht; es waren aber darunter Fahrzeuge von 70 Lasten.¹⁾

Zahl und Tüchtigkeit der Bordinge und Schmacken stets auf der Höhe zu erhalten, war der Gegenstand fortwährender Sorge und Beratung. Eine zu diesem Zwecke niedergesetzte Kommission machte im September 1714 allerlei Vorschläge, die vornehmlich bezweckten, den Bordingsrhedern möglichste Freiheit in der Wahl der Schiffszimmerleute zu lassen. Schliesslich wurde ein neues Bordings-Reglement entworfen und am 8. März 1719 vom Könige bestätigt; darin war eine strenge, zweimal im Jahre statthabende Untersuchung der Bordinge vorgeschrieben; es wurde ferner angeordnet, dass zu den im Jahre 1714 vorhandenen Bordingen binnen zwei Jahren noch 500 Last neue Bordinge anzubauen oder anzukaufen seien; diese Bauten durften von fremden Schiffszimmermeistern und Gesellen vorgenommen werden, ohne dass diese dabei behindert werden sollten. Den Bordingsrhedern wurde wegen der höheren Lebensmittel- und Materialienpreise eine Erhöhung der Frachten zugebilligt.²⁾

Den vorzüglichsten Grund des tiefen Verfalls, in dem der Schiffbau sich in jenen ersten Jahren der Regierung Friedrich Wilhelm I. befand, erblickte man in dem Mangel an tüchtigen Meistern und in den

1) Königsb. St.-Arch., Etatsmin. 127c. Die 52 Schiffe verteilten sich auf 28 Rheder; die Verteilung schwankt zwischen dem grössten Rheder, der fünf Schmacken und 313 Lasten hatte, und dem kleinsten mit einer Schmacke und 10 Lasten.

2) Geh. St.-Arch., R. 7; 195b.

hohen Preisen, die man für Schiffbauten in Königsberg zahlen musste. Im Jahre 1716 gab es in Königsberg unter den Schiffbaumeistern nur einen, der als solcher neue Schiffe gebaut hatte. Die Gesellen waren mit den Meistern in einer Zunft vereinigt und arbeiteten nicht auf Rechnung der Meister, sondern standen im Tagelohn des Schiffbauherrn; der Meister war nur Mittelsperson. Letzterer Umstand trug unter anderem zur Verteuerung des Baues bei. Die Rheder¹⁾ wünschten deshalb die Anstellung eines königlichen Schiffbaumeisters und schlugen als solchen den holländischen Schiffszimmermeister Clas Simensen Baker vor, einen wegen seiner Tüchtigkeit geschätzten Mann²⁾, der im Begriff stand, wieder in seine Heimat zurückzukehren, da unablässige Chicanen der ansässigen Schiffszimmerleute ihm die Ausübung seiner Profession in Königsberg verleiden.

In seiner Thätigkeit wurde Baker allerdings fernerhin geschützt; doch wurde dem Antrage der Rheder, wie es scheint, nicht stattgegeben.

Immer dringender aber machte sich die Notwendigkeit geltend, Schiffbau und Rhederei zu heben. Als im Jahre 1717 der französisch-hanseatische Handelsvertrag bekannt wurde, fand zwischen Berlin und Königsberg ein Meinungswechsel darüber statt.³⁾ Die Königsberger wiesen auf ihren geringen Verkehr mit Frankreich, das Darniederliegen ihres Handels überhaupt hin. In einem von Bürgermeister, Räten, Gerichten, Zünften der Kaufleute und Malzenbrauer dreier Städte Königsbergs unterzeichneten Berichte vom 12. Februar 1718 wird als erste Vorbedingung eines direkten Handels mit Frankreich der Besitz von Schiffen, die man dorthin senden könne, hingestellt; keiner aber von den dortigen Handelsleuten werde „einen so grossen hazard über sich nehmen, dergl. Schiffe mit sehr schweren Unkosten aufzubauen, falls nicht einiger Profit apparentlich davon zu hoffen“; jedenfalls müsse man, um zum Anbau anzureizen, Zollfreiheiten u. dgl. versprechen und verleihen. Auch die Königsberger Kaufleute, die nach Schweden handelten, wiesen um jene Zeit darauf hin, dass man wohl eigene Schiffe ausrüsten würde, wenn Königsberg wie Stettin mit Schiffbaufreiheiten u. dgl. begünstigt werde.⁴⁾

Es war immerhin schon ein Fortschritt, dass der Vorschlag

1) 1716, Nov. 13 (Königsb. St.-Arch., Etatsmin. 127 d).

2) Er war früher in Riga gewesen und hatte hier 12—15 neue Schiffe gebaut.

3) Königsb. St.-Arch., Etatsmin. 36 a.

4) Ebenda, 129 c.

nicht kurz von der Hand gewiesen wurde. Bemerkenswert ist, dass, während hier von Zollfreiheiten die Rede ist, des Edikts von 1680, das doch schon Zollfreiheiten für Schiffbauten verspricht, nicht gedacht wurde.

Beim Könige bestand ohne Zweifel Interesse für den Schiffbau; er erkannte auch wohl die Ursachen, die seinem Aufblühen hinderlich waren. In einem Reskript vom 26. Oktober 1717¹⁾ schrieb er den Verfall des Königsberger Schiffbaues fast ausschliesslich der Zunft und ihrer die Fremden abschreckenden Tendenz zu; die preussische Regierung wurde aufgefordert, zu erwägen, ob nicht die Zunft aufgehoben werden könne. Der König dachte überhaupt damals an eine allgemeine Einschränkung und Aufhebung der Zünfte.²⁾

Wieder wurde eine Kommission eingesetzt (24. Nov. 1717) und peremptorisch angewiesen, binnen 14 Tagen (!) zu berichten. Der König unterschätzte offenbar die Schwierigkeit der Frage.

Die erste Frucht dieser Verhandlungen war ein königliches Reskript, dat. Berlin 26. Juli (Königsberg 18. August) 1718³⁾, das bestimmte, „dass zu mehrerer Befoderung der Schiffart und Seehandlung die hiesige Kaufleute, welche neue Schiffe bauen lassen, sechs Jahr lang von ihrer Handlung zehn Procent weniger als der ordinaire Accise-Satz beträgt, entrichten sollen“. Dies war eine Vergünstigung, die mit der im Edikt von 1680 ausgesprochenen Zollermässigung nichts zu thun hatte; sie war auch von letzterer ganz verschieden. Die Acciseermässigung betraf nicht, wie die Zollermässigung, die in den neugebauten Schiffen ein- und ausgeführten Waren, sondern bestand nur in einem Abzug an der Konsumtionsaccise, die die Kaufleute „von ihrer Handlung“ zu erlegen hatten. Ob ausserdem auch noch die Zollermässigung von 1680 gewährt werden sollte, ist sehr zweifelhaft; das Edikt von 1680 war offenbar nahezu in Vergessenheit geraten.

Der Friede von 1720 brachte dem brandenburgisch-preussischen Staate einen Gebietszuwachs, der für die Bedeutung dieses Staates als eines Seehandel treibenden von grosser Wichtigkeit war; er brachte ihm Stettin. Diese Erwerbung kam einer Erweiterung der preussischen Seeinteressen gleich.

1) Ebenda, 127 d.

2) Meyer, Preuss. Handwerkerpolitik II, 17 ff.

3) Königsb. St.-Arch., Akten d. Vorsteh.-Amts d. Kaufmannschaft.

Dieser Thatsache entsprechend wurde nun auch die Schiffbaufrage energischer als bisher behandelt. In erster Linie ergab sich die Notwendigkeit einer Regelung der Schiffbauvergütungen in Preussen. Die im Jahre 1680 eingeführte sechsjährige Schiffbaufreiheit war, wie bereits bemerkt, mehr und mehr der Vergessenheit anheimgefallen. Es wurden überhaupt wenige Schiffe gebaut; nur in seltenen Fällen hat des Grossen Kurfürst Sohn und Nachfolger eine Vergünstigung, wie sie 1680 verheissen war, eintreten lassen.

Mit der erwähnten Verordnung vom 18. August 1718 konnten die dem Schiffbau gewidmeten Bemühungen um so weniger ein Ende haben, als jene Verordnung sich nur auf Königsberg bezog.

An einer einheitlichen, alle Provinzen, die dem königlichen Scepter unterstanden, gemeinsam betreffenden Schiffbaupolitik fehlte es allerdings zunächst. Preussen wurde vorläufig noch anders behandelt als Pommern; beide Gebiete bedürfen deshalb einer gesonderten Darstellung.

Mochte in den verschiedenen Provinzen sich die Schiffbaupolitik verschieden gestalten und äussern —, das entsprach ja der allgemeinen Verwaltungspraxis des Staates, — so fehlte es doch sogar in ein und demselben Interessenbereich an einer einheitlichen, consequenten Bethätigung der Fürsorge für den Schiffbau. Ohne Rücksichtnahme auf die früheren Verordnungen erhielt z. B. ein gewisser Nicolaus Calff aus Sardam für ein Schiff, das sein Verwandter Pieter Calff in Königsberg bauen wollte, den zehnten Teil der Baugelder.¹⁾

Das Licentkollegium in Königsberg machte in einem Berichte vom 26. Juni 1722²⁾ auf die Bedenken, die dem bisherigen Verfahren entgegenstanden, aufmerksam, rügte die bare Auszahlung der Vergütungen, wie ihre ganze Veranlagung und riet zu einer bevorzugten Behandlung des Schiffbaues der Einheimischen. Diese Ratschläge waren dem Könige sehr sympathisch; er verfügte am 13. Juli³⁾, dass allen Schiffbauunternehmern „eine gewisse Douceur“ gereicht werden solle, und zwar einem Fremden acht Prozent von dem zu erlegenden Zoll durch Abschreibung des zehnten Teils desselben, den preussischen Kaufleuten und Rhedern aber zehn Prozent mit barem Gelde oder zwölf Prozent durch Abschreiben des fünften Teiles des Zolles vergütet werden sollten.

1) Geh. St.-Arch., Ostpreuss. Schiffsbauwesen 2; in folgender Darstellung die Hauptquelle.

2) Urk. Tl. 24.

3) Geh. St.-Arch., Acta w. d. Schiffbau-Beneficien vol. I.

Nachträglich entschloss sich jedoch der König, diese Anordnung dahin zu ändern, dass, wie er in einer Randbemerkung sich äussert, „den Fremden nichts“ zu teil werden sollte. Ein Patent vom 21. Dezember 1722¹⁾ bewilligte also dem einheimischen Schiffbau in Preussen jene zwölf Prozent; doch wurde dies ausdrücklich auf Schiffe beschränkt, die preussische Häfen befuhren. Den durch die Zollermässigung entstehenden Ausfall hoffte man so durch stärkeren Verkehr der preussischen Schiffe in den einheimischen Häfen wieder einzubringen.

Die Bedeutung dieser Verordnungen liegt im wesentlichen darin, dass in ihnen zuerst eine differentielle Behandlung des einheimischen Schiffbaues, eine Bevorzugung des letzteren zu Ungunsten der Fremden, die in Preussen Schiffe bauten, zu Tage trat. Das Edikt von 1680 hatte allen in kurfürstlichen Landen neugebauten Schiffen eine Zollermässigung bewilligt; diese wurde nun auf die neuen Schiffe der Einwohner des Landes, soweit sie die preussischen Häfen befuhren, beschränkt.

Ob man in dieser Entwicklung einen volkswirtschaftlichen Rückschritt erblicken soll, ist immerhin zweifelhaft; ein Fortschritt war jedenfalls die Konsequenz, mit der man vorläufig auf dem einmal betretenen Wege weiter wandelte.

Bevor auch wir diesen Spuren folgen, sei ein kurzer Überblick über den ostpreussischen Schiffbau in den ersten zwölf Jahren der Regierung Friedrich Wilhelm I. gestattet. Bedeutend war ja die preussische Rhederei nicht. Königsberg, Memel und Pillau zusammen besaßen im Jahre 1725: 22 Seeschiffe mit 1451 Lasten; sie waren meist in Königsberg beheimatet. Das Resultat wird für die neue Regierung sehr viel günstiger, wenn wir sehen, dass 15 dieser Schiffe mit 1237 Lasten seit 1713 gebaut waren, nämlich in Königsberg neun (806 L.), in Pillau vier (216 L.) in Memel zwei (215 L.), und zwar:

1713: 1 — 25 Lasten	1720: 1 — 54 Lasten
1714: 2 — 225 „	1721: 1 — 160 „
1715: 2 — 47 „	1722: 1 — 120 „
1717: 1 — 25 „	1723: 1 — 100 „
1718: 1 — 190 „	1724: 4 — 291 „

Es ist bemerkenswert und wurde auch von dem Könige, als ihm die Liste vorlag, sogleich wahrgenommen, dass ein nicht geringer Bruchteil der Königsberger Schiffe Rhedern gehörte, die Nichtpreussen

1) Urk. Tl. 25.

waren, wenn sie auch in Königsberg wohnten; ein Schiff (40 L.) gehörte den Engländern Booth & Comp., vier (355 L.) dem Holländer Pieter Calff.

Gegen die Rhederei der Fremden, der „Lieger“ zeigte sich der König auch weiterhin abgeneigt; als im Jahre 1726 ein Gesuch um besondere Begnadigung mit Eichenholz gestellt wurde, schrieb er an den Rand: „Dieses Schiff wird vor einen Lieger sein, hilfet mir nits.“

Die verhältnismässig geringe Bedeutung des Königsberger Schiffbaues ergibt sich auch aus der Zahl der Schiffszimmerleute.¹⁾ Es waren

in der Altstadt	1712:	4 Meister,	26 Gesellen,	9 Jungen,
	1721:	4 Meister,	28 Gesellen,	12 Jungen,
im Kneiphof	1712:	3 Meister,	10 Gesellen,	— Jungen,
	1721:	2 Meister,	—	—
in Löbenicht	1712:	—	—	—
	1721:	1 Meister,	—	—

In den verschiedenen „Freiheiten“, Sackheim, Tragheim u. s. w. gab es keine Schiffszimmerleute. Übrigens wurde damals wiederholt seitens der Kaufleute über Mangel an Schiffszimmerleuten geklagt und ihm teilweise durch Vermehrung der Zahl der Lehrjungen abgeholfen.

Grosse Eile hatte man nicht, des Genusses des Patents von 1722 theilhaftig zu werden. Im Februar 1726 berichtete das Königsberger Licentdirektorium, bisher habe sich noch niemand dazu gemeldet und das Privileg beansprucht; erst damals wurden zum ersten Male einem Schiffer zehn Prozent Baufreiheitsgelder, d. h. zehn Prozent Zollfreiheit bewilligt, mit der ausdrücklichen Bedingung, dass er das Schiff nicht nach auswärts verkaufen dürfe.

Wurde letztere Bedingung erfüllt, so war der Genuss der Zollfreiheit auf eine bestimmte Zeitdauer nicht beschränkt; das entsprach dem Patent von 1722. Bald nachher aber, 1730 und 1732, wurde neuen in Königsberg gebauten Schiffen die Ein-Sechstel-Zollfreiheit auf sechs Jahre verliehen, eine Neuerung, die hier ganz unvermittelt auftritt und vielleicht auf das Verfahren in Stettin zurückzuführen ist. Gegen eine halbe Zollfreiheit auf drei Jahre erklärte sich das Licentkolleg, weil die Zolleinahmen dadurch mehr geschädigt worden wären.

So erhielten von den sechs Schiffen, die von 1732—36 in

1) Königsb. St.-Arch., Etatsmin. 81 a.

Preussen gebaut wurden, fünf je Ein-Sechstel-Zollfreiheit auf sechs Jahre, nur ein in Memel gebautes Schiff erhielt für je drei Jahre ganze bzw. halbe Zollfreiheit. Die preussischen Schiffe, soweit sie während der Regierung Friedrich Wilhelm I. erworben bzw. erbaut waren, erreichten 1732 die Zahl 19 (1620 L.); von diesen waren 13 in Preussen gebaut, sechs (295 L.) ausserhalb des Landes. Von den 13 Schiffen waren von 1726—32 gebaut sieben, nämlich sechs (594 L.) in Königsberg, eins (36 L.) in Pillau. Von den 19 Schiffen gehörten holländischen Rhedern drei (470 L.).

Bedeutend war dieser Schiffbau ja immer noch nicht; ein königliches Reskript vom 28. Juni 1732 forderte von der preussischen Regierung Vorschläge, wie Schiffbau und Rhederei namentlich in Pillau und Königsberg zu heben sei, damit die Königsberger ihre Waren auf eigenen Schiffen transportieren könnten.

Der Bericht der Kammer vom 9. September 1732¹⁾ sprach sich recht wenig ermutigend über den Schiffbau und seine Aussichten aus: dem Mangel an einem Schiffbauholz-Stapel und an grösseren Kapitalien stehe gegenüber befriedigendes, ja zeitweise reichliches Angebot an fremden Schiffen zur Versendung der Güter; begreiflich war ferner die geringe Neigung der preussischen Schiffer, für schlechte Frachten zu fahren, während sie im Sundzoll und in anderen Dingen vor den Holländern benachteiligt waren.

Weitere Folgen hatte jene Erörterung vorläufig nicht; die preussische Kammer konnte sich zu positiven Vorschlägen nicht entschliessen. Auch verhielt sich der König gegen Versuche, die Vergünstigungen für den Schiffbau noch weiter auszudehnen, ablehnend. So erlangten im Jahre 1732 die Gebrüder Saturgus in Königsberg, die der König im Jahre 1728 persönlich bei seiner Anwesenheit daselbst zum Schiffbau ermuntert hatte, für ein Schiff „Prinz August Wilhelm“ von 250 Lasten für drei Jahre die ganze, für weitere drei Jahre die halbe Zollfreiheit, also eine schon erheblich über die festgesetzte Norm hinausgehende Bewilligung. Das Generaldirektorium berechnete nun im Jahre 1737, dass jenes Schiff schon 3452 Thaler mehr genossen habe als die Baukosten betragen hatten, und der König hob hierauf sogleich die Zollfreiheit für jenes Schiff auf und liess sich auch durch weitere Vorstellungen nicht von dieser Entscheidung abbringen. — Dem Schiffbauinspektor²⁾ Engel, einem um

1) Urk. Tl. 26.

2) Diesen Titel hatte er durch kgl. Reskript vom 28. Okt. 1728 erhalten. Er hatte auch das Schiff der Gebr. Saturgus gebaut.

Baasch, Beiträge.

den Königsberger Schiffbau recht verdienten Schiffbaumeister, der 1735 für ein Schiff auf sechs Jahre die halbe Zollfreiheit nachsuchte, wurde dies ganz abgeschlagen. Das Licentkolleg war stets gegen solche ausnahmsweise Bewilligungen und äusserte sich in einem Bericht vom 21. Februar 1737: „dass nach Bewandniss des hiesigen Ortes und Landes das commercium aus denen Schiffs-Baufreyheiten keinen Vorteil, hingegen die königl. Zoll-Revenües einen immer stärkeren Verlust empfinden“, und daher „keine höhere Zoll-Freyheiten vor diejenige, welche neue Schiffe erbauen, als höchstens $\frac{1}{6}$ Theil vom Zoll und denen Schiffs-Ungeldern auf 6 Jahre lang“ anzuraten seien. Und dabei blieb es denn für Preussen unter Friedrich Wilhelm I., wie noch von diesem am 8. April 1737 und 16. August 1738 ausdrücklich verfügt wurde.

Auf ein ungewisses Ergebnis hin und für eine Sache, die des Königs Anschauung und Interesse immerhin ferner lag als so manche Frage des inneren Verkehrs, erhebliche Beträge aus einer sicheren Einnahmequelle zu opfern, lag ausserhalb der königlichen Intentionen.

Die erste Vergünstigung, die unter Friedrich d. Gr. dem Königsberger Schiffbau zu teil wurde, ist von sehr bemerkenswerter Art; sie räumte auf mit einer bisher bestandenen Anschauung, die auch in die Praxis übergegangen war. Die Königsberger Kaufleute Espanhiac & Cabrit hatten mehrere Schiffe für eigene Rechnung bauen lassen und die üblichen sechs Freijahre von dem sechsten Teil der Zölle darauf erhalten. Sie baten nun im November 1742 den König um die Erlaubnis, diese Schiffe wieder nach auswärts zu verkaufen. In einem Gutachten vom 23. Februar 1743¹⁾ empfahl das Licentkolleg dies Gesuch, indem es mit erfreulicher Klarheit die Vorteile darlegte, die mit dem Verkauf von einheimischen Schiffen stets verbunden sind, und die bisherige Anschauung, dass ein im Lande neu-erbautes Schiff etwas anderes sei als ein einheimisches Fabrikat, widerlegte. Durch Reskript vom 2. April 1743 genehmigte der König jenes Gesuch und gestattete im allgemeinen den Verkauf der im Lande erbauten Schiffe; natürlich sollte die Baufreiheit, in der solche Schiffe sich eventuell noch befanden, sogleich aufhören; seien solchen Schiffen, wie früher denen der Gebr. Saturgus, noch besondere Vergünstigungen zu Teil geworden, so sei darüber zu berichten.

1) Urk. Tl. 27.

Gegen den früheren Standpunkt, von dem aus der Verkauf der einheimischen Schiffe möglichst erschwert wurde, war dies ein bedeutender Fortschritt.

Auch weiterhin verschloss sich der König gegen Ansprüche, die ausserhalb des Gewöhnlichen lagen, nicht. Die seit 70 Jahren in Königsberg etablierten holländischen Kaufleute Pau und Reinders, die aber das Bürgerrecht nicht besaßen, wollten im Jahre 1750 dort ein Schiff von 100 Lasten bauen, das der Ostindischen Kompagnie für die Fahrt zwischen Middelburg und Königsberg dienen sollte; sie baten um ein Sechstel Zollfreiheit auf sechs Jahre. Obwohl die preussische Kammer von der Genehmigung abriet, ging der König so weit, dem Schiffe die Freiheit von der Hälfte des Zolles auf acht Jahre zu bewilligen.

Dies war eine Begünstigung Fremder, die auffallend ist. Der König schlug auch bald andere Bahnen ein.

Eine wichtige Änderung in der allgemeinen Schiffbaupolitik brachte schon das Jahr 1753.

Bereits in einem Berichte vom 12. Mai 1750 hatte das Königsberger Licentkolleg sich dahin ausgesprochen, dass die Rhederei sich merklich verbessern dürfte, wenn eine dreijährige ganze Zollfreiheit für alle in Preussen zu erbauenden Schiffe festgesetzt werde oder ein Sechstel Zollfreiheit für die ganze Zeit, da diese Schiffe führen, oder doch auf 18 Jahre, da selten ein Schiff länger fahren werde. Dieser Anregung gab man damals keine Folge; wohl aber behielt man die Frage im Auge und betrachtete sie namentlich von dem Standpunkte, dass der einheimischen Rhederei im Verkehr mit den einheimischen Häfen Vorteile vor der fremden Rhederei in demselben Verkehr einzuräumen seien. Was in dieser Hinsicht bisher seit 1722 geschehen, schien nicht zu genügen. Besonders schwebte das Beispiel Schwedens vor, das seine Rhederei vor der fremden stark begünstigte; aber auch Dänemark und England wurden berücksichtigt.

Nachdem die preussische Kriegs- und Domänenkammer gutachtlich vernommen war¹⁾ und das Generaldirektorium die Vorschläge empfohlen hatte, erging am 19. April 1753 ein königliches Reskript²⁾; nach ihm sollte in Zukunft keinem Fremden, der in den königlichen Seehäfen Schiffe baute, irgend eine Schiffbaufreiheit versprochen oder bewilligt werden; dagegen sollte den einländischen Bürgern, die für

1) Vom 23. März 1753, Urk. Tl. 28.

2) Urk. Tl. 29.

sich selbst und nicht für Fremde Schiffe bauten, die bisher übliche Zollfreiheit des sechsten Teiles der Ladung und der Schiffs-Ungelder nun für die ganze Zeit, in der sie die Schiffe eigentümlich besaßen und mit ihnen die königlichen Häfen befuhren, zu Teil werden. Im allgemeinen sei der Schiffbau der Einheimischen nach Kräften zu befördern.

Thatsächlich bedeutete dies weniger eine Erschwerung des Schiffbaues der Fremden — eine solche war direkt nicht beabsichtigt —, sondern eine Stärkung der Stellung der eigenen Rhederei in den eigenen Häfen. Mehrere Gesuche, die mit jenem Reskript nicht vereinbar waren, wurden in den nächsten Jahren abgewiesen, unter anderem eines, das Schiffbaufreiheit für ein in Königsberg für Elbinger — also nichtpreussische — Rechnung zu erbauendes Schiff zu erlangen bezweckte.¹⁾

Den einheimischen Schiffbau, die einheimische Rhederei auf alle mögliche Weise zu stützen, beide von der Arbeit des Auslandes unabhängig zu machen, wurde man nicht müde; in Königsberg wurden 1749 die Ankerschmiede ermahnt, ihre Profession fleissiger und mit hinlänglicher Gerätschaft und ausreichendem Personal zu betreiben, damit man nicht mehr nötig habe, die Schiffsanker für die neuen Schiffe aus Schweden zu beziehen.²⁾ Der Mastenbrake in Königsberg wurde besondere Aufmerksamkeit geschenkt.³⁾

Es wurden ferner im Jahre 1753 die dort vorhandenen 2681 Lasten Bordings-Räume als feststehend erklärt, zugleich aber den Bordingsrhedern, die die gesetzliche Einschränkung auf jene Zahl beantragt hatten, angedeutet, dass „die Ausschliessung nicht auf solche Schiffs-Räume zu extendiren, die dort oder in unsern oder andern See-Hafens gebauet sind, damit die Schiff-Baue nicht gehemmet werden“. Auch wurde eingeschärft, die Bordinge so zu bauen, dass sie Nord- wie Ostsee halten konnten, um dadurch die mangelnden übrigen Schiffsräume zu ergänzen.⁴⁾

An den Schiffbaufreiheiten hatten die Bordinge aber keinen Anteil, weil, wie die Ostpreussische Kammer am 26. Juli 1764 erklärte, „sie regulariter nicht die See befahren, sondern nur denen See-Schiffen zur Erleichterung dienen“.

1) Geh. St.-Arch.; Gen.-Dir. Ostpreuss., Schiffbausachen No. 10.

2) Kön. St.-Arch., Vorsteh.-Amt d. Kaufmannsch. Lit. A., No. 22.

3) Ebenda, Etatsmin. 74e.

4) Kgl. Reskript, d. d. Berlin 11. Jan. 1753. (Königsb. St.-Arch., Comm. u. Admir.-Colleg.)

Auch während der Zeit, wo die Russen in Ostpreussen standen, ruhte der Schiffbau hier nicht. Abgesehen von verschiedenen Reparaturen an russischen Transportschiffen, die in Königsberg vorgenommen wurden, baute man dort an Seeschiffen¹⁾:

1758: 5 Schiffe von 50, 70, 70, 90, 150 Lasten,

1759: 8 Schiffe, nämlich 1 von 130, 3 à 100, 3 à 50, 1 à 60 Lasten,

1760: 14 Schiffe von 120, 100, 90, 60, 60, 50, 50, 40 Lasten; sechs Schiffe standen im Herbst noch auf dem Stapel.

Mehrere dieser Schiffe waren für auswärtige Rechnung. —

Nach dem Frieden blieb es vorläufig bei dem Reskript von 1753. In Ausnahmefällen ging man noch über dasselbe hinaus, doch nur zu Gunsten des einheimischen Schiffbaues. So wurde im Jahre 1764 den Kaufleuten Joh. und Heinr. Simpson in Memel, die dort Schiffbau anfangen wollten, für das erste zu erbauende Schiff eine dreijährige ganze Zollfreiheit in Aussicht gestellt; dafür sollten sie aber auch ihr Versprechen einhalten, d. h. den Schiffbau wirklich beginnen. Da es sich in diesem Falle um eine ganz neue Anlage und die Herbeiziehung tüchtiger Schiffszimmerleute aus Holstein, Dänemark u. s. w. handelte, wurde jene ausserordentliche Bewilligung zugestanden; die Simpsons hatten eigentlich die ganze Zollfreiheit für sechs Jahre erbeten. Sie siedelten bald darauf nach Königsberg über und trieben auch hier Rhederei.²⁾

Durch diese Abweichung von dem Reskript von 1753 wurde dieses selbst nicht umgestossen; in einem königlichen Reskript vom 25. Februar 1768 ward im Gegenteil ausdrücklich betont, dass es bei dem buchstäblichen Inhalt des Reskripts von 1753 zu verbleiben habe.

Dieses Reskript bezog sich dem Wortlaute nach auf die ganze preussische Monarchie; thatsächlich ist es in Pommern nur kurze Zeit in Gültigkeit gewesen und bald ausser Kraft gesetzt.³⁾ In Preussen wurde es bis 1771 beobachtet. Die ungleichmässige Behandlung des Schiffbaues in Preussen und Pommern war ohne Zweifel nicht unbedenklich. Die Beschwerde eines Königsberger Rheders, dem man in Stettin für sein mehr als sechs Jahre altes Schiff die Ein-Sechstel-Zollfreiheit verweigert hatte, gab schliesslich Veranlassung, dass im März 1771 die General-Accise- und Zoll-Administration bei dem

1) Königsb. St.-Arch., Etatsmin. 127d.

2) Geh. St.-Arch., Gen.-Dir. Ostpreuss., Schiffbausachen, No. 11, 12.

3) Vgl. oben S. 177 ff.

Generaldirektorium beantragte, auch in Preussen den pommerschen Modus der Schiffbauvergütung — Ein-Sechstel-Zollfreiheit auf nur sechs Jahre — einzuführen.

Offenbar, ohne genau über die Sachlage orientiert worden zu sein, schrieb dann der König an den Rand des Berichts, den ihm das Generaldirektorium am 9. April 1771 vorlegte, die Worte: „6 Jahr Freiheit ist genug vohr alle Schiffe“.

Eine solche königliche Marginalie galt als endgültige Entscheidung; das Reskript vom 19. April 1753 war damit auch für Preussen aufgehoben; ein Reskript vom 25. Mai 1771 teilte dies der Königsberger Kammer mit.

In Königsberg war man über diese unerwartete Verfügung sehr überrascht; die Kammer war vorher nicht um ihre Ansicht gefragt worden; das ganze Verfahren machte den Eindruck einer Überrumpelung; zu der Sorgfalt, mit der das Reskript von 1753 vorbereitet worden war, stand die Überstürzung, mit der es beseitigt wurde, in unvor- teilhaftem Gegensatz.

Zwischen den Zeilen der Vorstellung, die von der Königsberger Kammer am 17. Juni eingereicht wurde, liest man solche Gedanken; sie musste sich natürlich vorsichtig ausdrücken, wies aber auf die bedenklichen Folgen der neuen Anordnung hin, auf „den widrigen Erfolg, der durch diese Einschränkung für die hier und in Memel seitdem schon sehr merklich zugenommene Schiffsbauerei zu befürchten seyn dürfte“; jedenfalls müsse man doch auf die früher hier erbauten Schiffe das Reskript von 1753 noch anwenden, weil sonst entgegen der in ihm ausgedrückten Meinung „Treu und Glauben darunter leiden würden“. In einem weiteren Berichte wies die Kammer nach, dass die für die Schiffbauprämien nach dem Modus von 1753 bisher in Preussen ausgesetzten Fonds für die Beibehaltung jenes Modus vollkommen ausreichten. Auch lag nach der Darlegung der Kammer die Besorgnis, dass die Rhederei künftig so zunehmen möchte, dass jener Betrag nicht ausreichen könnte, sehr fern; die Rhederei sei, so setzte sie auseinander, so vielen Zufällen und Schwierigkeiten ausgesetzt, dass die Vergütung oft den Schaden nicht erreiche.¹⁾

Als das Generaldirektorium dies dem Könige am 24. Oktober vortrug, schrieb letzterer nunmehr an den Rand: „also mus Ihnen alles

1) Aus einer damals aufgestellten Liste ergibt sich, dass im Jahre 1771: 44 Königsberger Schiffe im Besitze der immerwährenden Schiffbauvergütung waren; das älteste dieser Schiffe genoss sie seit Oktober 1757. (Geh. St.-Arch., Acta w. d. Schiffb.-Benef., vol. I.)

accordiret werden“. Die preussische Kammer wurde benachrichtigt, „dass zur Unterstützung der dortigen Rheedereyen und zu desto besserer Poussirung des Schiffbaues das bisherige Sechstel des Zolles von der Ladung denen auf dasigen Werften erbaueten Schiffen, so lange sie preussischen Bürgern gehören und preussische Seehafen befahren, nach wie vor und insoweit vorbereiteter Fond hierzu hinlänglich ist, accordiret und verabreicht werde“. ¹⁾

Damit war vorläufig das Reskript von 1753 wieder hergestellt, der Angriff auf die beständige Schiffbaufreiheit der preussischen Rheder abgeschlagen.

Aber schon das bisherige Verfahren, namentlich die zuletzt geschilderte Episode zeigt, dass von einer festen Praxis nicht die Rede war, auch nicht von festen Grundsätzen. Ohne die sachverständigen Lokalbehörden zu fragen, wurde eine wichtige Verfügung, die eine nicht unerhebliche Vergünstigung aussprach, kurzweg aufgehoben, um alsbald wieder hergestellt zu werden, nachdem jene Aufhebung aus der Provinz heraus mit Gründen bekämpft worden war, die man ebenso gut sich hätte vorher bei den massgebenden Centralbehörden zurechtlegen können. Dabei ist von eigentlich sachlichen, den Schiffbau betreffenden Gründen überhaupt kaum die Rede. Man wollte wohl den Schiffbau unterstützen; noch in einem Reskript vom 4. Februar 1775 wurde bemerkt, dass der König gern sähe, wenn fremde, tüchtige Schiffbaumeister ins Land gezogen würden; und ihre Niederlassung in Memel wird empfohlen. ²⁾ Wo es aber darauf ankam, Massregeln, die mit finanziellen Opfern verbunden waren, energisch und konsequent durchzuführen, wurde diese Notwendigkeit bald durch finanzielle Bedenken in den Schatten gestellt.

An der Unsicherheit, die dadurch entstehen musste, krankte denn auch die ganze Schiffbaupolitik Preussens im 18. Jahrhundert. —

Die Versicherungen, die im Jahre 1771 von der preussischen Kammer gegeben waren und die die Besorgnis, dass die Schiffbaufonds nicht ausreichen könnten, zerstreuen sollten, wurden schon bald durch die Verhältnisse über den Haufen geworfen. Im Juli 1776 musste die Kammer berichten, dass aus dem Etat der Schiffbauvergütungen zwar in Königsberg 609 Thaler 81 Gr. gespart, in Pillau aber 1031 Thaler 83 Gr. 9 S und in Memel 367 Thaler, 17 Gr. über den Etat ausgegeben seien und insgesamt ein Fehlbetrag von 789 Thaler, 19 Gr. 9 S vorläge.

1) Geh. St.-Arch., Acta w. d. Schiffbau-Beneficien, vol. I.

2) Ebenda, Gen.-Dir. Ostpreuss., Schiffbausachen, No. 15.

Hierauf verfügte sogleich ein königliches Reskript vom 12. August, dass in Zukunft keine Schiffbauvergütungen mehr zu gewähren, sondern bei jedem Gesuche darüber zu berichten sei. — Auch Schiffen, die nur neu verzimmert waren, denen aber mehrfach die Schiffbauvergütung gewährt worden war, wurde diese von nun an nicht mehr bewilligt.¹⁾

Die Zunahme der Ausgaben bei Pillau beruhte darauf, dass seit der preussischen Occupation von Westpreussen der Handel nach Elbing ausschliesslich durch Pillau ging, was den Schiffahrtverkehr in letzterem Hafen stark vermehrte; namentlich ging alles Salz, das in Westpreussen consumiert wurde, mit einländischen Schiffen über Pillau nach Elbing. Die Schiffahrt von Memel hatte überhaupt in den letzten Jahrzehnten sehr zugenommen.²⁾

Die Schiffbauvergütungen wurden nunmehr nur nach Massgabe der vorhandenen, bezw. für diesen Zweck ausgesetzten Fonds ausgezahlt. Da diese Fonds aber bei der in jener Zeit zunehmenden Schiffahrt nie ausreichten, wurden auch die Vergütungen stets nur zum Teil ausgezahlt; und zwar erfolgte diese Auszahlung nicht etwa in der Art, dass die vorhandenen Fonds bruchweise auf alle Reflektanten verteilt wurden, sondern die einzelnen Vergütungen wurden vollständig ausgezahlt, solange die Fonds überhaupt reichten; war der Fond erschöpft, so wurden die nachher angemeldeten Ansprüche im folgenden Jahre nach der Reihenfolge ihrer Anmeldung ganz befriedigt.

Den Umfang des Schiffbaues in Ostpreussen in jenen günstigen Jahren zeigt folgende Liste.³⁾

Auf den beiden Königsberger Werften wurden gebaut:

1771: 5 Schiffe — 520 Lasten ⁴⁾	1777: 5 Schiffe — 610 Lasten
1772: 3 „ — 429 „	1778: 5 „ — 620 „
1773: 7 „ — 1015 „	1779: 11 „ — 1425 „
1774: 9 „ — 1005 „	1780: 9 „ — 1195 „
1775: 5 „ — 490 „	1781: 15 „ — 1925 „
1776: 8 „ — 966 „	1782: 21 „ — 3175 „
1783: 17 Schiffe — 2449 Lasten	

1) Geh. St.-Arch., Ostpreuss., Schiffbausachen No. 16. (Kgl. Reskr. 27. Dez. 1777.)

2) Vgl. auch Bock, Versuch e. wirtschaftl. Naturgeschichte v. Ost- u. Westpreussen (Dessau 1782), I, 605 ff.

3) Nach Bock a. a. O., V, 458 ff.; abweichend sind die Zahlen bei Goldbeck, Vollständ. Topographie d. Königr. Preussen, I, 8 (Königsberg u. Leipz. 1790).

4) Die Lasten sind hier Roggenlasten zu 4560 Pfund; nach Bock I, 670

In Memel wurden gebaut¹⁾:

1778: 1 Schiff — 200 Lasten	1782: 2 Schiffe — 400 Lasten
1781: 2 „ — 420 „	1783: 2 „ — 320 „

In Pillau wurden gebaut:

1780: 1 Schiff — 20 Lasten	1782: 3 Schiffe — 220 Lasten
1781: 1 „ — 20 „	1783: 2 „ — 200 „

Die Gesamtrhederei dieser drei Städte an Seeschiffen hatte im Dezember 1781 folgenden Bestand²⁾:

Königsberg besass 59 Schiffe mit 6512 L. (Durchschnitt: ca. 110 L.); davon waren gebaut sechs in Stettin (523 L.) und zwei in Nantes (130 L.) gekauft; alle übrigen waren in Königsberg gebaut. Memel besass 19 Schiffe mit 3030 L. (Durchschnitt ca. 159 L.); davon waren gebaut in Memel fünf (765 L.), in Königsberg drei (520 L.), in Danzig eins (70 L.), zwei (120) in Emden, die übrigen in England, Stockholm, Bordeaux. Pillau besass sechs Schiffe mit 370 L., davon waren zwei (60 L.) in Pillau, vier in Königsberg gebaut.

Die 59 Königsberger Schiffe hatten inkl. Schiffer und Steuerleute eine Bemannung von 475, die Memeler von 241, die Pillauer von 29 Seeleuten; zusammen die 84 Schiffe 745 Seeleute.

Das grösste aller dieser Schiffe war ein Memeler von 360 L.

Schiffbau und Rhederei wurde in Ostpreussen, wie das Königsberger Admiralitätskolleg am 20. August 1782 berichtete³⁾, „mit äusserster Lebhaftigkeit getrieben“. Den Schiffbauprämien ist dieser Aufschwung jedenfalls nicht zuzuschreiben, sondern der allgemeinen Blüte von Rhederei und Schifffahrt zu verdanken, an der die genannten drei Plätze ihren natürlichen Anteil hatten. Je stärker dieser Aufschwung war, um so weniger genoss das einzelne neugebaute Schiff von den Vergütungen, da diese mit jener Blüte nicht Schritt halten konnten. Obwohl mehrere der neugebauten Schiffe bald nach auswärts verkauft wurden und damit jedes Anspruches auf die Vergütung verlustig gingen, waren doch bis ultimo Dezember 1780 in Memel 902 Thaler 80 Gr. Schiffbaugelder unbezahlt geblieben, in Königsberg 1361 Thaler 74 Gr., in Pillau sogar 3341 Thaler 2 Gr. Zu dieser Steigerung der Ansprüche an die Schiffbauvergütung in den preussischen

verhielt sich die Roggenlast zur holländischen Commerzlast wie 130 : 75; meist rechnet man aber $1\frac{1}{2}$ Roggenlast gleich einer schweren oder Commerzlast.

1) Über das eine 1782 für Memel in Tilsit erbaute Schiff vgl. Bock I, 608; V, 396 ff.

2) Geh. St.-Arch., Ostpreuss. Schiffbausachen 2.

3) Ebenda.

Häfen trug am meisten bei die Thatsache, dass gerade die preussischen, pommerschen und ostfriesischen Schiffe Mangels fremder Schiffe in jenen Jahren die preussischen Häfen mehr denn je besuchten; alle diese Schiffe aber beanspruchten bei jedem Besuche eines preussischen Hafens die Zollvergütungen, zum Teil ohne Rücksicht auf das Alter der Schiffe.¹⁾

Die Regierung zeigte nun gar keine Neigung, jene fehlenden Beträge etwa durch ausserordentliche Bewilligung herbeizuschaffen und dadurch einmal tabula rasa mit diesen Rückständen zu machen. Im Gegenteil erklärte ein königliches Reskript vom 23. Juni, dass allerdings wohl während des Seekrieges viele Bewerber unbefriedigt bleiben würden, nach geendigtem Kriege werde sich das aber von selbst machen, und man dann mit dem Schiffbaufond die rückständigen Ansprüche successive befriedigen können.

Allmählich wurde dieser Zustand aber doch unleidlich; dass er wenig würdig war, scheint man nach dem, was später folgte, kaum empfunden zu haben. Im Frühjahr 1783 ergab sich insgesamt ein rückständiger Betrag von 17699 Thalern 81 Gr. 12 ſ , während der alljährlich ausgesetzte Fond nur 7467 Thaler 56 Gr. 9 ſ betrug. Für die gerade fahrenden Schiffer war somit der Genuss der Schiffbaugelder ganz illusorisch. Eine Abhilfe erforderte insbesondere auch die Verteilung der Vergütungen; jetzt absorbierte Pillau wegen der starken Schifffahrt, die Elbing dorthin trieb, den grössten Teil der ausgesetzten Fonds.

Im März 1783 regte deshalb die preussische Kammer eine Herabsetzung der Dauer der Schiffbauvergütung auf die alten sechs Jahre an. Darauf ging der König aber nicht ein, er bestätigte im Gegenteil am 12. April den bisherigen Modus, nur mit der Änderung, dass jeder Kompetent sich einen verhältnismässigen Abzug gefallen lassen müsse und deshalb die Vergütungen stets erst am Jahreschlusse auszuzahlen seien. Der ganze rückständige Betrag aber sei aus dem laufenden Schiffsvergütungsfond zu bezahlen, damit Alles auf einmal ins Reine komme. Die Interessenten hätten sich darüber, dass sie auf diese Weise mehr als die Hälfte der Vergütung verlieren, um so weniger zu beschweren, als sie im amerikanischen Kriege durch die häufigen Fahrten ansehnlich profitiert hätten.

Letzteres wurde allerdings in Königsberg nicht geleugnet; aber der schnell verlaufenden Flut der hohen Frachten folgte doch recht

¹⁾ Dies und das folgende nach Geh. St.-Arch., Schiffsbau-Beneficien vol. I.

empfindlich die Ebbe des Niedergangs; die fremden Schiffe stellten sich bald in vermehrter Zahl wieder ein. Das Admiralitätskolleg bezeichnete¹⁾ die Schiffbauvergütung als „noch die einzige Hoffnung der Rheder“, ohne die die preussische Rhederei wieder in ihren alten schwachen Zustand zurücksinken werde. Trotzdem und obwohl die Rheder baten²⁾, „bei dem einmal erteilten Königl. Wort allergnädigst geschützt zu werden“, obgleich auch die ostpreussische Kammer für sie eintrat³⁾, blieb es bei dem Reskript vom 12. April; der Antrag der Rheder, die pommerschen und ostfriesischen Schiffe von der Schiffbauvergütung in den preussischen Häfen auszuschliessen, wurde abgelehnt.

Man kann nicht leugnen, dass, wenn überhaupt einmal Schiffbauvergütungen in bestimmter Form eingeführt und verheissen waren, es für den einzelnen Rheder hart war, sich in seinem legitimen Anspruch auf solche Vergütung verkürzt zu sehen; und es macht ferner einen seltsamen Eindruck, dass die Regierung durch die von ihr nicht herbeigeführten guten Konjunkturen, die die Rheder eine kurze Zeit genossen, sich von der Erfüllung eines Versprechens entbunden hielt, ganz abgesehen davon, dass jene Konjunkturen doch nicht allen Rhedern gleichmässig zu gute gekommen waren. Aus den Akten ergibt sich untrügbar, dass die ohne vorherige obrigkeitliche Regelung, ohne öffentliche Benachrichtigung erfolgte Verkürzung der Schiffbauvergütung viel böses Blut verursachte.

Es ist in jenen Jahren noch wiederholt Anregung erfolgt, diesen Zustand zu ändern, und zwar nicht nur in der Richtung, eine gleichmässige und gerechte Verteilung der einmal bestehenden Schiffbauvergütung herbeizuführen; sondern es wurde auch versucht, Schiffbau und Rhederei Preussens von Grund aus zu heben, ihnen wirksameren Schutz gegen den fremden Wettbewerb zu schaffen.

Solche Vorschläge und Pläne pflegen meist nicht in guten Zeiten das Tageslicht zu erblicken; sie sind die Folge und die Begleiterscheinung ungünstiger Verhältnisse. Die preussische Rhederei war mit ihren in teuren Zeiten gebauten Schiffen immer mehr aufs Trockne geraten; an Schiffen war Überfluss, und selbst die Schiffbauvergütung bildete keinen Ersatz und war kein Mittel, die Schiffe zu erhalten, geschweige denn mehr anzubauen.⁴⁾ Die „Vorsteher der

1) 28. Juli 1783.

2) 2. Juni 1783.

3) 6. Aug. 1783.

4) Dies u. das folgende nach Geh. St.-Arch., Ostpr. Schiffsbaus. No. 22.

Ostpreuss. See-Rhederey“ Michael Böhm und Friedrich May stellten im Februar 1785 dem Könige diese traurige Lage dar und verlangten, auf das Beispiel des Auslandes hinweisend, eine stärkere Belastung der fremden Schiffe; von allen fremden Schiffen, die die preussischen Produkte von hier ausführten, möge man, so schlugen sie vor, ein Schiffungeld von

1	Thaler	von den Schiffen	à	10— 30	Lasten
4	„	„	„	à	30— 50 „
6	„	„	„	à	50—100 „
10	„	„	„	à	100 u. mehr „

einziehen. Die daraus eingehenden Beträge seien zu einem Fond zu sammeln, und dieser jedesmal am Ende des Jahres unter die ostpreussische Rhederei nach Verhältnis des von jedem ostpreussischen Schiffe entrichteten Zolles zu verteilen.

Dieser Vorschlag führte zu einer sehr eingehenden und umständlichen Erörterung. Das Königsberger Commerz- und Admiraltätskolleg verkannte nicht¹⁾ den Wert, den ein eifriger Schiffbau für das Land habe; es schätzte die in den Jahren 1781—83 durch vermehrten Schiffbau und Frachtfahrt ins Land gezogenen Summen auf mehr als 800000 Thaler, die Summen, die der ostpreussische Schiffbau in Umlauf gesetzt habe, für 1782 auf ca. 195000, für 1783 auf ca. 250000 Thaler. Auch die Hindernisse, die der Ausdehnung der preussischen Rhederei durch die Begünstigung der fremden Rhedereien in ihren Heimatstaaten in den Weg gelegt wurden, verkannte das Kolleg nicht. Grundsätzlich war es deshalb mit dem Vorschlag der Rheder einverstanden; doch hielt es eine Abgabe von acht Groschen per Schiffslast auf fremde Schiffe, die mit einländischen Waren beladen ausgingen, für ein geeigneteres Mittel, den beabsichtigten Zweck zu erreichen; die aus dieser Abgabe zusammenfließenden Summen seien dann in der von der Rhederei angegebenen Weise zu verteilen.

Über der Untersuchung, die diese Fragen veranlassten, sollte nicht nur Friedrich des Grossen Regierung enden, sie fand selbst in der elfjährigen Regierung seines Nachfolgers keine Erledigung. Wir können hier nur die Hauptphasen und Hauptmomente der Erörterung berühren.

Zunächst wurden die Kriegs- und Domänenkammern von Ost- und Westpreussen, Pommern und Ostfriesland, wie auch das Auswärtige Departement befragt. Die Angelegenheit der Ungelder, d. h.

1) Bericht vom 9. Mai 1785.

der Hafenabgaben wurde eingehender Erörterung unterzogen. Im September 1787 gingen endlich die stattlichen Akten, die sich allmählich angesammelt hatten, von dem Generaldirektorium an das „Combinirte General-Fabriken- und Commercial-, wie auch Accise- und Zoll-Departement“. Das Generaldirektorium war geneigt, dem Könige zu empfehlen, dass von den fremden Schiffen mit Ausschliessung der russischen ausser den bisherigen Schiffsabgaben, die sie in den preussischen Häfen entrichten mussten, eine Abgabe von $7\frac{1}{2}$ Groschen preussisch oder 2 gG. per Last erhoben und zur Verstärkung des Schiffbaufonds verwandt würde.

Der Ausschluss der russischen Schiffe von der Erhöhung beruhte offenbar weniger auf wirtschaftlichen als politischen Gründen; die preussischen Schiffe mussten, wie alle auswärtigen, in den russischen Häfen an Lastgeldern das Doppelte von dem, was die russischen Schiffe entrichteten, bezahlen; im Zoll genossen aber die britischen und dänischen Unterthanen in Gemässheit der Staatsverträge ansehnliche Vorzüge vor den preussischen; nur in Riga zahlten alle Nationen ohne Unterschied den ganzen Zoll. Erst als das Auswärtige Departement die politischen Bedenken, die eine differentielle Behandlung russischer Schiffe bei einigen Behörden erregte, zerstreut und betont hatte, dass die Differenz nur nicht derartig sein dürfe, dass dadurch die fremden Schiffe gänzlich von den preussischen Häfen ferngehalten würden, erst dann nahm man davon Abstand, den russischen Schiffen eine Ausnahmestellung zu gewähren.

Die Gutachten, die das genannte langnamige Departement von dem Geh. Finanzrat v. Köpcken und dem Geh. Commerzienrat Simpson¹⁾ einholte, gingen weit auseinander. Ersterer trat im allgemeinen dem Antrage bei, sprach sich aber für Beschränkung der Schiffbaufreiheit auf sechs Jahre aus, damit die Rheder dadurch zum Verkauf ihrer sechsjährigen Schiffe und zu Neubauten bewogen würden, ferner für vollkommenen Ausschluss der ostfriesischen Schiffe von dem Genuss der Vergütung in den preussischen Häfen, „weil ein grosser Teil derselben gemeiniglich den Holländern entweder ganz oder anteilsweise zugehöret und diese letztere die Bauvergütung eigentlich geniessen würden“. ²⁾

1) Vom 27. bezw. 25. Oktob. 1787.

2) Worauf sich diese Ansicht stützt, ist nicht ersichtlich; sie erscheint nur hier; bekanntlich hatte man früher den Königsberger Schiffen denselben Vorwurf gemacht; vgl. oben S. 234.

Dagegen machte Simpson geltend, dass, wenn, wie es Thatsache war, die Ungelder in den preussischen Häfen im allgemeinen niedriger waren als in fremden Häfen, dementsprechend auch die Leistungen der preussischen Häfen sehr viel geringwertiger seien; das zeige sich in der starken Vernachlässigung der Leuchtfener. Er wies ferner hin auf die Notwendigkeit sich für die Fahrt über Cap Finisterre hinaus fremder Schiffe zu bedienen, deren Flagge von den Barbaresken respektiert wurde. Simpson schlug vor: entweder solle man den Schiffbauvergütungsfond mit einem etwa einzuführenden Lastgelde und dem Ertrage der Türkenpässe zusammenwerfen und mit diesem Gelde dann versuchen, einen Frieden mit den Barbaresken zu erreichen; das sei mehr wert als die differentielle Behandlung fremder Schiffe. Oder: Man bewillige der preussischen Rhederei die Accisefreiheit auf alle zum Schiffbau erforderlichen Materialien, ersetze jene aus den Bauvergütungsgeldern und verwende den Ueberschuss zur Unterhaltung der ostpreussischen Häfen, die sehr verbesserungsbedürftig seien.

Am 24. März 1789 erging dann endlich der gemeinsame Antrag des Generaldirektoriums und des Auswärtigen Departements an den König, dahingehend, dass auf die fremden Schiffe ohne Ausnahme ein Schiffsungeld gelegt werde und zwar von zwei gG. auf die mit Gütern ein- und ausgehenden fremden Schiffe und von ein gG. per Last auf die mit Ballast ein- und ausgehenden Schiffe; diese Abgabe sollte in allen Häfen, ausser Swinemünde und Emden, wo der fremde Schiffer bereits mehr Ungeld bezahlte als der einländische, von Trinitatis 1789 an erhoben werden, lediglich zur Verstärkung des Schiffbauvergütungsfonds dienen und jährlich am Jahresschluss den Interessenten ausgezahlt werden.

Der König verfügte aber noch weitere Untersuchungen; die Sache schien ihm zur Entscheidung noch nicht reif zu sein. Immer mehr Bedenken erhoben sich. Abgesehen davon, dass die beabsichtigte Massregel nicht für jeden Hafen von gleichmässigem Werte, ja für manchen offenbar schädlich war — wir werden darauf unten noch zurückkommen —, es machten sich auch Schwierigkeiten grundsätzlicher Natur geltend. Namentlich der Minister von der Schulenburg äusserte sich ablehnend¹⁾; er bezweifelte überhaupt den Nutzen einer Vermehrung des Schiffbaues für die preussischen Staaten; aus den vielen Bankerotten, die dem amerikanischen Kriege gefolgt seien, wollte er schliessen, dass die „Übertreibung der Rhederey gefährlich“

1) In einer Randbemerkung zu dem Schreiben des Accise- und Zoll-Depart. an d. General-Direktorium vom 26. Juli 1789.

sei. Der preussische Staat, meinte er, sei „durch seine ganze Verfassung zur Landmacht bestimmt“ und könne keine Menschen zu Matrosen entbehren; auch sei der Mangel an Bauholz zu bedenken. Er fasste seine Ansicht dahin zusammen, „dass, wenn auch Schiffbau diesem oder jenem einzelnen Manne Vorteile bringet, so ist er doch dem Ganzen eher nachtheilig als nützlich“. Das hiess ja nun das Kind mit dem Bade ausschütten. Aber obwohl diese radikale Ansicht auch wohl im allgemeinen nicht geteilt wurde und ihr sogleich insbesondere von Klevenow widersprochen wurde, blieb sie doch nicht ohne Einfluss auf den König. In einem königlichen Reskript vom 8. August 1789 an die ostpreussische und pommersche Kammer wird den Zweifeln Ausdruck verliehen, ob die bisherige Art der Verteilung der Bauvergütungen zur Aufnahme der Rhederei dienlich sei und wirklich den einheimischen Schiffbau befördern werde. Ganz richtig wurde hervorgehoben, dass Verdienst und Fracht für den Schiffer von den Konjunkturen des Handels abhängig seien und dass, wenn letztere günstig, die Rhederei auch ohne Bauvergütung in Aufnahme kommen werde, dass aber ohne Gelegenheit zum Verdienst die verhältnismässig geringfügige Vergütung kaum jemanden zum Schiffbau ermuntern werde.

Kann man dieser Ansicht¹⁾ nur beipflichten, so nimmt dagegen die zweite Hälfte des Reskripts eine überraschende Wendung: Der Schiffbau in unseren Staaten, heisst es hier, sei nicht sowohl zu befördern, um den Seehandel mit eigenen Schiffen zu betreiben, „maassen dazu eine Menge Matrosen und andere Schiffsleute gehören, die unser Staat, der zur Land-Macht bestimmt ist, nicht entbehren kann, sondern vielmehr um das Materiale, welches teils unsere, teils die polnischen Wälder an gutem Schiffbauholtze liefern, im Lande selbst zu verarbeiten, viele Hände zum Vortheil des Staats dabey zu beschäftigen und aus den erbaueten und an fremde See-Nationen zu verkaufenden Schiffen fremdes Geld ins Land zu ziehen“; es sei daher die bisherige Art der Schiffbauvergütungen ganz aufzuheben und der hierfür bestimmte Fond dazu anzuwenden, demjenigen, der ein Schiff bauen wolle, ein für alle Mal eine bedeutende Bau-Vergünstigung von 30 und mehr Prozent der Baukosten zukommen zu lassen.

Das Interesse an den „Fabriken“, an der Industrie, an der Verarbeitung der inländischen Rohmaterialien überwiegt hiernach weit das Interesse an der Schifffahrt; von der eigenen Schifffahrt, dem

1) Sie findet sich wörtlich gleichlautend in einem Berichte des Accise- u. Zolldepart. vom 26. Juli, ist also auf dieses zurückzuführen.

Seehandel mit eigenen Schiffen wollte man nichts wissen, nur das Schiffbaugewerbe pflegen und auch dieses nicht etwa zum Besten der eigenen Rhederei — dieser sollte es an Matrosen fehlen —, sondern namentlich der fremden. Die Erkenntnis von der produktiven Macht, die einer eigenen Rhederei mit einggebauten Schiffen innewohnt, lag dem Gedankengange dieses Reskripts fern.

Wenn dieser Ausführung gegenüber das Königsberger Admiralitätskolleg den Standpunkt verteidigte¹⁾ dass der Schiffbau nicht nur als von der eigenen Rhederei losgelöster Industriezweig, sondern namentlich als Mittel, die eigene Rhederei zu vermehren, zu betrachten sei, so war das ganz natürlich. Das Kolleg hielt im übrigen ebenso wie die ostpreussische Kammer an der Ansicht fest, dass das beste Mittel, Schiffbau und Rhederei zu heben, die Vergrößerung des bisherigen Schiffbaufonds durch die vorgeschlagene Abgabe von $7\frac{1}{2}$ Gr. (= 2 gG.) p. Last auf fremde Schiffe, die preussische Güter nach fremden Orten führten, sei. Diese Abgabe sollte gezahlt werden:

1. wenn fremde Schiffe beladen aus fremden Orten, nicht aus ihrem Vaterlande, kommen.
2. wenn fremde Schiffe mit Ballast oder Gütern aus ihrem Vaterlande kommen und nur hiesige Güter nach andern als den Häfen ihres Vaterlandes ausführen.

Die Hälfte der Abgabe sollten zahlen fremde Schiffe, die ad 1. einkommen und mit polnischen oder preussischen Gütern nach fremden Orten gehen.

Frei von der Abgabe sollten fremde Schiffe sein:

1. wenn sie aus ihrem eigenen Vaterlande Güter einbringen.
2. wenn sie preussische oder polnische Produkte nach ihrem eigenen Vaterlande ausführen.
3. wenn sie mit Ballast ein- und ausgehen.

Namentlich belastet werden sollte also der Verkehr fremder Schiffe in der Fahrt zwischen Preussen und dritten Ländern; nicht aber sollte verhindert werden, dass die Schiffe fremder Rhedereien auf Spekulation ihre Schiffe in die preussischen Häfen schickten, um dort Fracht zu suchen; die preussische Handlung konnte der fremden Schiffe nicht entbehren.

Diesen Vorschlägen trat das Generaldirektorium vollkommen bei.²⁾ Die Königsberger drängten inzwischen auf baldige Verwirklichung ihrer Pläne. Im Februar 1790 trugen die Deputierten der Seerhederei,

1) 28. Sept. 1789; Februar 1790.

2) An Accise- u. Zolldepart. 13. März 1790.

Michael Böhm und Heinrich Wischhusen, dem Staats- und Kriegsminister von der Schulenburg schriftlich ihre Wünsche vor; auch baten sie um richtige Auszahlung der bestehenden Bauvergütungsgelder. Der hochverdiente Minister hatte für die Schifffahrt noch immer nicht viel übrig; er sandte jene Eingabe dem Generaldirektorium und begleitete sie mit den Worten¹⁾: „Dergleichen Abgaben, die bloss den fremden Schiffen aufgelegt werden, begünstigen freilich die eigene Schifffarth; allein da in unserm Staat das Commerceium ungleich wichtiger ist als die Schifffarth, so verdienet eine dergleichen neue Anordnung zu Gunsten der eigenen Schifffarth eine strenge und unpartheiische Prüfung, ob nicht dadurch dem Commercio Nachtheil zugefügt wird“. Gegen eine richtige Auszahlung der einmal bewilligten Bauvergütungsgelder hatte der Minister nichts einzuwenden.

Die Frage der Verteilung dieser Gelder wurde dann endlich in den nächsten Jahren geregelt. Nach längeren Verhandlungen wurde eine vom 21. März 1794 datierte „Verordnung, welchergestalt bey Verwaltung und Vertheilung des zu Schiffsbau-Vergütung bestimmten Fonds in Ostpreussen verfahren werden soll“ erlassen. Diese Verordnung betrifft aber lediglich den Modus der Verteilung und sollte Unregelmässigkeiten und Ungerechtigkeiten, wie sie bisher mit ihr verbunden gewesen, verhüten.

Die Regierung Friedrich Wilhelm II. ging dahin, ohne dass den seit 1785 ergangenen Anregungen, Massregeln zur Hebung von Schiffbau und Rhederei zu ergreifen, stattgegeben wurde. Verzögert wurde die Erreichung des Zieles insbesondere auch durch die Gegensätze, die zwischen Königsberg und Memel bestanden und die im Laufe der Verhandlungen immer schärfer zum Ausdruck gelangten. Schon in dem oben erwähnten Gutachten Simpsons von 1787 macht sich die Gerechtigkeit des Memelers gegen Königsberg bemerkbar.

Die Nebenbuhlerschaft beider Städte war nun einmal unleugbar und nicht aus der Welt zu schaffen. Zu den wirtschaftlichen Gegensätzen kam dann als natürliche Begleiterscheinung nachbarliche Missgunst; die Bevorzugung Königsbergs als der grösseren Stadt, als der Krönungs- und Residenzstadt wollte den Memelern nie gefallen; dass das einflussreiche Commerz- und Admiralitätskolleg, das meist aus Königsbergern bestand, dort seinen Sitz hatte, gab den Memelern

1) 1. März 1790.

Baasch, Beiträge.

nicht selten Veranlassung, dem Kolleg eine Begünstigung Königsbergs auf Kosten Memels vorzuwerfen. Auf diese Widerwärtigkeiten können wir hier nicht eingehen, auch nicht auf die Ansprüche Königsberg hinsichtlich des Stapelrechts, die es gerade in jener Zeit gegen Memel von Neuem verfocht. Wir haben die Königsberg-Memeler Gegnerschaft hier nur innerhalb des Rahmens unserer dem Schiffbau gewidmeten Darstellung zu betrachten.

Memel war im letzten Viertel des Jahrhunderts aufgeblüht. Vor Königsberg hatte Memel insofern manche Vorteile voraus, als es nahe an der offenen See lag und seine Schifffahrt nicht, wie die Königsbergs, durch die teuren Leichterunkosten belastet war. Für den grösseren Schiffbau eignete sich die Stadt aber wenig; sie hatte in ihrer Nähe, in Preuss. Litthauen gar kein Eichenholz und nur wenig in Samogitien, das überdies mit dem Grenzzolle beschwert war. So war denn die eigene Rhederei Memels auch nur gering; nur ein kleiner Teil der Handlung der Stadt wurde mit eigenen Schiffen bedient. In den Jahren 1784—93 wurde in Memel kein einziges neues Schiff gebaut; im Jahre 1792 bestand die ganze Rhederei aus nur 16 teils auf preussischen, teils fremden Werften erbauten Schiffen. Die Einfuhr Memels war nur sehr gering;

1786 liefen ein mit Ballast 91810 Lasten

1787 " " " " 88590 "

1788 " " " " 91270 "

Dagegen mit Gütern in diesen drei Jahren: 3690, bezw. 3290 und 3480 Lasten.

Bei der Ausfuhr war es umgekehrt; es liefen aus mit Ballast 1786: 790; 1787: 720 und 1788: 760 Lasten, während in denselben Jahren mit Gütern ausliefen 94710 bezw. 91160 und 93990 Lasten.

Der Hauptausfuhrartikel war Fichtenholz, d. h. eine geringwertige Ware, die eine grosse Erhöhung der Ungelder nicht vertragen konnte.

Überdies lag Memel nahe bei Libau und Riga, und es war zu befürchten, dass die meist englischen Schiffe, die auf Spekulation in Ballast nach Memel kamen, um Holz zu holen, jene russischen Häfen bevorzugen würden, wenn der Memeler Verkehr durch Abgaben zu sehr gedrückt wurde. Da ferner ein grosser Teil des von Memel versandten Holzes auf eigene Rechnung der dortigen Kaufleute verschifft wurde und dabei die Usance galt, dass der Versender von der Ladung zwei Drittel der Ungelder zu tragen hatte, musste eine neue Abgabe also nicht bloss den fremden Schiffer, sondern oft auch den

einheimischen Kaufmann treffen. Die Folge wäre eine Erhöhung des Preises der Ware und geringere Konkurrenzfähigkeit gewesen.

Lag in allen diesen Momenten schon Grund genug für Memel, sich den von Königsberg aus gemachten Vorschlägen gegenüber ablehnend zu verhalten, so kam noch hinzu, dass Memel von der beabsichtigten Vermehrung des Schiffbaufonds nicht in dem Masse Vorteil zu erwarten hatte wie Königsberg und Pillau. Die Memeler Schiffe waren nämlich, wie wir schon oben sahen, in Lasten grösser und, da die Abgabe pro Last erhoben werden sollte, so trugen sie also um so viel mehr zu der Abgabe bei; andererseits regulierte sich die Schiffbauvergütung, die aus jener Abgabe bezahlt werden sollte, nach den bezahlten Zollgefällen; diese waren aber bei den Memeler Holzladungen nur gering.

Memel sah somit die vorgeschlagene Abgabe als für sich wenig vorteilhaft an und widersprach ihrer Einführung entschieden. Man wollte hier lieber auf die Schiffbauvergütungen ganz verzichten, als jene neue Auflage, jene differentielle Behandlung der fremden Schiffe gutheissen. Eine Auflage von $7\frac{1}{2}$ Groschen pro Last auf alle Schiffe ohne Ausnahme hatte nämlich Memel selbständig bei sich eingeführt; aus dem Ertrage unterhielt und verbesserte die Stadt ihre Hafeneinrichtungen. Ebenso erhob Pillau eine solche Abgabe mit sechs Groschen pro Last.

Dass die Abgabe einen wirklich bedeutenden Anwachs der preussischen Rhederei herbeiführen würde, bezweifelte man übrigens vielerseits; sie sollte ja auch nur zur Ergänzung des Schiffbaufonds dienen, der vollständig unzureichend war und nur in ganz schlechten Jahren genügte.¹⁾

Schliesslich einigte man sich aber doch auf einen auch den Memelern genehmen Modus. Am 3. April 1800 erfolgte eine königliche Ordre an die Staatsminister v. Struensee und v. Schroetter.²⁾ In dieser wurde bestimmt:

Zur Verstärkung des Schiffbaufonds sollte in Königsberg, Pillau und Memel von allen fremden Schiffen, die nicht aus ihrem Vaterlande, sondern von fremden Orten Güter einbrachten, eine Abgabe von $7\frac{1}{2}$ Groschen pro Schiffslast von den fremden Schiffen, die preussische oder polnische, jetzt russische, Produkte nicht nach ihrem

1) So war 1791 die eigene Frachtfahrt der preussischen Schiffe so schlecht gewesen, dass das volle Ein-Sechstel ausgezahlt werden konnte und noch ein Rest blieb.

2) Geh. St.-Arch., Ostpreuss., Schiffbausachen 31.

Vaterlande, sondern nach fremden Orten ausführen, die Hälfte dieser Abgabe erhoben werden; fremde Schiffe, die aus ihrem Vaterlande Güter einbrächten oder dahin ausführen, wie alle Schiffe, die in Ballast ein- und ausgingen, waren von der Abgabe frei. Diese wurde also nicht nach der Grösse des Schiffes, sondern nach den Frachtgütern berechnet. Sehr erheblich unterschied sich also dieser Modus nicht von den oben mitgetheilten Königsberger Vorschlägen von 1790.

Übrigens wurden in Pillau und Memel ausserdem noch die Hafenabgaben eingezogen.

Damit war ein wichtiger Schritt gethan; vor den früheren Versuchen, die eigene Rhederei zu heben, zeichnet sich diese Einrichtung aus durch eine umsichtigere Berücksichtigung der allgemeinen Handelsinteressen.

Sehr lange sollte sich aber die Rhederei des Genusses der Baufreiheitsgelder nicht mehr erfreuen. Die über den preussischen Staat hereinbrechende Katastrophe räumte, wie mit vielen anderen Einrichtungen, so auch mit ihnen auf. Für Preussen wurden sie durch Verfügung der königlichen Immediatkommission an den Staatsminister v. Schroetter vom 9. März 1808 aufgehoben, „weil“, wie es dort heisst, „solche in die Klassen der positiven Unterstützungen der Gewerbe gehören, die keiner Unterstützung bedürfen, wenn die Fundamental-Hindernisse des Wohlstandes der Nation entfernt [sic!] sind“. ¹⁾

Für die ganze Monarchie wurden die Schiffbauvergütungen durch die Deklaration vom 30. Juli 1812 ²⁾ aufgehoben. Erst 1848 wurden sie in veränderter Form wieder eingeführt.

Unter den mancherlei Mitteln, die zu dem Zwecke, Schiffbau und Rhederei zu heben, vorgeschlagen und angewandt wurden, spielt eine Rolle auch die Zoll- und Accisefreiheit für die Schiffbaumaterialien. ³⁾

1) Geh. St.-Arch., Finanzmin. III, G. V. Generalregistr. Tit. 26, Sect. 1, No. 12. — Über die Ostpreuss. Rhederei am Ende des 18., Anfang des 19. Jahrhunderts vgl. Dillenburger in Zeitschrift des preuss. stat. Bureaus IX (1869), S. 303; ferner über die preussische Rhederei im 19. Jahrh. Brämer ebenda X, 311 ff.; 331 f.

2) Preuss. Gesetzsammlung 1812, S. 161. — Nach der französischen Zeit wurden noch viele Schiffbauvergütungen aus der Zeit vor 1808 bzw. 1812 reklamiert; diese Reklamationen zogen sich bis 1825 hin. (Kön. St.-Arch., R. K. G. Tit. 16, Aa, No. 3.)

3) Dies nach Geh. St.-Arch., Ostpreuss. Schiffbausachen, No. 18; ferner Acta Gen. ü. Schifffahrt etc., Preuss. Oberpräsid. Registr. No. 288; endlich Gen.-Dir. Westpreuss., Schifffahrtssach. No. 38.

Wir müssen noch kurz auf sie eingehen. Schon 1686 soll — in einer mir dem Wortlaut nach nicht bekannten Weise — den Schiffbaumaterialien die Zoll- und Accisefreiheit bewilligt worden sein; bis 1726 wurde sie in verschiedenen Fällen gewährt. Ein Reskript vom 14. Oktober 1726 setzte sie von neuem fest; das preussische Seerecht vom 1. Dezember 1727 bestimmte Kap. 1, Art. 1, dass alle zum Schiffbau „erforderte Materialien Accise-, Licent- und Zollfrey passiret werden“ sollten; auch „die zur nöthigen Reparatur eines bereits erbaueten Schiffes erforderte Materialien an Holtz, Eisen, Thauwerck etc.“ sollten dieselbe Freiheit geniessen.

Diese Vergünstigung geriet zum Teil in Vergessenheit. Die ostpreussische Accisedirektion erliess in Pillau und Königsberg den Rhedern zwar die Handlungsaccise, erhob aber die Konsumtionsaccise.¹⁾ Im Jahre 1778 erinnerten aber die Königsberger Rheder die dortige Provinzialaccise- und Zolldirektion an jene Bestimmung des Seerechts und verlangten ihre Anwendung bei der Einfuhr von Schiffbauholz und anderen Schiffbaumaterialien. Jene Behörde stellte jedoch nach dem Inhalte ihrer Register die bisherige Beobachtung der in Frage stehenden Freiheit in Abrede. Es kam zu einer Untersuchung der Angelegenheit, die bis an die Centralbehörden gelangte.

Die Generalaccise- und Zolladministration meinte, die im Seerecht festgesetzte Accise- und Zollfreiheit der Schiffbaumaterialien sei nicht nur durch die seitdem bewilligten sechsjährigen Schiffbaufreiheiten, sondern auch durch den Accisetarif von 1769, der jene Materialien den Abgaben unterwarf, abgeschafft, und wies jene Ansprüche ab. Das Generaldirektorium aber, das meist ein freieres Urtheil hatte als die Spezialressorts, meinte²⁾, jene Entscheidung der Accise- und Zolladministration sei der königlichen Intention, die den Schiffbau auf jede Weise ermuntert sehen wollte, „völlig entgegen“; des Königs Reventüen würden durch die Beförderung des Schiffbaues weit mehr gewinnen als durch die Accise- und Zollgefälle, die von den Schiffbaumaterialien eingingen.

Infolge dessen trat die Accise- und Zollfreiheit auf diese Materialien wieder ein. Doch wurden die Vorteile dieser Vergünstigung stark beeinträchtigt durch die zahlreichen, lästigen Formalitäten, die,

1) Über den Unterschied zwischen beiden vgl. Beguelin, *Histor. krit. Darstellung der Accise- u. Zollverfassung in den preuss. Staaten* (Berlin 1797), S. 237 f.; 256 f.

2) 1780, Juli 29; Sept. 15.

um sie zu erlangen, erfüllt werden mussten; die Rheder traten auch erst in den Genuss der Freiheit, wenn der Kiel schon gestreckt war; das hatte, wie die Memeler klagten, unter anderem die Folge, dass das Holz viel zu frisch vom Stamm zur Verarbeitung kam. Überdies bewilligte man in Ostpreussen die Konsumtionsaccise- und Zollfreiheit nur, wenn ein Rheder seine Schiffbaumaterialien von dem fremden Einbringer oder, beim Holz, aus inländischen Forsten kaufte.

Während der guten Schiffbaujahre 1778—82 wurde dieser Formalien wegen von den Rhedern die Zoll- und Accisefreiheit kaum beansprucht; der reichliche Verdienst liess diesen kleinen Gewinn entbehrlich erscheinen. Im Jahre 1789 trat dann das sogenannte neue Commerzialsystem in Kraft; dadurch wurde der polnische Zoll aufgehoben¹⁾; für einige Schiffbaumaterialien, Hanf, Theer, Öl u. s. w., die durch den polnischen Handel eingeführt wurden, war darnach eine besondere Zollbefreiung nicht mehr nötig. Hinsichtlich des Holzes aber blieb es beim Alten. Doch verzichteten im Laufe der Verhandlungen die Rhedereien von Memel und Königsberg im Jahre 1790 auf die Zoll- und Accisefreiheit, solange das neue System dauern würde. Wiederholt wurde dann von verschiedenen Seiten die Wiedereinführung jener Freiheit angeregt, während von anderen Seiten die Bedeutung derselben bestritten wurde.

Durch das Edikt vom 25. Januar 1799 wurden alle Exemptionen aufgehoben und die Erhebung der Konsumtionsgefälle von allen eingehenden fremden Produkten vorgeschrieben. Für Schiffbauholz aber setzte eine königliche Kabinetsordre vom 4. Juni 1801 eine Ausnahme fest. Im Jahre 1803 beantragten die Danziger Rheder die Aufhebung der Versteuerung der Schiffbaumaterialien; sie wurden aber abgewiesen, weil die Aufhebung zu unbedeutend für den Schiffbau sei.

Zum Schluss dieses Abschnitts möge noch eines Intermezzos innerhalb der Geschichte des Königsberger Schiffbaues gedacht werden, das sich in die vorstehende Darstellung schwer einfügen lässt, seiner Eigenart wegen aber doch nicht übergangen werden darf.²⁾ Die Juden hatten am Schiffbau sich in früherer Zeit nicht beteiligt, und es war auch sehr zweifelhaft, ob sie berechtigt dazu waren. In dem General-Juden-Privileg von 1750 war alles aufgeführt, womit ein Jude Handel und Gewerbe treiben durfte; der Schiffbau war nicht

1) Vgl. Meier a. a. O., S. 446.

2) Nach Geh. St.-Arch. Ostpreuss., Schiffbausachen No. 20.

genannt, ausdrücklich aber bestimmt, dass alle ihre Handlung nur in den Häusern und ihnen ordentlich zugestandenen Läden und Buden stattfinden sollte. Andererseits gestattete das Seerecht von 1727 jedem Bürger und Fremden den Schiffbau; doch bestand damals in Preussen noch keine ordentliche Judengemeinde, und an die Juden hat man offenbar bei Abfassung des Seerechts nicht gedacht.

Es erregte deshalb bei den Seeschiffsrhedern Königsbergs nicht geringes Aufsehen, als im Jahre 1781 der Schutzjude Alexander Moses, — der sich übrigens keines besonderen Rufes erfreute —, an seinem Wohnort Königsberg ein Schiff von ca. 130 Lasten bauen wollte. Vielleicht hätten die Rheder sich nicht so entschieden gegen diese Absicht gewandt, wenn nicht Moses durch Versprechungen hoher Löhne und beträchtlicher Handgelder den Widerspruch herausgefordert hätte. In einer Eingabe vom 28. November 1781 schilderten die Rheder dem Könige dies Verfahren des Moses, der dadurch den Schiffbau nicht fördere, sondern schädige, nahmen das Recht des Schiffbaues nur für Christen in Anspruch und baten um eine Verfügung, nach der keinem Juden erlaubt sein sollte, sich mit diesem Gewerbe zu befassen, „damit wir nicht auch von dieser Branche des Erwerbs durch diese Nation verdrängt und unterdrückt werden mögen.“

Die Sache war schon erheblich präjudiziert dadurch, dass das Admiralitätskolleg dem Moses die Zollbefreiung für die Schiffbaumaterialien zugesagt hatte; das Kolleg war der allgemeinen Bestimmung des Seerechts, das von einem Ausschluss der Juden nichts weiss, gefolgt. Die Ostpreussische Kammer missbilligte nun, nachdem jene Beschwerde der Rheder eingegangen war, die Zollbefreiung und sprach sich entschieden gegen die Zulassung der Juden zum Schiffbau aus, nicht nur weil sie sich bisher nicht damit befasst hatten und nicht dazu berechtigt waren, sondern vorzüglich weil es nicht zu vermeiden sei, dass die Juden dann auch den Handel mit Schiffbaumaterialien an sich reissen, letztere verteuern und die christlichen Rheder übervorteilen und verdrängen würden.

Vorläufig wurde dem Moses der Schiffbau verboten. Er petitionierte an den König und klagte über „Brod-Neid und Rancüne“ der Rheder.

Der König verlangte dann ein Gutachten des Geheimrates und Generalfiskals d'Anières. Dieser (7. Januar 1782) verneinte die Möglichkeit, den Juden den Schiffbau zu untersagen, sowohl auf Grund des Judenreglements wie des Seerechts. „Freiheit und Concurrenz“, so legte er dar, „sind überhaupt die Seele des Handels und aller

Gattungen von Gewerbe; dass diejenigen, die eine Nahrung treiben, es nicht gern sehen, wenn andere sich auch damit abgeben wollen, ist ganz natürlich; ein jeder Mensch und eine jede Gattung von Menschen, die zusammen ein Fach bearbeiten, suchen aus Gewinnsucht und Faulheit Monopolia zu erschleichen; da aber Gewinnsucht und Faulheit die vesteste Stützen des Staats nothwendig untergraben, so muss auch der Staat so wenig als möglich die Monopolia begünstigen“. Unordnungen, wie das Überbieten beim Lohn, seien von der Polizei zu unterdrücken; „die grösste Unordnung ist aber, soviel ich weiss, die ausschliessende Tiranny der Monopolisten“.

Diese ebenso freimütige wie freisinnige Anschauung entsprach nicht den Intentionen an allerhöchster Stelle; der König war bekanntlich nichts weniger als judenfreundlich, und der Angriff auf die Monopolien dürfte ihm auch nicht sehr gefallen haben. Mittelst Reskripts vom 17. Januar 1782 erging die Weisung, dass, da dem Moses einmal vom Admiralitätskolleg die Erlaubnis erteilt sei und er deshalb Anstalten getroffen habe, er dies ein Schiff fertig bauen dürfe; es sei aber darauf zu sehen, dass er nicht nur redlich und tüchtig bauen lasse, sondern auch alle übrigen Vorschriften genau beobachte. Fürs Künftige sei keinem Juden ein Schiffbau ohne vorherige Anfrage beim Generaldirektorium zu gestatten.

Bei diesem einen Schiffe blieb es; als im Oktober 1782 Moses mit Hinweis auf das viele Holz, das er noch habe, um die Erlaubnis, noch ein Schiff zu bauen, nachsuchte, wurde er abgewiesen, da es „zum Nachtheil der Rhederey der christlichen Kaufleute“ diene.

Noch 1784 wurde, als das Admiralitätskolleg in einem Attest den Moses einen „jüdischen Kaufmann und Schiffs-Rheder“ nannte, dies durch königliches Reskript untersagt. Ob überhaupt Moses mit jenem Schiffe eigene Rhederey getrieben, ist zweifelhaft. Rhederei für eigene Rechnung konnte den Juden in rechtlicher Beziehung noch weniger zustehen als Schiffbau. Als im Sommer 1800 der Königsberger Schutzjude Abraham Alexander um Erlaubnis bat, Parten in einem dortigen Schiffe zu kaufen, wurde ihm dies von der Ostpreussischen Kammer verweigert, obwohl die Rheder es befürwortet hatten, „weil hiedurch die Concurrenz vermehrt werden und die Schiffbauten der christlichen Rheder gewinnen würden“; von dem Bau neuer Schiffe durch Juden wollten auch damals noch die Rheder nichts wissen. Das Commerzkolleg befürchtete aber eine Herabsetzung des Ansehens der preussischen Schiffe im Auslande „durch die bisher unerhörte und ungewöhnliche Einmischung jüdischer Theil-

haber in einer so wichtigen Branche von Geschäften“, und deutete auch die allgemeinen Bedenken an, die Maskopeikontrakte in Seerhederei zwischen Juden und Christen hätten.

Ein königliches Reskript vom 17. Juli 1801 wies die Bittsteller ab: das Recht, Rhederei für eigene Rechnung zu treiben, gehöre nach dem Gemeinen Rechte, dem Seerechte, dem Allg. Landrechte zu den unbeweglichen Gütern, und diese für eigene Rechnung zu erwerben, stehe den Juden nach dem Generalreglement nicht ohne ausdrückliche Konzession zu.

Erst das Edikt vom 11. März 1812 über die bürgerlichen Verhältnisse der Juden verlieh den einheimischen Juden mit dem Staatsbürgerrecht die Gleichstellung in Gewerbe und Handel mit den Christen.

Rückblick.

Wenn wir einen Rückblick auf das Vorstehende werfen, so soll dies zugleich eine Zusammenfassung der Hauptergebnisse der Einzeldarstellungen, die wir geliefert haben, sein. Nach gewissen Richtungen ist eine solche Zusammenfassung wohl möglich trotz der grossen Verschiedenheit der historischen, wirtschaftlichen, geographischen Bedingungen, unter denen an den einzelnen Plätzen der Schiffbau bestanden hat.

Unmöglich ist allerdings eine Vergleichung und Zusammenfassung nach der statistischen Richtung hin. Ganz ausscheiden muss in dieser Beziehung das Mittelalter; für dieses sind wir nahezu ausschliesslich auf allgemeine Angaben angewiesen. Aber selbst für die neuere Zeit lässt uns die Statistik im Stich. Wohl finden sich vom 16. Jahrhundert an für jede Stadt hier und da zerstreute Zahlenangaben. Diese zu benutzen für Vergleiche der Schiffbauverhältnisse der Städte unter einander, wäre in hohem Grade bedenklich.

Welche Unklarheit herrscht z. B. über die Schiffsmasse, die Lasten, d. h. das für uns namentlich in Betracht kommende Einheitsmass! Bis in unser Jahrhundert hinein hat man sich über das Verhältnis der Schiffsmasse in den verschiedenen Ländern und Orten mehr oder weniger im Unklaren befunden. Noch 1847 musste der verdiente Statistiker v. Reden einer von ihm veröffentlichten, vergleichenden Zusammenstellung der Schiffsmasse die Bemerkung hinzufügen, dass für die höchste Genauigkeit nicht gebürgt werden könne.¹⁾ Für die früheren Jahrhunderte jetzt eine solche Zusammenstellung zu

1) Zeitschrift des Ver. f. deutsch. Statistik I (1847), S. 388.

machen, wäre sehr schwer; sie würde vornehmlich an der Unsicherheit leiden, in der wir uns über die Grundeinheiten des Schiffsmasses befinden.

Die einzelnen Häfen allein betrachtet bieten ja manches wertvolle Material; doch erfreut sich nur Lübeck einer einigermaßen vollständigen Schiffbaustatistik. Sie ist um so wertvoller, als sie uns einen ungefähren Massstab auch für die Beurteilung in den anderen Häfen gewährt; in diesen letzteren sind wir im übrigen beschränkt auf vereinzelte Zahlenangaben; mögen sie absolut auch unanfechtbar sein, so wird doch ihr relativer Wert beeinträchtigt durch ihre isolierte Stellung. Erst im letzten Drittel des 18. Jahrhunderts finden sich für die Ostseehäfen der preussischen Monarchie und für Schleswig-Holstein annähernd vollständige Schiffbauzahlen; für die meisten übrigen Häfen sind wir auch dann noch und bis ins 19. Jahrhundert hinein auf gelegentliche Angaben angewiesen.

Wir sind also nicht im Stande, zahlengemässe Antworten zu geben auf Fragen nach dem Verhältnis des Umfangs des Schiffbaues in den verschiedenen Städten und dem allgemeinen Stande des Schiffbaues zu irgend einem Zeitpunkte; wir können solche Fragen nur allgemein und ohne statistische Grundlage auf der Basis des vorliegenden Aktenmaterials beantworten; absolute Sicherheit gewähren naturgemäss diese Antworten nicht.

Im 14. und 15. Jahrhundert haben wohl Danzig und Lübeck den meisten Schiffbau gehabt; in zweiter Linie werden Stettin, Stralsund, Rostock, Hamburg gestanden haben; im 16. Jahrhundert hat Hamburg zugenommen; ob es Lübeck und Danzig schon erreicht hat, scheint zweifelhaft; im 17. Jahrhundert wird Hamburg Lübeck näher gekommen sein und allmählich überflügelt haben. Lübeck sinkt dann herunter, im 18. Jahrhundert auch Hamburg, Danzig hat in diesem Jahrhundert wohl im allgemeinen eher ab- als zugenommen. Von den pommerschen Häfen nehmen im 18. Jahrhundert Stettin und Barth zu; Königsberg, das im 16. Jahrhundert noch in der zweiten Linie der Schiffbaustädte gestanden haben mag, wird später immer bedeutungsloser und steigt erst im 18. Jahrhundert wieder etwas höher. Mehr lässt sich in dieser Beziehung schwer sagen. Der Schiffbau war früher offenbar weit gleichmässiger als heute über eine grosse Menge von Seestädten verteilt; um so schwieriger ist ein Vergleich ohne statistische Grundlage, um so bedauerlicher der Mangel einer solchen.

Besser lassen sich dagegen für alle oder doch nahezu alle Schiffbaustädte gemeinsame Perioden der Blüte und des Niedergangs des Schiffbaues erkennen. Ziemlich gleichmässig blühte der Schiffbau

Ende des 16. Jahrhunderts, was wohl im Zusammenhange steht mit der damals sehr eifrig betriebenen Fahrt nach Portugal und Spanien; ebenso Ende des 17. Jahrhundert, wahrscheinlich infolge des Krieges der Seemächte; ferner ganz allgemein während des amerikanischen Krieges 1778—1782. Während des 30 jährigen Krieges hat in Hamburg wahrscheinlich, unzweifelhaft aber in Lübeck der Schiffbau in hoher Blüte gestanden.

Noch einen Vergleich können wir, aber wiederum ohne statistische Grundlage, anstellen: den Vergleich zwischen dem Schiffbau der Ost- und Nordsee. Grösser ist in den Zeiten, die für uns in Betracht kamen, ohne Frage derjenige der Ostsee gewesen; erst mit der wachsenden Bedeutung der Nordsee für die deutsche Schifffahrt verschiebt sich allmählich auch der Schiffbau von Osten nach Westen. Schiffbau kann getrieben werden, wo die Wasserverhältnisse geeignet sind und die Zufuhr der Rohmaterialien nicht zu sehr erschwert ist. Die deutsche Ostseeküste verfügte über die reichen Holzbestände ihrer Hinterlande, über alle Nebenprodukte des Schiffbaues, Pech, Theer, Tauwerk. Die deutsche Küste der Ostsee war ferner ausgedehnter und hafenreicher als die der Nordsee; die Ostsee hatte endlich im allgemeinen eine weit grössere Bedeutung für die deutsche Schifffahrt als heute.

So kommen zur Hansezeit von Schiffbauplätzen der Nordsee im wesentlichen nur Hamburg und Bremen in Betracht; seit dem 16. Jahrhundert auch Emden, dem 17. Altona; erst im 18. entwickelt sich der Schiffbau an der Weser in grösserem Umfange.

Doch hat der Schiffbau die Ostsee nicht in demselben Grade verlassen wie die Rhederei; in früheren Jahrhunderten waren Schiffbau und Rhederei örtlich viel enger mit einander verbunden als heute; das war eine Folge der gegenseitigen Absperrungen und Bau- und Verkaufsverbote, wie auch der Zunftverhältnisse. Heute lassen Hamburg und Bremen einen beträchtlichen Teil ihrer Schiffe an der Ostsee bauen; und der Schiffbau blüht in Städten, die einen nennenswerten Seehandel nicht besitzen, wie Kiel, Danzig, Elbing.

Was hat nun im einzelnen den Schiffbau gefördert, was gehindert?

Von den Faktoren, die dem Schiffbau zur Blüte verholfen haben, ist als erster ohne Zweifel zu nennen die Blüte der Rhederei. Die deutsche Rhederei ist nie vollkommen abhängig vom fremden Schiffbau gewesen. Wohl hat es einzelne Häfen gegeben, — wie Bremen —, die ohne erheblichen eigenen Schiffbau doch bedeutende Rhederei

getrieben haben; diese letztere gab ihre Schiffbauten doch wenigstens zum Teil deutschen Werften in Auftrag. Viele Schiffe sind auch auf dem grossen Schiffmarkt Holland gekauft oder auf den dortigen Werften gebaut worden. Im Wesentlichen hat doch die deutsche Rhederei den deutschen Schiffbau genährt; und es ist wahrscheinlich, dass bis ins 19. Jahrhundert hinein die deutsche Rhederei eine aktive Schiffbaubilanz gehabt, d. h. mehr Schiffe gebraucht hat, die im Inlande gebaut waren, als ausländische. So bedingte die Blüte der Rhederei die des Schiffbaues. Auch die Hindernisse, die die fremden Nationen — wie Holland, Dänemark-Norwegen — dem Schiffbau für fremde Rechnung wie dem Verkaufe nach auswärts in den Weg legten, sind dem deutschen Schiffbau zu gute gekommen; die deutschen Rheder wurden dadurch gezwungen, sich an die heimischen Werften und Schiffsmärkte zu wenden.

Ausser den Schiffen der Privatrheder und Kaufleute kamen für die Werften in Betracht Kriegsschiffbauten. Die Frage, ob sie den einheimischen Schiffbau gefördert haben, ist nicht ohne weiteres zu bejahen. In technischer Hinsicht, in der Verwertung brach liegender Arbeitskräfte waren solche Bauten ja ohne Zweifel ein Gewinn für die Schiffbauindustrie. Andererseits waren die Kriegsschiffbauten, die ja nicht selten vor den Privatbauten einen Vorzug beanspruchten, doch auch diesen letzteren oft hinderlich, indem sie ihnen Platz und Arbeitskräfte entzogen.

Dagegen haben die Bauten für fremde — ausserhansische oder ausserdeutsche — Rechnung dem einheimischen Schiffbau unzweifelhaft technisch wie wirtschaftlich grossen Nutzen gebracht. Wir sehen das namentlich an Danzig vom 15. Jahrhundert an, in Königsberg im 16., in Hamburg im 17., in Lübeck im 18. Jahrhundert. Es war ein wichtiger Fortschritt, als man zu der Überzeugung gelangte, dass ein Schiffbauplatz selbst davon Vorteil hatte, wenn er nicht nur für die eigenen Lokalbedürfnisse Schiffe baute, sondern auch für andere Plätze. Freilich ist man zum Teil zu dieser Überzeugung durch die Not gekommen, durch den Verfall der eigenen Rhederei, des eigenen Schiffbaues. Nachdem aber der Einfluss der alten hansischen Beschränkungen und Verbote allmählich und unter Danzigs Vorantritt gebrochen war, hat eine Stadt nach der andern den Schiffbau der Fremden gestattet.

Äusserte sich in jenen Verboten und Beschränkungen eine negative Schiffbaupolitik, mit der nach dem Verfall der Hanse langsam aufgeräumt wurde, so können wir seit dem 17. Jahrhundert von einer positiven Schiffbaupolitik sprechen, d. h. von einer obrigkeitlichen

Fürsorge und Aufmerksamkeit für den Schiffbau. An Stelle der prohibitiven, exklusiven Massregeln der Hanse tritt nun eine aktive Förderung des Schiffbaues. Nicht überall ist eine solche Schiffbaupolitik nachzuweisen; den mecklenburgischen Hafenstädten scheint sie fern geblieben zu sein; in mehreren anderen Städten unterscheidet sich das obrigkeitliche Interesse für den Schiffbau nicht oder nur wenig von demjenigen für andere Gewerbe oder beschränkt sich auf die Milderung und Aufhebung der althansischen, prohibitiven Bestimmungen; so in Lübeck, Bremen. Von einer positiven Schiffbaupolitik kann die Rede sein nur in Brandenburg-Preussen, Schwedisch-Pommern, Hamburg, ganz spät auch in Schleswig-Holstein und Hannover.

Äusserlich bethätigte sich diese Schiffbaupolitik in den verschiedenen Formen und Nüancen der Schiffbauprämien und Baufreiheiten wie auch in den Massregeln, die eine Hebung der Rhederei im allgemeinen bezweckten. Je nach dem Stande der eigenen Rhederei und den Bedingungen, unter denen der Schiffbau arbeitete, wie auch nach dem Vorhandensein oder Nichtvorhandensein eines eigenen Ein- und Ausfuhrhandels unterschieden sich in den einzelnen Staaten die Massregeln, die ergriffen wurden, den Schiffbau zu ermuntern und zu fördern.

Gemeinsam ist allen schiffbaupolitischen Versuchen und Bestrebungen, wie wir sie im einzelnen oben geschildert haben, der Mangel an Konsequenz, an einer kontinuierlichen Tradition. Die auf deutschem Boden erwachsene Schiffbaupolitik steht zwar nicht isoliert dar; sie ist gewiss nicht unbeeinflusst von der Colbertschen Schiffbaupolitik gewesen und hat mit der dänisch-norwegischen und schwedischen zahlreiche Berührungspunkte.

Vielleicht hat gerade diese Anlehnung an fremde Muster die Unsicherheit der deutschen Schiffbaupolitik vermehrt. Die Unsicherheit entsprang vornehmlich wohl aus drei Quellen: der Unklarheit der volkswirtschaftlichen Anschauungen, die sich gerade im 18. Jahrhundert mannichfach durchkreuzten und bald dieses, bald jenes gegenteilige Mittel empfahlen; zweitens der Abhängigkeit von fiskalischen Gesichtspunkten; endlich der Unterschätzung der Bedeutung von Seehandel und Schifffahrt, wie sie, wenn auch nicht in den Seestädten, so doch in den vielfach massgebenden Centralbehörden des Binnenlandes bestand.

Der Nutzen der künstlichen Mittel, wie die Schiffbaupolitik sie in Anwendung brachte, darf deshalb nicht überschätzt werden. Wie wenig die Schiffbauprämien nützten, sieht man namentlich in Hamburg.

Die besten Zeiten, die der Schiffbau erlebt hat, verdankt er nicht Schiffbauprämien und künstlichen Massregeln, sondern der allgemeinen Blüte der Schifffahrt. So bald von Aussen eine gute Konjunktur kam, die mit der Rhederei den Schiffbau hob, sanken jene kleinen Mittel zur Bedeutungslosigkeit herab. Der beste Beweis hierfür ist der Amerikanische Krieg, der dem deutschen Schiffbau vielleicht die höchste, über alle Werften ziemlich gleichmässig verteilte Blüte brachte, die er jemals vor dem 19. Jahrhundert gehabt hat.

Am segensreichsten hat die positive Schiffbaupolitik durch Massregeln gewirkt, durch die lokale Missstände und Mängel abgestellt wurden; dahin zu rechnen ist die Privilegierung von Schiffswerften, die Herbeischaffung fremder Schiffszimmerleute, die Einrichtung von Bauplätzen u. dgl.

Die Hindernisse, die der Entwicklung des Schiffbaues entgegenstanden, sind sehr verschiedener Art; sie wirken meistens an jedem Schiffbauplatz zusammen. Von den lokalen, in der örtlichen Lage liegenden Hindernissen sehen wir auch hier wieder ab, wie wir die natürlichen lokalen Vorteile, die ein Schiffbauplatz vor dem anderen voraus hat, nicht berührt haben.

Es ist zunächst begreiflich, dass die allgemeinen Gründe, die den Rückgang der Rhederei zur Folge hatten, auch für den Schiffbau mitsprechen. Das Erstarken der Seemächte Holland, England, der Sturz des politischen und wirtschaftlichen Übergewichts, das die Hanse in der Ostsee gehabt hatte, die nationale Konzentrierung Skandinaviens: Alles dies wirkte im 16. Jahrhundert zusammen, die Rhederei der deutschen Seestädte einzuschränken. Manche Momente haben freilich die Rhederei noch günstig beeinflusst; so hat in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts die Fahrt nach der iberischen Halbinsel zeitweise eher zu- als abgenommen; selbst an der Amerikafahrt gewannen die Deutschen vorübergehend Anteil. Im 17. Jahrhundert sehen wir, wie in der Archangel- und Grönlandfahrt den Seestädten ein wichtiger, nicht zu unterschätzender Ersatz wird für manche Verluste, die sie auf anderen Schifffahrtsgebieten zu beklagen hatten. Gegen das 14. und 15. Jahrhundert ist der Rückschritt doch unzweifelhaft. Vor dem zielbewussten Vorgehen, wie es sich in den Schutzmassregeln zeigt, die England, Dänemark, Schweden ihren Flaggen gewährten, musste die Rhederei der deutschen Seestädte, denen nicht eine starke Land und See beherrschende Gewalt zur Seite stand und denen überdies nicht, wie den Kolonialmächten, die Fahrt nach eigenen Kolonien

vorbehalten war, zurückweichen. Die deutsche Rhederei ist aber nie ganz verfallen; sie blühte namentlich dann, wenn die Seemächte sich bekriegten; und da dies keine Seltenheit war, waren auch die Blüteperioden nicht selten.

Mit der Abnahme der Rhederei verminderte sich auch der Schiffbau; in Skandinavien, in Holland blühte er dagegen mächtig auf; die Übernahme von Aufträgen für nichtdeutsche Rechnung konnte dem deutschen Schiffbau den Verlust der einheimischen Kundschaft nicht ersetzen.

Vielleicht hätte trotz alledem der deutsche Schiffbau, wenn die eigene Rhederei ihn mehr ermuntert hätte, eine erfreulichere Entwicklung genommen; ohne Zweifel fehlte es der deutschen Rhederei vielfach an Thatkraft, an Wagemut und ein wenig wohl auch an der Erkenntnis von der Gemeinsamkeit der Interessen von Schiffbau und Rhederei. —

Als Faktoren des Niedergangs des Schiffbaues haben auch That-sachen und Zustände mitgewirkt, die mit dem allgemeinen Stande der Rhederei, dem Schutze der Flagge wenig oder garnichts zu thun haben. Die inneren Verhältnisse des Schiffbaues haben seine Entwicklung in mehr als einer Beziehung hemmend beeinflusst. Der Schiffbau war ein Gewerbe; und ein solches konnte man sich im Mittelalter bis weit hinein in unsere Tage nicht anders als zünftlerisch organisiert denken. Die zünftlerische Organisation ist ja nicht überall und zu allen Zeiten und in allen Gewerben die gleiche gewesen; sie war hier straffer, dort freier, hat hier jene, dort diese Eigentümlichkeiten aufzuweisen. Im wesentlichen begegnen doch allenthalben dieselben Erscheinungen; ihr charakteristisches Merkmal ist der Zunftzwang, die Ausschlössung fremder und nichtzünftlerischer Arbeiter.

Wir finden im Schiffbaugewerbe in den verschiedenen Städten eine bunte Mannichfaltigkeit der zünftlerischen Bestimmungen; nur insoweit sie offenbar auf die äussere Entwicklung des Schiffbaues eingewirkt haben, ist in der Darstellung auf sie eingegangen. Es hat auch Städte gegeben, in denen nie eine feste Zunftorganisation sich ausgebildet hat; so Bremen; obrigkeitliche Entscheidungen von Fall zu Fall ersetzen hier den Mangel an einer „Rolle“. In anderen Städten, wie Hamburg, Lübeck, herrschte eine strenge Zunftorganisation.

Es ist unbestreitbar, dass die Zunftorganisation den Gang des Schiffbaues beeinflusst hat; im einzelnen haben wir das oben verfolgt. Der starre Zunftterrorismus in Hamburg hat dem Schiffbau geschadet, während die freiere Bewegung in Altona, in Danzig und anderen Städten ihm förderlich gewesen ist. Die Zunft ist von Natur konservativ,

ja oft reaktionär. Überall, wo im Schiffbau Neuerungen, Fortschritte geplant werden, legt die Zunft den Hemmschuh an. So finden Versuche, den Schiffbau in grösserem Stile zu organisieren (Raule, v. Worckum), in der Zunft ihre natürliche Gegnerin. Der oft beklagte Mangel an Unternehmungslust im Schiffbau beruhte nicht nur auf dem Mangel an Kapital, an Initiative der Rheder; die Zunftorganisation war es, die nicht selten die Thatkraft der Schiffbauunternehmer, d. h. der Rheder und Schiffer lähmte.

Auch die Ausnützung günstiger Konjunkturen wurde durch die Zunft und ihren zahlenmässig fest geregelten Lehrlings- und Gesellenbestand beeinträchtigt. Erkannte man dann das Übel und öffnete man die Schranken der Zunftorganisation ein wenig, so war es meist schon zu spät; die Arbeit war zu den weniger zunftstrengen Nachbarn gegangen, und die Hochflut der günstigen Arbeitsperiode hatte sich verlaufen.

Es ist selbstverständlich nicht zulässig, wollten wir in jeder freieren oder strengeren Bestimmung einen Grund der Blüte oder des Niederganges finden; es haben naturgemäss noch andere Gründe mitgewirkt; trotz zünftlerischer Freiheit gedieh in Bremen der Schiffbau nicht, und trotz zünftlerischer Gebundenheit hat der hamburgische Schiffbau nie ganz aufgehört. Es gab lokale und wirtschaftliche Bedingungen, die mächtiger waren als die Zunftverhältnisse.

Im Allgemeinen ist jedenfalls die weitherzige Auffassung der gewerblichen Verhältnisse dem Schiffbau förderlich gewesen. Freilich hat sich erst spät der Gedanke zur Reife entwickelt, dass der Schiffbau nicht ein Gewerbe wie jedes andere ist, dass es wirtschaftlich nicht mit dem Schuhmacher- und Tischlerhandwerk auf eine Stufe zu stellen sei, sondern dass der Schiffbau nicht nur ein, sondern das Hülfgewerbe für die Schifffahrt ist und dass deshalb bei der Behandlung von Angelegenheiten des Schiffbaues noch andere als gewerkliche Erwägungen, nämlich maritime und kommerzielle in Betracht kommen. Theoretisch wurde diese Anschauung in Deutschland schon im 18. Jahrhundert ausgesprochen, erst im 19. ist sie durchweg in die Praxis übergegangen. —

Nicht ganz von der Zunftfrage zu trennen ist ein Mangel, der den Schiffbau ohne Zweifel beeinträchtigt hat. Das war der Mangel an guten, erfahrenen Schiffszimmerleuten. Was für die Rhederei der vielfach beklagte Mangel an Matrosen war, das war für den Schiffbau der Mangel an Schiffszimmerleuten. Es ist schwer, im Allgemeinen diesen Mangel zu begründen; allein den Zunftverhältnissen ist er

wohl nicht zuzuschreiben. Jedenfalls begünstigten diese letzteren eine technische Ausbildung, die über den ortsüblichen Gebrauch hinausging, nicht; das Wandern war nicht einmal überall vorgeschrieben und wurde selbst da, wo es vorgeschrieben war, oft vernachlässigt; der Nutzen der Seereisen für die technische Ausbildung steht ferner nicht ganz unbestritten fest. Dem Mangel an guten Vorbildern und Lehrern suchte man abzuhefen durch die Heranziehung fremder, namentlich holländischer Schiffszimmerleute; das Bestreben der Zunft ging allerdings meist dahin, dies zu verhindern. — Es fehlte auch an Anstalten für die technische und theoretische Ausbildung der Schiffszimmerleute; Ende des 18. Jahrhunderts wird wiederholt auf diesen Mangel hingewiesen; erst im 19. Jahrhundert wurden Schiffbauprüfungen eingerichtet.

Übrigens empfand man den Mangel an erfahrenen Schiffszimmerleuten nicht nur in den deutschen Schiffbauplätzen; auch in Skandinavien klagte man darüber und bezog holländische, englische, französische Schiffszimmermeister. —

War die herrschende Gewerbepolitik dem Schiffbau ungünstig, so hat auch die innere Handelspolitik ihn mannigfach geschädigt. Es ist begreiflich, dass eine engherzige Handelspolitik einen mit dem Handel, der Schifffahrt in so naher Verbindung stehenden Betrieb, wie der Schiffbau ist, nicht unberührt lassen konnte. Die Handelspolitik hat den Schiffbau vornehmlich da beeinträchtigt, wo sie als Stapelpolitik auftrat. Wie die Zunft im Innern keine Böhnhasen litt, so duldete die altprivilegierte Seestadt keine Schifffahrt- und Schiffbaustellen in den Gewässern, mit deren Bewirtschaftung sie begnadet war oder begnadet zu sein behauptete. So unterdrückte Königsberg den aufblühenden Schiffbau Memels, Stralsund hinderte den von Barth, Stettin suchte die Anlage der kleinen Schifffahrt- und Schiffbaustellen am Haff zu hintertreiben, Rostock verbot den Schiffbau in Warnemünde, Lübeck in Travemünde, Kiel erhob Einspruch gegen den Schiffbau an der Förde u. s. w. Freilich gelang es nicht immer, solche Emanzipationen von den privilegierten Schiffbaustellen und dem städtischen Gewerbe rückgängig und wirkungslos zu machen; die jene Emanzipationen bekämpfenden Bestrebungen konnten der Entwicklung des Schiffbaues nur schädlich sein.

Äusserlich im strikten Gegensatze zu diesen Bestrebungen der alten Schiffbaustädte, innerlich aber in voller Harmonie mit ihrer Zunft- und Wirtschaftspolitik steht der vielfach nachzuweisende Mangel an Schiffbaustellen gerade in jenen alten Städten; die Zunft-

organisation steht der Ausdehnung des Betriebsmaterials nicht nur hinderlich, sondern meist auch geradezu feindlich gegenüber. —

Nachteilig war dem Schiffbau ferner die schlechte Beschaffenheit, in der lange Zeit hindurch ein Teil der deutschen Küsten und Häfen sich befunden hat. Im einzelnen bedarf es für die Erkenntnis dieser Dinge noch mancher Aufklärung. Die Thatsache der allmählichen Verschlechterung der Häfen und Küsten ist unbestritten; ebenso die andere Thatsache, dass es dieser Verschlechterung zuzuschreiben ist, wenn in manchen Häfen der Schiffbau ganz unterging, während in anderen Häfen grosse, für die Oceanfahrt geeignete Schiffe nicht gebaut werden konnten. Es ist im 17. und 18. Jahrhundert ja manches für die Verbesserung der Häfen geschehen, namentlich in Pommern und Preussen; aber in unzulänglicher und wohl auch technisch mangelhafter Weise. Erst im 19. Jahrhundert ist man mit Energie vorgegangen; und es können heute an tief im Innern liegenden Hafenplätzen, wie Hamburg, Schiffbauten vorgenommen werden, die vor 100 Jahren schon der Wasserverhältnisse wegen unmöglich gewesen wären.

Wenn wir die Faktoren besprechen, die den Schiffbau günstig und nachteilig beeinflusst haben, dürfen wir eine Frage nicht ausser Acht lassen, die in der obigen Darstellung oft gestreift worden ist, eingehend aber nicht behandelt werden konnte. Es ist die Holzfrage. Die Beschaffung des früher wichtigsten Rohmaterials hat den Schiffbau und seine allgemeine und lokale Existenz offenbar nicht wenig beeinflusst.

Zu allen Zeiten ist ehemals von Deutschland Schiffbauholz exportiert worden. England, Dänemark, Frankreich, Spanien, Portugal haben aus deutschen Eichen gar manches Schiff gebaut. Einer der wichtigsten Artikel, den die Hansen nach Portugal-Spanien brachten, war Schiffbauholz; sie durften es dort zollfrei einführen. Die brandenburgisch-preussischen Herrscher betrieben eine starke Holzausfuhr¹⁾; Friedrich des Grossen Holzexporte sind bekannt. Fremde Agenten, namentlich holländische, aber auch französische, bereisten Deutschland zum Zwecke des Holzankaufs.

Der starken Holzausfuhr stehen nun gegenüber zahlreiche Ausfuhrverbote. Der Merkantilismus trat für den Schutz der Holzbestände ein, begünstigte aber andererseits die Ausfuhr wertvollen

1) Vgl. z. B. Urk. u. Aktenstücke z. Gesch. d. Gr. Kurf. IV, 53 (1644).

Holzes, um dadurch Geld ins Land zu ziehen.¹⁾ Nicht allein direkte Ausfuhrverbote sollten der Erhaltung des Holzes dienen, sondern auch indirekt die nahezu für alle Schiffbauplätze erlassenen Verbote des Schiffsverkaufs, obgleich diese letzteren teilweise zugleich den Schutz der eigenen Rhederei bezweckten.

Dies Bestreben, das Rohmaterial sich zu erhalten, die oft ausgesprochene Befürchtung, es möge ganz ausgehen, offenbart uns eine der natürlichen Schranken, die der Ausdehnung des Schiffbaues und der eigenen Rhederei gesetzt waren. Ob jene Befürchtungen in jedem Einzelfalle berechtigt waren, ob wirklich bei stärkerem Schiffbau eine völlige Erschöpfung der Bestände zu besorgen war, das zu entscheiden, bin ich nicht im Stande. Dass Forstpolitik und Schiffbaupolitik überall, wo beide gemeinsam in Betracht kamen, im Gegensatze zu einander standen, ist wohl als feststehend anzunehmen.

Es wäre, vorausgesetzt, dass das ursprüngliche Quellenmaterial in genügendem Umfange vorhanden ist, eine lohnende Aufgabe für einen Forsthistoriker, einen Statistiker des Waldes, einmal die Wechselbeziehungen zwischen der Forstpolitik und dem Schiffbau früherer Tage auf aktenmässiger Grundlage und mit Berücksichtigung der lokalen und territorialen Verhältnisse zu schildern. Hier wäre dann auch möglichst festzustellen, wieviel von dem aus Deutschland ausgeführten Holz deutsches und wieviel nichtdeutsches, namentlich polnisches gewesen ist.

Bis jetzt stehen wir in dieser Frage vor einer grossen Reihe von Rätseln und Widersprüchen.

1) Vgl. Endres, Die Waldbenutzung vom 13. bis Ende des 18. Jahrh. (Tüb. 1888), S. 136 ff., 187. Leider berücksichtigt das Buch die territoriale Holzpolitik zu wenig. Die Ausfuhr des Schiffbauholzes wird fast gar nicht berührt.

Urkundlicher Teil.

1.

Vergleich zwischen Rhedern, Schiffern und Schiffszimmerleuten in Hamburg, 1573, März 17.

Dewile und alsedenne Einen Ehrbaren Hochwiesen Rade disser löfflicken Stadt Hamborg van den Schippenn alhier vele Klagen vor-gefallen jegen unde wedder de Schepers Timmerlüde, de tho Seewart segelen, dat se sick vele lever frembden Schippenn hier und ock buten Landes also dieser Stadt Schippenn verhüren, up dat se de Hüre steigern mögen, ock anderer gebreke halber, de by den Timmerlüden befunden:

Derhalven Ein Ehrbahr Rath den Erbaren und Wohlweisen Herrn Joachim Holthusen und Herrn Hinrich vam Holte, Rathmanne und ietziger tidt Morgenspraks-Herren im Schepbuer Ambte alhier, uperleht und befahlen, twischen beeden Parthen fründlich tho handeln, derwegen se in folgender gestalt endlich und thom Grunde also verdragen:

Vor erst schall neen Timmerman, so Seewart tho segelende geneiget, von hier in ander orde tho Seewart tho segelende sick be-geven, verhüren edder verhüren laten, ehr achte dage nach Licht-missen, unde in disser tidt sick unsern Schippenn billig verhüren, by Bröcke und Poene viff Daler, unde so by den Schippenn Versüme-nisse befunden, unde sick up frembde Timmerlüde, so se van andern Orden vermodende vertrösten worden, unde in dieser bestemmeden tidt ein jeder mit dem Timmermanne sick alhier nicht versorgede, mach he sinen Schaden dessfalls sick sülvest thometen und dartho na er-kentnisse der Morgenherren und Olderlüde in geborlike Straffe ge-nahmen werden.

Gelickfalls dat ock unse Scheps Timmerlüde in dieser vorbe-stemmeden tidt unsern Schippenn alhier tho Hamborch sick nicht wolden verhüren effte baven de mate unde de Billigkeit tho vele Hüre van unsern Schippenn vorderende und eschende weren, und sick in sodhaner Gelegenheit den frembden Schippenn verhüreden: So schölen se ock na Erkäntnisse der Morgenherren und Olderlüde der gebörliken Straffe underworfen sin. Dewile ock bet anhero under den Schepes-Timmerlüden gehalten, dat Nemandt von dissen Timmer-lüden, so dat Handtwerk alhier gelehret hebben, möten buten Landes arbeiten mit frembden Timmerlüden by dieser Stadt Schepe, de dess

buten Landes bederven, so iss dat under den Schippern und Timmerluden also verdragen, dat desser Stadt Timmerlude schölen und mögen buten Landes düssen Schippern, dar idt bedarff iss, mit frembden erbeiden by ehren Schepen, so ferne ein jeder Timmerman van sinen Schipper kan verlaß kriegen umme gebörlick Lohn, und wen se wedder hier kamen, schölen se henforder frey tho erbeiden, ahne jenigen Bröcke, tho geladen worden, uthgenahmen de Knechte, so alhier binnen den Lehr-Jahren ehren Meistern mit motwillen ut dem denste entgahn unde weglopen, unde so de Schippern dersulvigen jennige hüren worden, darby schall kener van unsern Timmerluden tho erbeidende verstattet werden.

Im gelike Falle schall ock mit den Schnitgern, de sick vor Schepes Timmerlude verhören, idt gehalten werden, so ferne von unsern Schippern dersulven jemandes hüren worde, dewile ock Mangel und Missbruk by den Timmerluden gespöret werdt, wen se alhier unsern Schippern ofte frembden erbeiden by ehren Schepen, insonderheit mit Beer drinckende, so iss dat also verdragen, dat de Schipper schal geven einen jeden Timmerman alle dage, wen he de Schepe bragen und betheren, söeven schillinge, dartoe Schepes Kost unde druncke und von Hamborger Beer tho drinckende schall de Schipper geven einen jeden Timmermanne twe Schillinge unde nicht mehr. So idt ock Sake were, dat de Timmermeister dem Schippern sendende up sine Arbeit Lehrknechte und andere, dede nicht düchtig weren tho erbeidende, de mach de Schipper van dem Arbeide wisen, unde so de anderen Timmerlude darumme upstützig worden unde van dem Arbeide gingen, desulven scholen in Straffe dreier Daler genommen werden.

Im gelicken Falle schall idt ock gehalten werden by der Borger Arbeide, de erer bederven, woort ok Sake, dat der Almechtige leve Gade uht Gnaden lankwillig verhöden will, dorch Steigeringe der Proviante edder thofelliger unvermochtlicher dühringe, desse vorbenömeden Article einer edder mehr mosten vorandert unde umme gedhaen werden, schall stedes und alle wege, ut Befehl Eines Erbaren Hochweisen Raths den verordneten Morgen-Herren sambt den Averolden und allgemeinen Olderluden disser Bröderschop tho ordinerende tho mindern edder tho mehrren, billig vorbehalten sin und bliven.

Hieran und -aver sin gewesen van der Schippern wegen Hinrich Luess, Joachim Beke, Dierich Pineman, Carsten Eckhoff, und von der Timmerlude wegen Clatss Crumstro, Hans Claussen, Nicke Krese und Joachim Pertersen, also Olderlude, Tönnies Bockholt und Hanss Wittehem.

Datum et actum in Hamborch Anno Christi MDLXXIII den 17. Martii.

Hamb. St.-Archiv, Cl. XI, Spec.-Lit. S., No. 4, vol. 2, Fasc. 1. Ist notariell beglaubigte Abschrift vom 6. März 1706.

Ordnung der Hamburger Schiffszimmerleute, 1588, April 21.

Ordnung des Schepebuwer Ambtes, so thofolge Eines Erbaren Wohlweisen Rades der Stadt Hamborch Befehl up Klage der Schipper und andere ingefallene Gebreke, mit Bewilligung und Beleving des gantzen Amptes dorch de Erbare, Hochgelahrte und Wolwiese Heren Christoffer Kellinghusen und Herrn Johann Schulten, der Rechten Licentiaten, und beide Rahts Verwandte und Morgensprakes-Heren des Schepebuwer Ambtes, Anno 88 up gerichtet und den 21. Aprilis dessülvigen Jahres in der Schepbuwer Gesellschop publiciret und tho holden van dem gantzen Ambte angenamen und beschlaeten worden.

1. Schal de Vordrach und Beleving, so Anno 73 den 17. Martii twischen den Schippnern, Rederen und Schepes-Timmerluden dorch Herrn Joachim Holdthusen und Herrn Hinrich van Holte upgerichtet, by werden sin und bliven.

2. Ist veraffschedet, dat henforder ein jeder Meister twe Knechte vor eine Bode ordentlich holden schal, und so fern solches nicht geschege, so schollen de anderen so vele mehr Knechte in de Stede holden, also dat vor jeder Bode, se liggen dal oder stahn averende, twe Knechte schollen gehalten werden.

3. So schall ock Nemand na dessen dage in der Lehre angenommen werden, he sy dan ungefehr 15 oder 18 Jahr oldt.

4. Schall henforder ein jeder Lehrknecht, wenn he na oldem gebruke sine 4 Jahr uthgeleret hefft und begert frey tho wesen, und sines Verholdens gude Tüchnisse van sinen Meister den Olderlüden bringet, vorpflichtet sin, dem Ambte ein Eydt tho donde, dat he sick in sinem Ambte will allerwege getrulich und flitich verholden, den Olderlüden und Meistern, ock sonst siner geborlichen Overicheit desser Stadt Hamborch und Morgenspraks Herrn gehorsam sin und des Ambtes Rullen, Gerechtigheiden sick underwerpen und darna richten, ock den, welckeren he up Arbeit mochte verwieset werden, also arbeiden, wie he vor unsern Hern Gade und dem Ambt dat will verantworten.

5. Iss beschlaten, dat de Schippere, wad se binnen Schepes-Bort tho makende und tho timmerende hebben, welches ock wol im Winter geschehen kan, tho rechter tidt schollen maken laten, wen de Scheps-Timmerlude leddige tidt genoch hebben. Wat aberst belangen iss, de Schepe tho dichten und tho bragen, ock in Grundtow tho leggen, wiel solches up dat Vorjahr geschehen moth, und dann iderman tholecht und gerne will geholpen sin, so schollen de Schipper up den Fall de Olderlüde und Mestere, welck ehnen gelevet, anreden und by ehnen anholden, dat se öhnen Volk verschaffen willen. Darup dan bede Olderlüde und Mestere, welck erst mach angespraken werden, vorpflichtet sin schollen, öhnen na Gelegenheit und darna ein jeder hast hefft Volk tho thowiesen und tho beschaffen, so ehr Handtwerk recht geleret und ehnen trulich arbeiten mögen. Woby dan de Schipperen ock Macht hebben schollen, im Falle se befunden, dat se mit solchen Knechten und Tagelöhnern nicht gnugsam verwaret,

und öhnen nicht thor genöge arbeiden mochten, desülven tho verwiesen, und umb andere in desülven stede tho verordnen, by den Olderluden und Meistern an tho söken. Inmaten den ock de Olderlude und Meistere solck ehre Knechte Arbeit daglikes tho besehen und densülvigen in tho seggen, wo se idt nicht recht maken, verbunden und unbeschweret sin, und keine Lehr-Junge vor Knechte uthschicken schollen, daraver Schip und Guht oft in groteste gefahr kumpt. Und im Fall ock jo den Schipperen etwas unvermohliches up dat Vorjahr binnen Schepes-Bort tho arbeiden möchte vorfallen und se dartho kene Schepes-Timmerluden in der See kriegen können, schall öhnen ock verlovot sin, solches dorch Schnitkeren oder andere, wy in Vorthiden ock woll geschehen, [maken tho laten].

6. Im Falle solchem allem nach, und baven alle thoversicht de Schippere jo an Arbeidesluden tho kort quemen und mit dessen Timmerluden nicht konten berivet werden und derenthalben frombde up öhr Arbeit tho nehmen begehren oder genodttringet mochten werden, so schollen se dennoch kenen frembden tho thosettende Macht hebben, sondern solches den Olderluden erst antoegen, de alssden schuldig sin schollen, öhnen na Gelegenheit ein oder mehr von solchen frembden mit goden Willen tho thowiesende und tho verlövende, idoch mit dem Beschöde, dat se dessen Scheps Timmerluden gelick Lohn und nicht mer empfangen oder öhnen gegeben werden schall, ock de frembden also in des Ambtes dwange mit sin mögen.

7. Schollen alle Daglöhner und Knechte, so vor dieser upgerichteten Ordnung frey gewest, bescheiden werden und vorpflichtet sin, sich mit Hand gevender truwe an Eydes statt gegen de Morgensprackes Heren, Olderluden und Meistere tho verreden, dat se henförder den Morgensprackes Heren, Olderluden und Meistere tho verreden, dat se henförder den Morgensprackes Heren, Olderluden und Meistern und sonst einen gantz Erb. Rade gehorsam sin willen und sich dessen itzigen Schragen und allen anderen vorigen Ordnungen, Schragen und Ambtes Rullen, ock dessülvigen löfflichen Gewohnheiten und Gebrucke underwerpen. Und demna sick vanden Olderluden und Meistern, vermogedessen itziger upgerichteten Ordnung up daglickes Arbeit ordentlich verweisen laten, und darinne sick nicht tho wederen setten, ock bei den Schippem und Borgern oder wol öhrer bedorffen mach, uprichtig und getrulich arbeiden und sick sonst ahn der Olderluden und Meister weten und willen nemande vormeden, vorsegen oder vorpflichten edder up enig Arbeit gahn, ock nicht uht dem Arbeide, darhen se verordnet sin, weglopen, sondern densülvigen uhtwarden und sich ock nicht mit Gelde bestecken laten edder ungeborlich lohen jemande affordern: sondern sich alse getruwen framen Luden eignet und geböret, und se dat vor Gade und Männiglichen willen verantwerden, in allen Sacken verholden bey Straff viff Daler, so oft einer darweder handeln möchte edder so jemand dessen Brocke nicht erleggen konde edder wolde, und sich ungehorsamlich hiergegen uplehnen wolde, schall desulvige na gelegenheit mit Gefengnisse gestraffet edder wegen sines kundlichen Ungehorsames sines Ambtes und dessülvigen Gerechtigkeit

entsetzt, ock in disser Stadt gebede nicht geleden werden. Inmaten den ock de Schippere gelicksfalls, dar se gegen disse Ordnung und einiger Punct, de se belangen sin mach, handeln werden, in wilkürliche Straffe Eins Erb. Rades und dersülvigen Schipper Olderlüde na Gelegenheit der avertredinge schollen gefallen sin.

8. So schollen ock de Schipper demna sich henforder richtiger in Annehmung und Bestellung der Dach-Löhner holden und mit nemande sonderliche vormöde holden edder einen anderen dessülvigen Dagelöhner durch Geld edder anderer Middel affspannen, sondern sollen sich dessen Ordnung gemete vorholden, und wenn se Timmerlüde edder Dagelöhner van noden hebben, desülvigen wie vorgedacht by den Olderlüden und Meistern warnemen und sich desülvigen van denen beschaffen laten.

9. Dat Dachlohn belangende iss darup van den Schippern gewilliget und ingeruemet worden, dat se binnen und buten Bohmes Knechten und Dachlöhnern, so ehre Arbeit recht gelerend und ohnen truwlich arbeiden mögen, tho Dachloen achte Schilling lüb. und twe Schilling tho Beer, baven Schepes druncke tho gevende sick verredet hebben, so averst de Schepe in Grundthow gelegt edder gestöret werden möchten, dar men den froer und later na gelegenheit der Tide und sonst by arbeiden moth, willen se geven negen Schilling lüb. und twe Schilling tho Beer, und densülvigen so buten arbeiden und de Nacht uth bliven mothen, dewile de ock later und froer arbeiden mögen, tein Schilling und twe Schilling tho Beer, und sonst baven Schepes drunck mit keinen Beer mehr beschweret sin, jedoch dat hierinne ock de underscheidt der tidt vermöge der Rullen Ao 73 upgerichtet, schall gehalten werden, und schollen hiermede de Meistere, so nie Schepe up ehre Unkost bauwen möchten und darby Winters tiden in den korten dagen, wen de Dachlöner nicht tho toende hebben, arbeiten laten möchten, ock de gemeine Borgere, so in öhren Hüsern können teren, loven, Stocke und Prame dichten, edder anders wat maken laten, möchten nicht gemenet edder an dit Lohn verbunden sin, sondern schollen der Borger und andere Inwanere by den olden gewöhnlichen Lohn bliven, und de Meistere von den Schipbuweren na gelegenheit der tidt mit einem jderen tho handeln macht hebben. Op welckeren Fall ock de Dachlöhnere verpflichtet sin schollen, so lange se sick thor Sehewart nicht verhüren edder van Olderlüden und Meistern, wo baven gedacht, up andere Arbeit verwieset mochten werden, van solchen nien Schepen und angefangenem Arbeide nicht tho lopen, sondern schollen densülvigen uthwarden.

10. Dewile den ock van den Schipperen und Schepes-Rederen geklaget worden, dat van den Schepes Timmerlüden, so mit tho Sehewart segelen, unbillige Hüere solle [gefordert werden] und de sick ock nicht verhüren wollen, und dargegen van den Timmerlüden ingewendet, dat se nun lenger Segelatie und Reise, wegen des umsegelen, up Hispanien hebben, und also lenger uhtbliven möten, ock eine reise dess Jahres darhenne nicht doen können, und glickwol Wieff und Kinder in dessen düeren Tidt darvan ernehren möthen, und derwegen mit der olden Hüere

nicht tho freden sin können: so iss darop den Timmerluden gebürlich ingesecht, und hebben sich ock de Schippere henwederum vornemen laten, dat se sick dessfalls gegen die Timmerlude also verholden willen, dat se sick thor billigheit nicht tho beklagen hebben schollen, und so vele se jummer vor ehren Schepes-Rederen vorantwerden können. Alleine dat de Rulle Anno 73 upgerichtet möge geholden werden, und de Timmerlude sick frembden nicht verhüren, edder van hier geven mögen, ehr die Hamburger Schipper berivet sin, und dat se öhnen vor frembden denen, ock buten Landes, wen se an öhren Schepen Mangel krigen, getruwlich de Hand lenen, und darsulvest mit frombden Timmerluden tho arbeiden sich nicht verweigern mögen.

11. So ist ock vor gudt angesehen, dat so oft Morgenspracke geholden werden, desse und alle vorige Ordnunge, Schragen und Rullen dem Ambte schollen vorgelesen werden, tho Gedächtnisse und Vernierunge, darmit sick ein jeder darna weten tho richten, tho holden und vor Schaden tho höeden, se sy Schippere, Scheps-Timmermeister, Dachlöener oder Knecht, damit Nemand in Eines Erb. Rades, der Morgensprackes Heren und dersülven Olderlude Brücke verfalle.

In derselben Handschrift wie 1. Undatiert. In dem am Ende dieser, zahlreiche den hamb. Schiffbau betr. Aktenstücke enthaltenden Handschrift sich befindenden „Register der hierin enthaltenen Schriften“, steht sie verzeichnet als: „Ordnung des Schiffbauer Ambtes auff einen Schragen de Ao. 1588, den 21. April“. Vgl. Langenbeck a. a. O., S. 2f.

3.

Ordnung der Hamburger Schiffszimmerleute, 1622, April 27.

Nach dem in negster Zusammenkunft der Erbg. Bürgerschaft wegen des übermässigen tagelohns der tagelöhner, so bei den schiffen alhie arbeiten, dan auch, dass deren zu wenig, und der Kaufman mit denselben zur notturft nicht berievete werden kan, beswerliche klagte vorgebracht, alss hat E. E. Rath, damit solchen Klagten abgeholfen und die heilsamen commercien und Schiffart bei dieser guten Stadt desto besser befodert werden möchte, folgende ordnung, darnach sich männiglich zu richten, publiciren lassen.

1. Anfänglich soll den Tagelöhnern der Schiffbauer bei ihrer eigenen Kost, jedoch dass ihnen Schiffsbier soll gegeben und den Meistern die Spöne von den neuen schiffen gelassen werden, täglich den sommer von Fastelabend biss auf Michaelis 18 β und den Winter von Michaelis biss Fastelabend 14 β , wen die schiffe alhie binnen Baums neu gemacht, aber in und vor der Stadt reparirt werden, zu Arbeitslohn gegeben werden.

2. Woferne aber Schiffe gegen Altena oder Neue Mühlen und also so ferne ausserhalb der Stadt solten repariret und geflegten werden, sollen die Meistere oder Schiffer den Tagelöhnern nebst der Schiffskost und Schiffsbier 16 β und den Winter 12 β täglich zu Lohne zu geben verbunden sein.

3. So jemand der Tagelöhner in Winterszeiten auf ein neu Schiff gehet, der soll dasselbige rede machen helfen, bei poen 10 Thaler, wofern er aber thätlich segeln wil, soll er daran, wan er sich verheuret hat, nicht verbunden sein.

4. Wan in Sommerzeit einer auf ein neu Schiff zu arbeiten anfaget, mit demselben mag der Schiffer eine Zeit der Endschaft bestimmen und vereinigen, und der Vereinigung sollen beide Theile bei poen 10 Thaler nachzuleben schuldig sein.

5. Wo jennig Schiffer oder Schiffbauer Meister befunden würde, der mehr Lohns würde geben, der in dieser Ordnung gesetzet ist, soll derselbe in 10 Thaler strafe dem gemeinen gut verfallen sein.

6. So sollen auch frembde Schiffszimmerleute, Tagelöhner, die ihr Ampt an andere örter ehrlich und redlich gelernet haben, alhir frei und ungehindert zu arbeiten zugelassen werden.

7. Und woferne die Schiffszimmerleute oder Tagelöhner gegen die frembde alhie ankommende Arbeitsleute und Tagelöhner sich einiger gefährlichen Verbündniss, Thätigkeit oder Bedrohung würden gelüsten lassen, sollen dieselbe nach Gelegenheit der Verwirkung von dem Gerichtsverwalter mit Gelde oder Gefängniss ernstlich gestrafet werden.

8. Es soll auch kein Meister einigen Lehrknecht auf Schiffsarbeit bringen, er sei den zu sothaner Arbeit tüchtig, die untüchtige aber sollen die Schiffer zu verlegen¹⁾ Macht haben.

9. Wor aber ein Herr oder Bürger in seinem Arbeite eines Schiffbauers Tagelöhner würde nötig haben, soll er demselben 12 oder 14 β nebenst seiner Kost und Bier und nicht mehr zu geben schuldig sein.

10. Und dieweil alhier nach der tide an den Schiffen muss gearbeitet werden, alss sollen die Tagelöhner, wan sie zu essen gehen, innerhalb einer Stunde sich wider zu ihrer Arbeit verfügen.

Es behalt sich aber E. E. Rath bevor die Ordnung nach Gelegenheit in einem und andern zu endern, zu mehren oder zu mindern. Zu Uhrkund ist vorwolgemelten Rath's Signet hier untergedruckt worden.

Actum den 27. April 1622.

Abschrift in Commerzbibliothek, Handschriftl. Mandatensammlung; eine andere findet sich im Commerzdeputierten-Protokoll 1697, Aug. 25.

4.

**Antrag der hamburgischen Commerzdeputirten an den Rath
1746, März 7.**

Einem Hoch Edlen und Hochw. Rathe kann, Desselben bewohnender erleuchteter Einsicht nach, der Verfall unserer hiesigen Schiffbauerey nicht unbekannt, und mithin diese Wissenschaft, nach

1) D. h. verhindern, aussperren.

Desselben rühmlichst bekannten väterlichen Sorgfalt für das Beste dieser Stadt, nicht ohne Mitleyd seyn.

Deputati Commerci haben, vom ersteren überzeuget und vom letzteren penetrirt, zu verschiedenen Zeiten oftere Vorstellungen darüber zu thun für nöthig befunden; Sie gestehen sehr aufrichtig, dass Sie nicht nur geneigtes Gehör, sondern auch so viel Assistance von Ihrer hoch zu venerirenden Obrigkeit gefunden haben, als die Umstände der Zeiten es haben erlauben wollen.

Dieses alles hat zwar das Malum biss hieher nicht heben, doch aber auch eben so wenig Deputatorum Ihren Fleiss und Eyfer ermüden können, den Sie beständig hegen werden, und Ihrer Devoir nach hegen müssen, den Theil der Wohlfahrt dieser guten Stadt, der vom Commercio dependiret, unter dem Auspicio Eines Hoch Edlen und Hochw. Rathes, nach Ihrem äussersten Vermögen zu souteniren.

In diesen Umständen sehen Deputati mit patriotisch betrübten Augen an, dass wenig Schiffe hier neu erbauet werden, und dass dabey nicht allein die hiesige Zimmer-Meister, als ihre Mit-Bürger, und deren Gesellen, sondern auch die Segelmacher, Reepschläger, Blockdreyer, Schmiede und anderer zur Schiffs-Rhederei gehörige Handwerker, zum empfindlichen Schaden dieser guten Stadt und zur Kränkung der Verdienste ehrlicher Bürger, die zu den oneribus das ihrige beytragen, in einen nahrungslosen Stand gebracht werden, dahingegen man sehen muss, dass in benachbarten Orten diese Schiffbauerey mit gutem Fortgange getrieben wird und in Aufnahme kommt.

Bei solcher fatalité ist es unmöglich, dass Deputirte geruhig sein und die Hände in den Schoss legen können. Ihr schuldiger Eifer treibet sie theils an, zu denken, ob es denn gar unmöglich, diesem vorzukommen, und sowohl Einem Ehrb. Kaufmanne als ihren Mitbürgern, den Schiffbauern, Segelmachern, Reepschlägern, Blockdreyern und Schmieden dazu zu verhelfen, dass ihnen das Brod nicht so vor dem Munde weggenommen wird, und andernteils einige unmassgebliche Mittel zur Remedur vorzuschlagen. — — —

Die Freyheit, eine Mutter und einzige Nährerin aller Handlung und Künste, welche unsere Nachbarn in diesem Falle mit so schönem Nutzen geniessen, ist auch hier, umb zu dem so sehnlich intendirten Zwecke zu kommen, unumgänglich nothwendig. Es käme dann hauptsächlich darauf an, ob auch Ein Hochedl. und Hochweiser Rath und Erbgesessene Bürgerschaft zu resolviren gut finden möchten, eine vollkommene Freiheit dahin zu ertheilen, dass

1. ein jeder wohlerfahrener der Schiffbaukunst verständiger Meister, er sei aus Frankreich, Engelland, Holland oder woher er wolle, Erlaubniss habe, sich hiesiges Ortes nieder zu lassen und seine Kunst und Gewerbe in Erbauung neuer Schiffe bestmöglichst zu treiben.

2. Dass, wenn ein oder mehrere Kaufleute in Compagnie sich entschliessen möchten, neue Schiffe bauen zu lassen, es sey für sie selbst, oder auch für eine andere Rhederey in- oder ausländischer Kaufleute, mit welchen sie ein solches Schiff für gesetzten Preis zu liefern accordiret: solchem Kaufmanne oder Compagnie frey stehe,

einen wohlgeschickten Schiffbau-Kunst erfahrenen Meister-Knecht sich anzuschaffen und denselben herzunehmen, aus welchem Orte und Lande sie selben wollen, und zu ihrem Zwecke am dienlichsten erachten, der unter ihrer Direction den neuen Schiffbau vollführe.

3. Dass solchen obenbenannten Frei-Meistern und sub directione der Kaufleute stehenden Meister-Knechte frey stehe, ihre Arbeitsgesellen mit sich zu bringen, oder selbst herzunehmen, wo es ihnen gut dünke, und wo sie solche zu ihrer Arbeit am geschicktesten finden, mit welchen Gesellen sie dann für einen jeden insbesondere accordiren können, was er täglich zum Tagelohn, nach Maasse seiner Geschicklichkeit und treufleissiger Arbeit von ihnen zu empfangen habe; welche Methode bei den Holländern zu Zaardam gebräuchlich und, durch Nach-Eyfer, überaus witzige und treufleissige Arbeiter macht.

4. Dass solchen Frey-Meistern und unter Direction stehenden Meister-Knechten frey stehe, zum Anwachse wohl abgerichteter und tüchtiger Arbeiter, 3 oder 4 Lejrjungen zu einer Zeit zugleich in ihren Geschäften zu haben.

Deputati Commercii glauben und sind es fast versichert, dass bey sothaner Einrichtung die neue Schiffbauerey sowohl als andere zur Schiffs-Rhederey gehörige Handwerke bald besser floriren, und diese gute Stadt mit mehreren wohlgesessenen und gute Nahrung habenden Bürgern vermehret werden würde. Man kann sich gar leicht vorstellen, dass diese gemeldete zu ertheilende Freyheiten denen jetzo allhier befindlichen Schiffbauer-Meistern und Gesellen im ersten Anblicke unangenehm vorkommen, und sich dabey einbilden werden, es diene solche Freyheit nicht zu ihrem Besten und Wohlergehen, sondern zu ihrem gänzlichen Verderben, welchem vorzubeugen selbige ihres löbl. Amts altes Privilegium vorwenden und zu behaupten trachten werden; da man aber garnicht die Meinung heget, ihr Privilegium zu kränken, sondern nur zu sorgen, dass selbiges nicht zu ihrem selbsteigenen und dieser guten Stadt fortwährenden Schaden übel angewandt werde, so geben Deputati denen etwan Klagenden zu bedenken anheim:

1. ob nicht die Erfahrung sattsam lehret, dass sie mit ihrem Privilegio nicht vermögend gewesen, ein einziges Schiff, welches in 25 Jahren in Altona für französische, holländische, dänische, ja selbst für Hamburger Rechnung ist erbauet worden, an sich zu bringen, und dass sie solches inskünftige ebenso wenig vermögen werden? sodass bey noch mehrerem Verfalle des neuen Schiffbaues ihnen fast nichts übrig bleiben wird als die Reparatur der alten Schiffe, welche an dieser Stadt Hafen verbessert werden; da nun das Absehen allein auf die Verbesserung des neuen Schiffbau-Wesens gerichtet ist, so verbleibet ihrem Amte die Verbesserung der alten Schiffe gerne, und zwar alleine vorbehalten; dergestalt, dass kein Frey-Meister, noch dessen Gesellen befugt sind, bey Reparatur der alten Schiffe und allem, was dem anhängig, die Arbeit zu verrichten, noch den Amts-Meistern und Gesellen in dieses ihr Special-Privilegium den geringsten Eingriff zu thun, sondern sich lediglich mit der Freyheit, neue Schiffe erbauen

zu dürfen, begnügen lassen; auf welchen Fuss die alten Amts-Meister und Gesellen, gleich denen in der berühmten Stadt Amsterdam, dieses speciale Privilegium zu nicht geringem Vortheile ihres löblichen Amts geniessen, und gleichwie jene, sich überaus wohl dabey befinden werden.

2. Verbleibet denen Amts-Meistern ja eben so wohl frey, als den andern Freymeistern, neue Schiffe zu erbauen: Und dazu würde ihnen eine doppelte Gelegenheit vorkommen, wenn der neue Schiffbau bey den Einheimischen und Ausländern erst in bessere Renommée gebracht worden.

3. Stünde es den Amts-Gesellen frey, bey den Frey-Meistern so wohl als Amtsmeistern die neue Arbeit zu verrichten, wodurch ihnen auch eine doppelte Gelegenheit, ihr Brodt zu erwerben, verschaffet worden wäre.

Wenn eine so beschriebene glückliche Freyheit und Ordnung bey dem Schiffbau-Wesen, nach dem Wunsche aller mit der Stadt Wohlfahrt es redlich meinenden, eingeführet werden möchte, so hätte man, Deputatorum Erachten nach, guten Grund, den Flor dieser Geschäfte und verschiedener Handwerke, ja in Ansehung der Materialien, auch der Edlen Kaufmannschaft, mithin einen wesentlich grossen Nutzen für diese gute und sonst weltberühmte Stadt zu verhoffen.

Comm.-Dep. Prot.

5.

Hamburgische Artikel betr. die Seereisen der Schiffszimmerleute, 1756, Dec. 21.

Articul, die denen Knechten bey der Einschreibung vorzulesen und worauf sie anzunehmen sind.

1. Keinem aus der Lehre kommenden und ausgeschriebenen Knechte soll erlaubt werden, hieselbst als Tagelöhner zu arbeiten, woferne er nicht beweisen kann, dass er wenigstens 2 Jahre zur See gefahren.

2. Wer nicht sogleich eine Hauer zur See bekommen kann, der mag inzwischen, wenn er tüchtig ist, Tagelöhners-Arbeit verrichten, jedoch nicht anders, als wenn er mittelst Scheines von dem Wasser-Schout darthun kann, dass er sich zur Seefahrt anerbotten, aber keine Hauer bekommen können.

3. Wer binnen denen zur Seefahrt gesetzten zweyen Jahren zu Hause kömmt, muss sich so gleich um eine andere bemühen, und wird nicht als Tagelöhner zugelassen, woferne er nicht obigen Schein seiner vergeblichen Anbietung zur Hauer aufzuweisen hat.

4. Einen solchen Schein muss er alle Viertel Jahre, bis er seine Reise vollendet, erneuern lassen.

5. Ist einer mit einer solchen Leibes-Schwachheit beleget, dass er zu denen See-Reisen schlechterdings ungeschickt ist, so soll ihm

zwar solches an der Arbeit nicht hinderlich seyn; er muss aber solche Untüchtigkeit vermittelst Attestati des Herrn Physici oder des Rathschirurgi denen Ältermännern des Amts beweisen.

6. Wer die See durchaus nicht vertragen kann, der ist von obiger Verordnung ausgenommen, jedoch nicht anders, als wenn er solches zu verschiedenen mahlen versucht hat und sich allemal so schlecht befunden, dass er keine Dienste thun können. Dieses hat er durch Zeugnisse bekannter Schiffer, womit er gefahren, zu erweisen.

7. Sind die Knechte schuldig, an Sonn- und Feyertagen oder auch sonst, nach gemachten Feyer-Stunden, auf Verlangen ihrer Meister, bey Sturm und hohem Wasser, die ihnen anbefohlene Arbeit bey denen Schiffen, bey dem Holtz und Bergung der Geräthschaften ohnweigerlich zu verrichten, bey Strafe 3 Monath nachzulernen.

8. Wer sich an seinem Meister, auch nur mit Aufhebung eines Stück Holzes, um ihn damit zu schlagen, vergreift, der soll zum ersten Mahle mit 8 tägiger Roggen-Kiste, zum andern Mahle aber mit 14 tägiger Roggen-Kiste und Verweisung vom Amte bestraft und zu keinem andern Meister wieder gelassen werden.

Hamburg, Ao. 1756, den 21. Decembr.

V. Rumpff, Dr.

p. t. Patronus des Amts der Schiffbauer.

Comm.-Dep. Prot. 1787, Juni 22.

6.

**Vorstellung der hamburgischen Commerzdeputirten an den Rath,
1771, Februar 27.**

Zufolge des den Deputirten des Commercii communicirten Extractus Protocolli Senatus vom 22. Jan. a. c. [?, nach Prot. Dp. Com. ist er vom 18. Jan.] können sie nicht umhin, Einem Hochedlen und Hochweisen Rathe für Hochdesselben stadtväterliche Gesinnung, die Ausrhedung der Schiffe betreffend, den verbindlichsten Dank abzustatten. Sie werden auch keinen Anstand nehmen, wann Ein Hochedler und Hochweiser Rath es für dienlich erachten wird, erwehnten Extractum Protocolli dem E. Kaufmann bey der nächsten Versammlung wörtlich vorzulesen. Zuvörderst aber bitten sie, folgendes hiebey anmerken zu dürfen.

Um allen Misdeutungen vorzukommen, so müssen die Deputirten des Commercii hiemit öffentlich anzeigen, dass sie zu denen Schiffen, worüber sie die Direction haben (:vermöge eines gewissen ihnen natürlichen Enthusiasmi:) alles zur Ausrhedung Erforderliche aus Hamburg nehmen; wie sie dieserwegen einen jeden mit Freymüthigkeit auffordern können, um auch nur einen einzigen Fall anzuzeigen, worin sie anders gehandelt hätten.

Allein, dieses vorausgesetzt: sollte eine gar zu strenge und

öffentliche Einschränkung uns in verschiedener Absicht nicht nachtheilig seyn?

1. Wir haben keine eigene und privative Handlung und Schifffahrt, wohin unsere Schiffe gehen, es sey nach Grönland oder auf Kauffahrdey, dahin kann ein Jeder in der ganzen Welt hinrheeden, und die mehresten Nationen haben viele Vorzüge vor uns. Ja selbst auf Grönland haben die Altonaer vor uns den Vorzug darum, dass sie den Thran mit 4 $\frac{1}{2}$ 8 β per Tonne weniger Accise ins Dänische verkaufen können, als wir von Hamburg. Es kann also unsere Schifffahrt nicht bestehen, wann wir nicht ebenso wolfeil als unsere Nachbarn die Ausrheedung besorgen können. Es bedarf dieser Satz keinen Beweis, und aus blossem Patriotismo sein eigenes Interesse verleugnen zu wollen, ist jetzo eine wirkliche Seltenheit. Zudem so können ja unsere Einwohner in fremden grönländischen Schiffen Interesse nehmen, wie solches auch genug geschieht.

2. Wie schädlich aber bey unserer jetzigen Verfassung alle Einschränkung sey, zeigt folgendes Factum:

Als nach Ao. 1763 die wohlhabenden Juden hieselbst keine Gelegenheit mehr hatten, so ansehnliche Wechsel-Geschäfte zu treiben, so bekamen sie Lust an der grönländischen Rhederey Antheil zu nehmen; allein hier in Hamburg wurden ihnen so viele Schwürigkeiten in den Weg gelegt, dass sie gezwungen wurden sich nach Altona zu wenden, und jetzo gehet eine kleine Flotte von Altona für hiesiger Juden Rechnung nach Grönland auf den Robbenschlag.

3. Es erfordert also unser Interesse, die Rheder in den Stand zu setzen, alles zur Ausrheedung nöthige so wolfeil als es möglich ist anzuschaffen; und so würde gewiss ein öffentliches Geboth, alles durch unsere Meister verfertigen zu lassen, dieser Absicht hinderlich werden können.

4. Es ist nicht glaublich, wenigstens nicht wahrscheinlich, wenn unsere Handwerker alles so wolfeil und gut als die fremden liefern, dass sodann jemand dasjenige, was er hier erhalten kann, aus der Fremde holen wird. Dannenhero wäre es zu wünschen, dass unsere Professionisten ihre Amts-Privilegia nicht auf das, was zur Handlung gehöret, erstreckten, und dass es einem jeden, der Bürger ist, frey stünde, dasjenige, was zur Handlung nöthig ist, ohne ein Meister zu seyn, verfertigen zu können die Erlaubniss hätte. Die Aemter geben den mehresten Anlass, dass die Nahrung aus der Stadt so zu reden weggetrieben wird. Denn es leidet keinen Zweifel, dass, wann unsere Professionisten dasjenige, was zur Handlung gehöret und womit wir gegen fremde Preis halten müssen, nicht eben so gut und wolfeil liefern als unsere Nachbarn: dass sodann, wann die Aemter gar zu strenge auf ihre Amts-Privilegia sich steifen wollen, der Erfolg eben der seyn wird, den nunmehr die Schiffs-Zimmerleute bewirket haben, nämlich der, dass ihre Nahrung durch die Erbauung neuer Schiffe gänzlich aufgehöret hat. Die Zeiten, da die Aemter errichtet worden, und die jetzigen sind gar zu verschieden. Es ist also ein zum Besten der Aemter selbst gereichender patriotischer Wunsch, das alles das-

jenige, was zur Handlung gebraucht wird, von einem jeden in dieser Stadt, ohne nothwendig ein Amts-Meister zu seyn, frey und ungehindert verfertiget werden dürfe. Wann wir nur die Arbeit in der Stadt behalten, so wird es immer von dem Amtmeister abhängen, ob er auch daran Theil zu nehmen gedenket. Was aber nicht zur Handlung gebraucht wird, da wäre freylich unsern Aemtern gerne das Vorzugsrecht zu gönnen; ja selbst würde unsere Stadt viel gewinnen, wann die angesehensten Patrioten durch ihr Beyspiel andere aufmunterten, alles was zur Bequemlichkeit gehöret, hier in der Stadt verfertigen zu lassen.

5. Unsere Schifffahrt ist leyder! noch mehr als unsere Handlung in Verfall gerathen. Die mehresten Schiffe, welche von und nach Hamburg kommen, sind fremde und wann die Dänen Frieden mit den Algerinen haben, so wird eine grosse Menge Schiffe von dieser Nation zu unserer Schifffahrt gebraucht. Es ist wahr, in Altona ist ein Verbot, nichts von dem, was zur Ausrhedung gehöret, aus der Fremde zu nehmen: allein seit einigen Jahren hat man auf die Vollstreckung dieses Verboths nicht genau gehalten; und es ist nicht zu leugnen, dass die dänischen Schiffe zum Theil Verschiedenes aus Hamburg genommen haben. Es ist also ungewiss, ob man nicht auf der einen Seite mehr verlihren als auf der andern Seite gewinnen würde, zumal da ein jeder rechtschaffener Bürger seinen Mitbürgern gerne den Vorzug gönnen wird. Denen aber, welche anders denken, werden Ermahnungen schwerlich andere Gesinnungen einzufliessen vermögend seyn.

6. Der Grund der Klage, die wir wegen der Abnahme unserer Handlung führen, lieget darin, dass man fast an allen Orten die Handlung mit fremden Waaren und Manufacturen einschränket und dass entweder durch Monopolia oder durch Verbote von dieser oder jener Waare der freye Lauf der Handlung gehemmet wird. Würde es nicht unserm Interesse zuwider seyn, wann wir öffentlich durch unser Betragen die benachbarten Staaten in ihren uns schädlichen Principiis bestärken wollten?

Dieses sind der Deputirten des Commercii unmaassgebliche Gedanken, die Ausrhedung der Schiffe betreffend, und sie erwarten es nunmehr von Einem Hochedlen und Hochweisen Rathe, ob es Hochdemselben gefällig ist, dass der vorbenannte Extractus Protocolli dem Kaufmann vorgelesen werde, oder ob es nicht rathsamer seyn möchte, hievon öffentlich nichts zu erwehnen und diejenigen, welche gegen unsere Gesetze handeln, so wie es bisher geschehen, darüber en particulier zu bereden; oder endlich, ob die Deputirten in generalen terminis den E. Kaufmann darum ersuchen sollen, dass ein jeder, so viel es die Umstände erlauben, bey der Befrachtung den hamburgischen Schiffen den Vorzug geben und den Nutzen bey der Ausrhedung seinen Mitbürgern nicht entziehen möge; wobey sie anzuzeigen wünschen, dass der E. Kaufmann an keinem Amtmeister gebunden sey.

Comm.-Dep. Prot.

7.

Vorstellung der hamburgischen Commerzdeputirten an den Rath:

Propositiones betreffend die Schiffszimmerleute Sache und die Verbesserung des hiesigen Schiffbaues. 1781, Januar 29.

Es giebt bekanntlich zwey Mittel, dadurch die Aufnahme eines Gewerbes in einem Staate befördert werden kann: es sind

1. Zwang-Mittel.

2. Natürliche, denen Umständen der Sache angemessene Mittel.

a) Zu den ersteren gehören alle Monopolia, die bey dem Mangel der letzteren schwer und aufs höchste nur für den Staat, darin solche sind, wirken, und zwar meistens nur zum Vortheil für den oder diejenigen, welche dieses Gewerbe treiben, zum Nachtheil aber der übrigen Glieder dieses Staats.

b) Zu den zweyten gehören verschiedene; je mehr ihrer sind, und je besser solche genutzt werden, desto glücklicher wird der Erfolg der Unternehmung seyn. Nicht nur der oder diejenigen, welche das Gewerbe treiben, werden unter diesen Umständen dabey gewinnen, sondern auch ein geringerer oder gewisser Theil der übrigen Glieder eines glücklichen freyen Staats werden dabey ihren Vortheil finden.

Unter den verschiedenen Gewerben gehöret unstreitig denen Fabriquen eine der ersten Stellen. Soll eine dergleichen in einem Staate ohne Zwang-Mittel mit Vortheil für diejenigen, welche sich damit beschäftigen, und zum Nutzen des Ganzen betrieben werden, so sind die natürlichen Mittel dazu, dass

1. der Staat die rohen Producten selbst habe.

2. In Ermangelung aller oder eines Theils derselben eine so vortheilhafte Lage habe, dass diesem Mangel auf die möglichste wohlfeileste Art könne abgeholfen werden.

3. Kaufleute, welche Kenntnisse und Mittel haben, diese dem Staate fehlenden Producten auf die wohlfeileste Art anzuschaffen.

4. Geschickte und fleissige Arbeiter in genugsamer Anzahl, welche durch Begierde nach Ehre und Gewinn wetteifern.

5. Anseiten der Obrigkeit die möglichste Hinwegnehmung aller der vorbesagten und sonstigen Mitteln entgegen stehende Hindernisse. Bey dem Daseyn und dem gehörigen Gebrauch aller dieser Mittel, wird, wann anders die Fabrique der Lage des Ortes oder Staates angemessen, dieselbe nicht nur für den Staat selbst, sondern auch auswärts eine ergiebige Quelle des Absatzes ihrer Producte finden, so gewiss oder wahr es ist, dass ohne diese sie wo nicht gar zu Grunde gehen, doch nur wenig Nutzen haben wird.

Unter Voraussetzung des Vorbesagten wäre von dem Schiffbau unsers Staates Folgendes zu bemerken.

a) Man hat die Aufnahme dieses für unsern Staat so wichtigen Gewerbes befördern wollen durch Zwang-Mittel.

Man hat für die Arbeiter oder Schiffbauer ein Amt oder Innung errichtet, und so wie bey jedem sonstigen Handwerk gewisse Be-

dingungen festgesetzt, unter welchen man nur allein an dieser Innung Theil nehmen könne. Diese Einrichtung ist nachtheilig, sowohl für dieses Amt selbst als für das Publicum.

Gehäufte Missbräuche und Mängel haben den Bau der Schiffe vertheuert, und eben dadurch (:weil man Niemandem es wehren kann, sich nach andern Oertern zu wenden:) gänzlich verdränget, bis zu dem gegenwärtigen Zeitpunkt, da man nicht der Vortheile wegen, sondern darum, weilen man auswärts nicht Schiffe genug haben kann, auch hier bauen lässet, welches sich aber aus angeführten Ursachen mit Eintritt des Friedens, wenn die bisherigen Hindernisse nicht aus dem Wege geschaffet, nothwendig wieder verlieren muss.

Die von der Admiralität bisher bezahlte Prämie wird dem Verlust dieses Gewerbes eben so wenig vorbeugen können, als dieselbe solches vorhin gethan, weilen dieselbe viel zu geringe ist, um dem Kaufmann die mehreren Kosten, welche der Bau eines Schiffes hieselbst erfordert, im Verhältniss eines auswärtigen Baues zu ersetzen. Der Nachtheil für das Amt selbst hat sich darin geäußert, dass aus Mangel an Arbeit nur zwey Meister übrig geblieben, welche Schiffe bauen können, dass diese auch nicht einmal mehr da seyn würden, wenn nicht die Reparatur alter Schiffe ihnen den Unterhalt verschaffet. Man hat ferner die im Allgemeinen so schädliche Einrichtung machen müssen, nach welcher nur eine gewisse Anzahl Lehrlinge anzunehmen, um dadurch die Zahl der Arbeiter nur mässig zu erhalten.

Der grösste und wohl unstreitig wichtigste Nachtheil aber ist fürs Publicum, daran dem Staate mehr als an einem Amte gelegen, ein Amt, welches in Rücksicht des Publici doch beynahe als nicht existirend zu achten, da es so gar klein und für das Publicum so wenig Vortheil schaffen kann. Ein Verlust, dessen Grösse einleuchtend wird, wenn man die Vortheile, welche bey dem Flohr des Schiffbaues dem Publico zu Theil werden, in Erwägung ziehet:

1. der vermehrte Schiffbau vermehret die Zahl der Glieder des Amtes an Meistern, Gesellen und Lehrlingen, mithin dadurch auch die Zahl der Einwohner, folglich den Consumo.

2. Ebenderselbe verschaffet denen Handwerkern, welche am Schiffsbau Theil haben, Nahrung und Verdienst; es sind vornämlich Schmiede, Reepschläger, Seegelmacher, Blockdrechsler, Mastenmacher, Tischler und mehr andere.

3. Die Kaufleute, welche Holz, Hempf, Eisen, Pech, Theer und sonstige Materialien liefern, mit allen Arbeitern, welche bey dem Empfang und Ablieferung aller dieser Waaren gebraucht werden, die Mäkler, welche diese Materialien kaufen, kurz fast ein jeder Stand des Staats gewinnt bey dem vermehrten Schiffsbau.

4. Die Handlung selbst im Ganzen, welche mit hiesigen Schiffen (:wenn selbige in genugsamer Anzahl zu haben:) in vielen Fällen vortheilhafter als mit fremden Schiffen getrieben werden kann, hat auch dabey ihren Vortheil. Und endlich

5. die öffentlichen Revenüen gewinnen durch den Zoll, welcher von den Materialien bezahlt wird.

Sind alle diese erzählten Vortheile eine nothwendige Folge des Schiffbaues (:und dieses ergiebet der Augenschein:), sind ebendieselben ein wahrer wichtiger Gewinn für den Staat; so ist wohl unleugbar die Entbehrung dieser Vortheile dem Staate ein wahrer Verlust.

b) es sind, wir schliessen also

1. die Mittel, welche dieses Gewerbe in Aufnahme bringen können, und bey dem gehörigen Gebrauch gewiss bringen werden, da.

2. Man hat solche bishero verabsäümet.

3. Man bediene sich dieser natürlichen den Umständen der Sache angemessenen Mittel; so wird der Erfolg die Wahrheit des Gesagten bestätigen. Kein einziges rohes Material, welches zur Erbauung der Schiffe erfordert wird, ist das Product unsers Staats, allein nach keinem Orte (:man nehme einige wenige Plätze in der Ost-See aus:) können alle diese Materialien mit so wenigen Kosten gebracht werden, als es auf hier geschehen kann, und auch wirklich geschieht.

Holland ziehet sein Schiff-Holz fast allein von hier, England und Frankreich einen Theil, und dasjenige, welches die letzteren von andern Oertern erhalten, wird durch die hohen Frachten auch sehr theuer, Hempf und Eisen wird oft auch nach diesen Ländern von hier gezogen, und von dem aus der Ost-See dahin gesandten gilt das oben vom Holz angeführte, nicht zu gedenken, dass alles dieses durch Imposte und sonstige Unkosten vertheuert werden.

Die Lebensmittel sind auch hier wohlfeiler als in Holland, mithin sollten und könnten wir hieselbst die Arbeit um einen wohlfeileren Preis als in Holland haben.

Wenn also es an den drey ersten der natürlichen Mittel nicht fehlet, muss die Quelle des Uebels sich wohl in dem Mangel des vierten finden, und dieses ist leyder! der Fall. Es fehlet an einer hinlänglichen Anzahl fleissiger und geschickter Arbeiter, weil durch die verschiedenen vorhin bemerkten Einrichtungen und Monopolia diese Leute auf Kosten des Gemeinen Commercii oder eigentlich des ganzen Publici (:bey der Zu- oder Abnahme der ersteren steigt oder fällt doch wohl das Glück der letzteren:) ohne Geschicklichkeit und Fleiss für den Hunger gesichert sind.

Das Arbeitslohn macht einen sehr grossen Theil der Kosten des Baues eines Schiffes aus, mithin dieselben nach dem Maasse, dass die Arbeiter mehr oder weniger geschickt, treu und fleissig sind, vermindert oder vergrössert werden. Das letztere ist leyder! bey uns der Fall bis zu dem Grade, dass die bekannte Prämie der Admiralität dem Rheeder eines Schiffes bey weitem nicht seinen Verlust ersetzt. Es bleibt also nun noch der Gebrauch des fünften Mittels, die obrigkeitliche Gewalt, wodurch die bisherigen Missbräuche gehoben werden können, und sodann die Quelle des Uebels gewiss gestopft wird.

Diese Absicht kann erreicht werden, wenn

1. ein Jeder, der ein neues Schiff bauen lassen will, Freyheit hat, diesen Bau bey einem hiesigen Meister zu bestellen, oder dazu einen fremden Meister kommen zu lassen.

2. dass die Amts-Meister sowohl als jene aus der Fremde gekommene Schiffbauer ihre Arbeiter aus den hieselbst gelerneten oder aus der Fremde gekommenen Leuten zu wählen erlaubten, und

3. dass jeder Amts- oder Freymeister so viel Gesellen als ihm gut dünken würde, in der Lehre nehmen könnte,

4. um abgelebte Leute ihres Unterhalts nicht zu berauben, könnte man vors erste und so lange diese nicht ausgestorben, denen hieselbst gelerneten die Reparatur alter Schiffe privative überlassen, so wie dieses auch denen gegenwärtig lebenden Amts-Meistern verbleiben könnte.

Dass diese vorgeschlagenen Abänderungen der obrigkeitlichen Gewalt vorbehalten, scheint keinen Zweifel zu finden, theils vermöge der Regeln und Statuten des Amts selbst, auch vermöge einiger genommenen Rath- und Bürgerlichen Beschlüsse.

Comm.-Dep. Prot. No. 8 ist inhaltlich zwar sehr ähnlich wie No. 7, enthält aber doch einige wertvolle Ergänzungen.

8.

Vorstellung der hamburgischen Commerzdeputirten an den Rath, 4. April 1781.

Wann Deputirte des Commercii sich dieses Mahl die Ehre nehmen, Einem Hochedl. und Hochw. Rathe mit ihrer gegenwärtigen Vorstellung sich zu nähern, so betrifft solche eine Sache von nicht geringer Wichtigkeit, welche auf unsern handelnden Staat, auf eine Menge unserer wirksamen Bürger und Handwerker, nicht weniger auf den geringen Mann einen Einfluss hat.

Unser Schiffsbau ist es, dessen Verfall, und den daher für unsere Stadt und unsere Bürger entspringenden wahren Verlust gedachte Deputirte unendlich bedauern, und davon sie die natürlichen Ursachen zu detailliren und dann die vornehmsten Maassregeln, wie dem Uebel, so dem Schiffsbau entgegenstehet, abgeholfen werden kann, und wie derselbe wieder empor zu bringen ist, vorstellig zu machen sich bemühen wollen.

Sie thun dieses mit einem um so viel grösseren darauf gesetzten Vertrauen, dass dieser auf die Beförderung des Schiffbaues abzielende Wunsch, seiner gemeinnützigen Wichtigkeit wegen, von einem Hochedlen und Hochweisen Rathe hochgeneigt aufgenommen werde, da Hochderselbe im Jahre 1744 im Monath März aus eigener Stadt-väterlichen Bewegung den Wunsch, unsern damals schon verfallen gewesenen Schiffsbau wo möglich wieder empor zu bringen, selbst geäussert, und zu diesem rühmlichen Endzweck bey hiesiger hochlöbl. Admiralität ausgemacht, dass denenjenigen, welche die ersten 12 Schiffe auf unsern hiesigen Werften würden bauen lassen, eine nach der Anzahl der Schiffs-Lasten proportionirte Prämie sollte gegeben werden. Diese Prämie ist dann auch denen, die seit dem Zeitraum der letzten 37 Jahre allhier Schiffe haben bauen lassen, auf jedesmalige desfallss

an Einen Hochedl. und Hochw. Rath abseiten Deputationis Commercii geschehene Vorstellung von der Hochlöbl. Admiralität gütigst ausbezahlt worden: allein die hierunter gehegte höchstlößliche und beste Absicht hat leyder! die von derselben gehofften glücklichen Wirkungen nicht gehabt, indem solche vielmehr gegenseitig ausgefallen sind.

Damals, nämlich im Jahre 1744, existirten wenigstens 15 Schiffszimmermeister hier in Hamburg, die mehr oder weniger wirksam waren. Gegenwärtig ist diese Zahl wegen Mangels an Arbeit bis auf 2 Meister reducirt. Schon damals wünschte Amplissimus Senatus diesem wichtigen und wohlthätigen Nahrungs-Zweige aufzuhelfen, und um so viel mehr erwarten die Deputirten des Commercii dahero gegenwärtig dazu Hochdesselben Schutz und Beystand.

Der Deputirten des Commercii ihre Vorfahren haben bey mehr als einer Gelegenheit, theils von unsern Kaufleuten und Rheedern dazu aufgefordert, und theils aus eigenem auf das allgemeine Wohl abgezielten Wunsche dieserwegen bey Einem Hochedl. und Hochweisen Rathe Vorstellung gethan.

Mehrgedachte Deputirte kennen nun zwar die Hindernisse nicht genau, die dem Erfolg des Wunsches, dass der Schiffsbau hieselbsten emporkommen mögte, im Wege gestanden, indessen finden sie, nach reifer Ueberlegung und Selbsterfahrung, dass der Erreichung dieses Wunsches hauptsächlich der Mangel an Freyheit entgegen stehe, und zwar:

1. weil es dem Rheeder hieselbsten nicht erlaubt ist, so wie es in Holland und andern Gegenden nicht verwehrt wird, sowohl jedem fremden als einheimischen Meister den Bau eines Schiffes zu übertragen, oder mit selbigen darüber Bedingnisse zu treffen.

2. weil dem Meister hieselbsten nicht freystehet, weder seine Lohn-Knechte (:oder Gesellen:) nach seiner Convenience zu wählen, noch diejenigen, die aus der Fremde anhero kommen, in Arbeit zu setzen, und sowohl Erstere als Letztere, nach Maasse ihrer Arbeit, ihres Fleisses und ihrer Geschicklichkeit zu lohnen.

3. weil der Meister auch nicht die Freyheit hat, so viele Lehrbursche anzunehmen, als ihm selbst gefällig ist und seine Arbeit erfordert.

Diese drey Einschränkungen sind, nach dem Geständniss unserer erfahrensten Schiffsrheeder die Quellen des Uebels, so den Schiffsbau allhier vertheuert.

Die Arbeiter sind theils ungeschickt, theils unthätig, und dennoch empfangen sie ihren grossen Lohn.

Selbst die wenigen Meister, die sich beym Schiffsbau hieselbsten annoch erhalten, können nicht leugnen, dass ihnen das Betragen der Lohnknechte, deren Faulheit und Ungeschicklichkeit manches Hinderniss in den Weg legt, und zwar so sehr, dass sie derselben lange wirklich nicht mehr Meister sind, sondern sich von ihnen vielmehr Gesetze müssen vorschreiben lassen. Ja, man weiss, dass die Lohnknechte sich gegen ihren Meister empöret und ihre Arbeit muthwillig verlassen haben.

Dieser traurige Umstand, wodurch neue zu erbauende Schiffe denen Rheedern ungemein und ohne Noth vertheuert, und in dem geschwinden Bau aufgehalten worden, hat dann die Folge gehabt, dass viele derselben von der Rheederey ausgeschieden sind. Die Fahrt unserer eigenthümlichen Schiffe ist dadurch verringert worden, und unsere Kaufleute haben sich daher fremder Schiffe bedienen und selbigen ihre Frachten, die wir selbst hätten verdienen können, bezahlen müssen.

Unser Schiffsbau ist damit zu Grunde gegangen, und solcher-gestalt haben Tausend unserer Einwohner aus verschiedenen Classen ihre Nahrung und ihr Gewerbe eingebüsst.

Indessen bemerken die Deputirten des Commercii, dass der Schiffsbau in Altona mehr und mehr emporkömmt und in Bremen so sehr florirt, dass man daselbst nicht nur für dasige, sondern selbst für hiesige Kaufleute Schiffe bauet, die wegen der dorten in Ansehung des Schiffbaues eingeräumten allgemeinen Freyheit, der daselbst ohne alle Einschränkung betrieben wird, wohlfeiler als hier gebauet werden, und zugleich dieser Republique und ihren Einwohnern einen wesentlichen Nahrungszweig verschaffen.

Oftgedachte Deputirte kommen nun auf die Mittel und den Vorschlag, wie der Schiffsbau bey uns wieder empor zu bringen ist:

Es giebt bekanntlich in einem Staat zwey Mittel, wodurch ein Gewerbe befördert wird.

Das erste ist das Zwangs- oder unnatürliche Mittel, und das zweyte ist das natürliche, sowohl der Absicht, als wie auch dem Staat angemessene Mittel.

Unter die Zwangs-Mittel gehören 1. Monopolia, die bekanntlich, weil sie nur einige wenige begünstigen, dem Ganzen schädlich sind. 2. Privilegia und Zünfte, die bey ihrem Ursprung gut und nützlich waren, nunmehr aber, da während des langen Zeitraums, da sie existiret, und andere Nationen in der Handlung und Schifffahrt grosse Schritte gemacht (:die, indem sie alle Hindernisse aus dem Wege geräumt, uns zuvorgekommen sind:) sich nicht mehr auf unsere Zeiten passen, und eben deswegen nicht nur dem Staate, sondern selbst denen Privilegiaten grossen Schaden zufügen.

Zu den natürlichen Mitteln gehöret vornämlich:

1. allgemeine Freyheit für jeden Einwohner, damit er im Stande sey, sein Gewerbe nach eigener Convenience und mit aller Oeconomie zu befördern und zur Ausübung zu bringen; und dieses gilt besonders beym Schiffsbau.

2. dass der Staat die zu dem Gewerbe erforderlichen rohen Materialien selbst habe, oder wenigstens, nach seiner Lage, den etwan daran habenden Mangel auf die wohlfeileste Art ersetzt erhalten könne.

3. eine hinlängliche Anzahl geschickter und fleissiger Arbeiter, die mit einander um Ehre und Verdienst wetteifern. Und endlich

4. von Seiten der Landes-Obrigkeit der ernstliche Beystand, um vornämlich alle die Hindernisse hinwegzuräumen, die den auf

das allgemeine Beste gehenden Plan aufhalten, und demselben im Wege stehen.

Bey dem Besitz vorerwähnter Erfordernisse und bey dem gehörigen Gebrauch der obgedachten Mittel wird ein Handlungs-Zweig oder ein nützliches Gewerbe, das der Lage des Orts angemessen ist, für denselben eine ergiebige Nahrungs-Quelle, so wie es im Gegentheile wahr ist, dass, wenn die Mittel nicht gehörig gebraucht werden, alsdann das Gewerbe sinkt und dem Staate unnütz wird.

Obige Gründe vorausgesetzt, so bemerken Deputirte des Commercii, in Betracht des Verfalls des hiesigen Schiffbaues, folgendes:

Man hat, um den hiesigen Schiffbau zu befördern, denen Meistern und Arbeitern ein Privilegium gegeben. Dieses Privilegium aber passt nicht mehr auf unsere Zeiten, dann es ist sowohl für das hiesige Publicum als für die Privilegiaten selbst nachtheilig. Eben des Amtes und Privilegii wegen sind Missbräuche entstanden, die den Schiffbau vertheuert haben, und dadurch ist dieses nützliche Gewerbe von uns verdrängt worden, bis zu dem gegenwärtigen Zeitpunkt, da man überall mit dem Schiffbau beschäftigt ist, und da man hieselbst nur wegen der jetzigen vortheilhaften Frachten der schweren Kosten nicht achtet und also auch hier bauen lässt. Allein dieser Zeitpunkt ist vorübergehend, dann, sobald der Friede eintritt und die dem Schiffbau im Wege stehenden Hindernisse nicht hinweggeräumt werden, verfällt derselbe wieder in seine vorige Unthätigkeit.

Die von der hochlöbl. Admiralität ferner auszubezahlenden Prämien werden dem Verfall des hiesigen Schiffbaues so wenig, als vorhin geschehen, für die Zukunft vorbeugen, dann selbige reichen nicht zu, um die schweren Kosten, auf welche der Schiffbau hier mehr als auswärts hinanläuft, zu ersetzen. Dahero wird dieses Geld vergebens angewandt, und nur eigentlich dem schädlichen Privilegio der Schiffbauer, ja, was noch mehr, eigentlich denen beyden annoch wirksamen Meistern hieselbst aufgeopfert. Ein Umstand, der Aufmerksamkeit verdient.

Der Nachtheil des Privilegii erstreckt sich sichtbarlich selbst über die hiesigen Schiffszimmermeister, von welchen die Deputirten des Commercii eigentlich nur zweene kennen; denn auch diese würden (:wenn sie keine eigene Mitteln hätten:) von ihrem Gewerbe kümmerlich bestehen, wann sie nicht bey der Reparation der alten Schiffe ihren Unterhalt fänden.

Diesen Leuten muss es höchst unangenehm seyn, wann ihnen nicht einmal erlaubt ist, eine gefällige Anzahl von Lehrlingen anzunehmen, um dadurch ihre Arbeiter zu vermehren und nützliche Leute zu erziehen.

Und so sey es nunmehr den Deputirten des Commercii erlaubt, zu fragen, ob, bey so bewandten Umständen, ein Amt, das beynahe nicht mehr existiret, dem Staate nicht ungemein nachtheilig und schädlich sey, wann dessen Privilegii wegen derselbe nachfolgender Vortheile entbehren muss? als:

1. dass durch den Flohr des Schiffbaues die Zahl der Meister, Gesellen und Lehrlinge, mithin dann auch der nützlichen Einwohner vermehret werde.

2. dass dieses Gewerbe den Handwerkern und Künstlern, die daran Theil nehmen, worunter Schmiede, Reepschläger, Segelmacher, Blockdräher, Mastenschneider, Tischler, Mahler, Schlächter und andere mehr zu rechnen sind, Nahrung und Unterhalt gebe.

3. dass Kaufleute, die, zum Schiffbau Holz, Hanf, Eisen, Pech, Theer und andere Requisita liefern, auch Makler, die diese Waaren kaufen, dabey gewinnen, und dass fast jeder Stand im Staat dabey seinen Nutzen habe.

4. dass der Schiffbau die Rheederey vermehre, damit unsere Kaufleute ihre Frachten, so viel möglich, mit ihren eigenen Schiffen verdienen, dieses Capital unserer¹⁾ erhalten, und nicht nöthig haben, selbige an fremde Nationen zu bezahlen.

5. dass unsere Zölle von den zum Schiffbau nöthigen Materialien auch ihren Einfluss haben; und endlich

6. dass wir auch im Stande seyn, für fremde Nationen Schiffe zu bauen.

Wann der Staat aller dieser Vortheile, als nothwendiger Folgen des Schiffbaues, entbehren muss, dann ist für denselben der Verfall des Schiffbaues ein wahrer Verlust, und dieser Umstand ist so wichtig, so allgemein treffend, dass Deputirte des Commercii sich nicht vorstellen können, dass Ein Hochedler und Hochweiser Rath denselben nicht aller Aufmerksamkeit würdig halten sollte.

Die Mittel sind da, dem Gewerbe quaest. wieder aufzuhelfen. Sie dürfen nur mit Freyheit und ihrer Natur gemäss angewendet werden. Dann werden sie wirksam seyn, und der Erfolg wird solches erweisen. Denn, obgleich kein einziges rohe Materiale, das zum Schiffbau erfordert wird, das Product unsers Staats ist, so kann doch kein Handels-Platz (:einige wenige Plätze der Oost-See ausgenommen:) selbige wohlfeiler haben noch herbeyschaffen, als eben der unsrige. Holland zieht Schiffbauholz fast allein von uns, England, Schottland und Frankreich einen Theil, und dasjenige, was die letztgedachten Länder aus andern Gegenden holen, wird ihnen durch die Frachten vertheuert. Selbst Hanf und Eisen, ein fremdes Product, wird oft von angeführten Ländern von uns gezogen; ein Beweis, dass sie es von uns ebenso wohlfeil als aus deren Quellen haben können.

Lebensmittel sind hier wohlfeiler wie in Holland, dahero müste der Arbeitslohn hier auch wohlfeiler seyn. Wann wir nun in den wichtigsten zum Schiffbau erforderlichen Dingen vor andern Nationen den Vorzug haben, so müssen wir den Verfall des hiesigen Schiffbaues in folgenden Ursachen, welche die Deputirten des Commercii als die Quellen des den ebengedachten Verfall bewirkenden Uebels ansehen, suchen und gewiss finden.

Es fehlet uns nämlich an geschickten und fleissigen Arbeitern,

1) Zu ergänzen: Stadt.

weil unsere Arbeiter unter der Fahne ihres Privilegiums, aber leyder! auf Kosten und zum Nachtheil des Publici, ohne Geschicklichkeit und ohne Fleiss für den Hunger gesichert sind; und da der Arbeitslohn einen wesentlichen Theil der ersten Kosten des Schiffs ausmacht, so werden diese Kosten, nach Maassgabe des mehreren oder wenigern Fleisses und der mehreren oder weniger Geschicklichkeit der Arbeiter vermindert oder vergrössert.

Letzteres ist leyder! der Fall, in welchem wir uns und zwar bis zu dem Grade befinden, dass auch die bekannte Prämie der hochlöbl. Admiralität den Nachtheil nicht ersetzen kann. Es bleibt also nichts mehr übrig, als dass durch hochobrigkeitliche Macht die Missbräuche gehoben werden, und dadurch der Schiffbau zu seinem möglichen Flohr gebracht werde.

Diese Absicht kann erreicht werden, wann

1. Ein Jeder, der ein neues Schiff hieselbst bauen lassen will, die Freyheit hat, diesen Bau entweder durch einen hiesigen Meister ausführen zu lassen oder dazu einen fremden zu rufen.

2. wann hiesige oder fremde Meister ihre Arbeiter aus den hieselbst Gelehrten oder aus der Nachbarschaft oder aus der Fremde nehmen und den Lohn, nach der Maasse ihrer Geschicklichkeit und ihres Fleisses mit ihnen bestimmen dürfen.

3. wann jeder hiesige oder fremde Meister so viele Lehrlinge, als ihm gefällig, annehmen kann.

Um hiesige abgelebte Leute aber ihres Unterhalts nicht zu berauben, so konnte man ihnen für ihre Lebens-Zeit oder vielmehr denen gegenwärtig hieselbst lebenden Amtsmeistern und Lohn-Knechten privative die Reparation der Schiffe überlassen.

Diese eben angeführten Punkte enthielten dann, nach der Deputirten des Commerci bester Kenntniss, diejenigen Abänderungen, worauf die Wiederherstellung unsers verlohrnen Schiffbaues vornämlich beruhet. Sie sind, ihres Ermessens, nicht ausser den Gränzen der Möglichkeit, sie sind daher der obrigkeitlichen Gewalt unterworfen, auch selbst nach den durch Rath- und Bürger-Schluss bestätigten Statuten des Schiffbauer-Amtes.

Und nunmehr bleibt oftbemeldeten Deputirten nichts mehr übrig, als diese nach ihrer Ueberzeugung für unsern Staat wichtige und wohlthätige Sache der Stadtväterlichen Aufnahme und ernsten Unterstützung Eines Hochedlen und Hochweisen Rathes auf das angelegentlichste zu empfehlen. Denn, wenn dieses Gewerbe aus seiner Unthätigkeit wieder aufgeholfen und zwar selbst in dem Grade in Flohr gebracht wird, dass wir auch für fremde Nationen Schiffe bauen können, wie die Bremer thun, so wird solches ein neuer ergiebiger Nahrungs-Zweig für unsern Staat, dessen Wohlthätigkeit sich über alle hiesige Einwohner erstreckt, und für dessen geschehene Beförderung unsere Nachkommen mit dankbarem Gefühl uns seegnen werden.

Um nun diesen Plan, dessen Ausführung unsere Schiffsrheeder und Handwerker so lange gewünscht, jedoch, in Betracht der nach

den gegenwärtigen Kriegs-Zeiten obwaltenden Gegenstände, mit möglichster Vorsicht, insoweit es jetzo schon thunlich ist, zur Ausübung zu bringen, und für die Zukunft, da der Friede eintritt und der Plan sodann völlig wird vollzogen werden können, zu reguliren; und damit sowohl die Nothwendigkeit und der allgemeine Nutzen als wie auch die Möglichkeit der Ausführung dieses Plans Einem Hochedlen und Hochweisen Rathe desto genauer bekannt werde: so haben die Deputirten des Commercii Hochdenselben hiemit ergebenst darum ersuchen wollen, eine besondere Commission hochgeneigt anzuordnen, und zu derselben den S. T. Herrn Syndicum Sillem und Se. Wohlw. den Herrn Senatorem Lütckens zu ernennen, mit welchen einige Mitglieder der Deputation des Commercii über den wichtigen Gegenstand dieses Antrages conferiren können.

Uebrigens behändigen die Deputirten des Commercii im Anschluss das von Hr. Peter Siemen et Consorten ihnen gewordene Supplicatum, in welchem Selbige wegen ihres hieselbst neu erbaut gewordenen, Zee-Nimph benannten und 93 Lasten grossen Schiffes, um die bishero von der hochlöbl. Admiralität ausbezahlte gewöhnliche Prämie anhalten. Deputirte des Commercii können, nach demjenigen, was sie wegen des verfehlten Endzwecks dieser Art Vergütungen oben vorgestellet und erwiesen, in Betracht des Anschlusses weiter nichts hinzufügen, als dass sie es dem weisen Ermessen Eines Hochedlen und Hochweisen Rathes gänzlich überlassen, in wie ferne Hochderselbe das Ansuchen der zu vorbemeldeten Supplicanten zu unterstützen für gut finden mögte.

In der festen Ueberzeugung, dass Ein Hochedler und Hochweiser Rath an einem so heilsamen Werk, als der Schiffbau ist, den grössten Antheil zu nehmen, keinen Zweifel tragen werde, haben Deputirte des Commercii schliesslich die Ehre zu versichern, dass sie gegen Hochdenselben dafür in unbegrenzter Dankbarkeit und Verehrung allstets beharren werden.

Comm.-Dep. Prot.

9.

Des hamburgischen Syndicus Sillem „Gedanken wegen Verbesserung der hiesigen Schiffbauerey“, 1782, April.

§ 1.

Wenn irgend eine Profession der ganzen Aufmerksamkeit eines Staats würdig ist, so ist es gewiss die Schiffbauerey. Ihr Nutzen verbreitet sich fast über alle Stände, ja über das ganze gemeine Wesen. Werden irgendwo viele Schiffe gebaut, so wächst die Anzahl der Meister, Gesellen und Lehrlinge, und mit diesen die Anzahl nützlicher Einwohner. Der Schiffbau ernährt viele andere Handwerker, als Schmiede, Reepschläger, Segelmacher, Blockdreher, Mastenschneider, Tischler, Mahler u. s. f. Die Provian tirung der Schiffe ernährt den Becker, den Brauer, den Schlachter und andere. Mit der Schiffbauerey

ist die Rheederey verknüpft, sie macht, dass das Geld für die Frachten nicht ausserhalb Landes geht, sondern im Staate bleibt, und dass noch hin und wieder etwas von Fremden auf die Frachten gewonnen wird. Die Lieferung der Schiffsbau-Materialien, als Holz, Hanf, Eisen, Pech, Theer u. s. f. verursacht, dass sowohl der Kaufmann als der Makler gewinnt. Der Staat hat einen unmittelbaren Vortheil, durch die Verzollung der Schiffsbauaterialien. Der Verkauf hier gebauter Schiffe an Fremde bringt unmittelbar Geld ins Land. Die Lage der Stadt ist auch hiezu vorzüglich eingerichtet. Es fehlt hier nicht an Schiffwerften, und es könnten deren in und ausser der Stadt noch wohl einige ausgefunden werden. Das Schiffsbauholz ist hier gewöhnlich in einem leidlichen und wohlfeilern Preise als in Holland und Engelland, wohin es oft von hier geschickt wird, und dafür zuweilen sehr theure Frachten bezahlt werden müssen, so wie z. E. itzt die Fracht 20 F. per Last ausmacht.

§ 2.

Ohne in überflüssige geschichtliche Untersuchungen des Ursprungs dieses Gewerbes in Hamburg zu verfallen, will ich nur kürzlich anführen, dass derselbe schon im Anfange des 16. Saeculi hier existirt haben müsse; denn die Amtsrollen sind vom Jahre 1544. Diese Rollen sind nachgehends Ao. 1712 vor der Kayserlichen Kommission producirt und von derselben konfirmirt worden. Schon vor langen Jahren ward der Schiffbauer-Brock und die dortige Gegend, als hinterm Boden, und der Kehr wieder grösstentheils diesem Betriebe gewidmet, und die Plätze, worauf Schiffe gebaut, wurden von der Grundhauer befreyet; wovon aber die meisten wieder bey der Abnahme des Amts zu andern Endzwecken ausgethan worden.

S. Kämmerer Grundhauer-Buch.

Seit der Zeit und bey dem Mangel der Concurrrenz der Nachbarschaft, wie auch bey den beständigen Begünstigungen, die Senatus diesem Nahrungs-Zweige gab, muss die Schiffbauerey hier ausserordentlich geblühet haben. Die ersten Spuren des Verfalls findet man in diesem Jahrhunderte. Anno 1744 supplicirten gleichwohl noch 15 Amtmeister, dass die Admiralität wegen des Abgangs der Nahrung ein Prämium für die hier gebauten Schiffe aussetzen mögte. Allein ungeachtet dieses Prämii hat dies Gewerbe sich immer mehr von hier gewandt, sodass von den 15 damals noch übrig gewesenen Schiffs-Zimmermeistern jetzt nur noch 7 existiren, die sich Amtmeister nennen, wovon aber nur 2 à 3 in Reflexion kommen, nämlich:

Gerhard Iben,

Hinrich Brinckmann, ist ohne Credit.

Joachim Iben, nennt sich Meister, ist aber in der That Tagelöhner und tritt seinem Bruder seine 3 Lehrknechte ab.

Georg Hinrich Iben, mit dem ist es eben so beschaffen, als mit dem vorigen.

Johann Rudolph Iben,

Johann Hinrich Suhl, hat vor kurzer Zeit im Zuchthause gesessen.

Johann Christoph Martens, thut nichts, als dass er Magdeburger Kähne reparirt.

Dahingegen sind aufm Lande privilegirte Schiffszimmermeister, als aufm Hamburger Berge 4 oder 5, und aufm Stadt-Deiche 6, worunter 2, als aufm Stadt-Deiche Torpe und aufm Hamburger Berge Fadtman, sich sehr hervorthun. Der Tagelöhner, welche nebst den Meistern das Amt ausmachen, sind etwa 120.

§ 3.

1. Eine der grössten Ursachen des Verfalls der hiesigen Schiffbauerey ist unstreitig in der Concurrenz fremder und besonders benachbarter Staaten, die Schiffbauerey treiben, zu suchen. Der König von Preussen lässt zu Havelberg Schiffe bauen, welche hier verkauft werden. In Bremen ist eine freye, keinem Amtszwange unterworfenene Schiffbauerey. Vormalis liessen die Bremer hier Schiffe bauen, jetzt aber ist es umgekehrt. Sie sollen in kurzer Zeit 28 Schiffe und unter denen verschiedene für hiesige gebaut haben. Im Reigerstiege lässt Berend Roosen alle Jahre 1 à 2 neue Schiffe bauen. Die Arbeiter empfangen von ihm ein geringes Tagelohn, und der Meister selbst soll, ausser freyer Wohnung und einigen andern kleinen Avantagen täglich nur 2 $\frac{1}{2}$ erhalten. Altona hat die Menge Schiffswerfte, und alle sind voll Arbeit. Man sagt, dass dort itzt 9 neue Schiffe sich aufm Stapel befinden, da hier nur 3 in Arbeit sind. Im Oldenburgschen, Ostfriesischen, zu Kiel und in andern benachbarten Orten sind Schiffbauereyen errichtet.

2. Die hiessigen immer theurern Nahrungsmittel werden als ein Hinderniss angeführt. So gänzlich aber können sie es nicht ausmachen, weil in Holland und Engelland, woselbst es noch theurer ist, der Schiffbau gleichwohl floriret. In Altona ist es nicht viel wohlfeiler.

3. Das Amt führt auch als eine Ursache des Verfalls die hohen Holzpreise und den Holzzollen an, welche mit andern Ländern an der Weser und Ostsee in keinem Vergleiche stehen sollen. Allein mit den höheren Preisen des Holzes ist unstreitig auch der Preis der erbauten Schiffe gewachsen. Es ist unglaublich, dass das Holz in Bremen viel wohlfeiler seyn sollte. Allein sie sollen daselbst schlechteres nehmen.

4. Führt das Amt an, dass in der Stadt nicht Plätze genug, und solche sehr bebaut und beklemmt wären. Allein es giebt hier wirklich ledige Plätze. Bey einer den 15. dieses angestellten Visitation dererselben habe ich den einen beym Theerhofe leer befunden. In der Stadt sind mir inzwischen nur 4 bekannt, 2, die die beyden Iben inne haben, und 2 aufm Theerhofe. Diese letzten werden gemiethet. Die andere Arbeit geschieht auf dem Wasser, woselbst sie nicht so gut wird.

5. erwähnt das Amt der Trockenheit vor den Werften und im ganzen Haven. Es ist unstreitig, dass wegen dieser Trockenheit bey Ostwinde und niedrigem Wasser fertige Schiffe oft 4 und mehr Wochen liegen bleiben, ehe sie ablaufen können, und derweile das Werft nicht gebraucht werden mag.

6. Die 6te Ursache ist die immer mehr sich vermindernde Anzahl der Tagelöhner und der Mangel an geschickten Arbeitern. Es ist wohl wahr, dass die Zahl der Arbeiter im jetzigen Kriege schwer zu ergänzen ist, da alle Hände auswärtig zu Kriegsschiffen und zu Mariniers gebraucht werden, und da so viele Schiffbauereyen in der Nachbarschaft sind. Allein dies würde im Frieden anders werden, woferne nicht der Fehler in dem Amts-Zwange steckte. Denn

7. die grösste und vielleicht einzige Ursache des Verfalls der hiesigen Schiffbauerey besteht in dem Amtszwange, in den Fehlern der Gesetzgebung und in den Mängeln der Schiffbauer-Ordnung. Es ist unglaublich, wie weit die Meister, besonders die beyden Iben, das Monopolium treiben. Die noch zur Schiffbauerey vorrätigen Plätze werden von ihnen mit Holz und Materialien beklammert. Sie suchen nur die Zahl der Lehrknechte zu vermehren, um 2 $\frac{1}{2}$ für sie bey der Arbeit anzurechnen, da sie ihnen hinwieder eine Kleinigkeit geben. Tagelöhner werden Meister bloss um ihre Lehrbursche abzugeben. Kein Mensch kann bey ihnen fortkommen. In kurzer Zeit haben 2 Leute hier Plätze zur Schiffbauerey gesucht, sind aber abgewiesen worden, wovon der eine sich im Reiherstiege, der Andere in Altona gesetzt hat, bey welchem Letzteren schon 3 Schiffe für Hamburger gebaut sind.

§ 4.

Es ist überflüssig der vielen Schiffbauer-Ordnungen zu erwähnen, welche von 1622 an und vielleicht noch eher publicirt worden, die aber fast alle gleiches Inhalts sind. Genug ist, dass die jüngste Ordnung im Jahre 1712 ihren Anfang genommen. Dieselbe ist den 13. Octob. 1712 von Erbgesessener Bürgerschaft approbirt, und nachher als eine Beylage Art. 50 des Hauptrecesses demselben beygefügt worden. Als man 1744 das Prämium für die neuerbauten Schiffe ertheilte, ward zugleich ein Entwurf einer neuen Ordnung beliebt, welche zwar in die Feder gefasst worden, aber vermuthlich der vielen Hindernisse wegen liegen geblieben ist.

§ 5.

Die Fehler dieser Schiffbauer-Ordnung werden nunmehr zu untersuchen seyn. Dass darin der Verfall des Amts hauptsächlich zu finden sey, zeigt sich dadurch am deutlichsten, dass die Werfte aufm Hamburger Berge und aufm Stadtdeiche in guter Aufnahme sind. Die Fehler der Schiffbauerey-Ordnung sind folgende:

1. Es ist der Lohn der Tagelöhner zu hoch gesetzt. Nach der Ordnung ist er in den Sommer-Monaten 30 β , in den Winter-Monaten

20 β . Nach der Praxi aber ist er in jenen Monaten und zwar bey neuer Arbeit 30 β , bey alter Arbeit aber 32 β , in den Winter-Monaten aber bey neuer Arbeit 22 β , bey alter Arbeit aber 24 β . Da der Lohn aufm Lande und in Altona im Sommer 24 β und im Winter 20 β oder unbestimmt ist, so ist leicht abzusehen, dass das Amt dabey nicht bestehen könne.

2. Diesen Lohn empfängt jeder Tagelöhner unbedingt, er sey alt oder jung, schwach oder stark, geschickt oder ungeschickt, fleissig oder träge. Anderer Orten wird der Lohn nach der Geschicklichkeit und dem Fleisse gesetzt.

3. Es steht zwar schon in der alten Ordnung § 9, dass den Meistern erlaubt seyn solle, nicht allein, wenn die Arbeiter aus der Arbeit gehen, sondern auch zum Besten des Commerzii, damit an solchen Leuten kein Mangel sey, fremde, tüchtige Knechte hereinkommen, Bürger werden zu lassen und in Arbeit zu nehmen. Vermuthlich aus Furcht vor den Tagelöhnern ist dies bisher selten oder wenig ausgeübt worden, und wenn etwa fremde employret werden, so streuben sich die Tagelöhner, mit ihnen an einem Schiffe zu arbeiten.

4. Es steht zwar schon in dem besagten 9ten § der Ordnung, dass, wenn das hiesige Commerzium darum ansuchen wird, oder im Fall es sich begäbe, dass die Zimmermeister sich der Arbeit unterzögen, Senatui freystünde, nachdem vorher das Amt vernommen, einen oder mehr Meister, von deren Tüchtigkeit und dass sie anderwärts redlich gelernet, man gute richtige Kundschaft hat, gegen eine von demselben zu determinirende und nach Maassgebung des 10ten Artikels des Reglements der Aemter und Bruderschaften zu erlegende, billigmässige Diskretion zu admittiren, und das Amt solche unweigerlich anzunehmen schuldig sey.“

Da inzwischen das Amt immer vernommen werden soll, und solches immer bey einer jeden Annehmung konkurriert, so ist es dazu wohl nie gekommen; zumahlen da, wenn auch nur ein Meister übrig wäre, selbiger das Amt in seiner Person allein zu erhalten wünschen und niemals in die Aufnahme eines Fremden einstimmen würde.

5. dürfen, vermöge Vergleichs d. 1699 die Meister nicht mehr als 3 Lehrknechte, die Alten aber nicht mehr als 4 halten, wodurch allerdings die Anzahl der Arbeiter und die Aufziehung geschickter Subjekte geschwächt wird.

§ 6.

Die 1. und 2. der angeführten Ursachen lässt sich füglich nicht zwingen. Was den hohen Zollen des Holzes anbelangt, worüber das Amt sich beschweret, so wäre die Frage, ob nicht eine kleine Rückgabe vom einkommenden Zollen des Holzes zu introduciren sey, welches wirklich zum Schiffsbaue gebraucht wird, auf die Art, wie eine Rückgabe der Matten und Accise von denjenigen Lebensmitteln statt hat, die zum Schiffsgebrauche ausgeführt werden. Allein der Zollen von eingehendem Schiffsbauholze wird nicht in Betracht kommen

können. Von Elbwerts eingehendem wird gar nichts bezahlt. Von Seewerts einkommendem aber wird auf dem Herren-Zollen von dem Mark $\frac{1}{2}$ β Spec., von 100 \mathscr{L} also 1 Rthr. 2 β Spec., aufm Bürger-Zollen aber $\frac{3}{8}$ Pc., d. i. von 100 \mathscr{L} : 6 β Spec. entrichtet. Was 4. die geringe Anzahl der Bau-Plätze in der Stadt anbetrifft, so ist vorgängig zu untersuchen, ob die hiesigen wenigen, zum Theil schlechten Meister mehrerer Plätze bedürfen. Wenn aber solches seyn sollte, so muss man sehen, ob nicht noch einige von den alten Plätzen für den Schiffbau mittelst der Kämmerey reklamirt werden oder ob nicht sonst noch einige Plätze in der Stadt ausfindig gemacht werden können? Aufm Grassbrocke könnten noch die schönsten Plätze ausgewiesen, und mit den Schlächtern und Boué, die diese Plätze in Miethe haben, darüber tractirt werden. Ueberdem ist der Contract der Schlächter den 1. May 1774 auf 10 Jahre geschlossen, und läuft also den 1. May 1784 zu Ende. 5. Der Trockenheit vor den Werften und des Havens muss, so viel möglich ist, theils durch Befehle an die Amtsmeister, die Spähne und den übrigen Unrath vor den Werften nicht liegen zu lassen, theils durch Veranstaltung der Düpe abgeholfen werden. 6. Die geringe Anzahl der Arbeiter wird hoffentlich bald vermehrt werden können, wenn nur mehr Freyheit im Amte seyn wird. 7. Den Fehlern der Schiffbauerey-Ordnung muss dadurch abgeholfen werden:

ad 1. Dass jeder Tagelöhner nach seinem Fleisse und nach seiner Geschicklichkeit belohnt, und die Unnützen abgeschafft werden, und dass jedem Meister freygelassen werde, mit seinen Gesellen zu akkordiren, wie er will und kann. Diese verhältnissmässige Belohnung der verschiedenen Tagelöhner läuft nicht wider das Gesetz; da dessen Sinn unmöglich seyn kann, einem offenbaren Taugenicht eine tägliche Belohnung seines Müssigganges von 32 oder 24 β zu ertheilen.

ad 2. Muss den Meistern, wie auch den Eigenthümern der zu bauenden Schiffe eine unbedingte Freyheit gelassen werden, statt schlechter Tagelöhner geschickte Hauszimmerleute, Tischler, oder wer es sey, aus der Fremde oder von hier anzunehmen. Hält ein Tagelöhner sich beschwert, so kann er sich bey dem Amts-Patron beklagen. Von dessen Ausspruche aber muss kein Rekurs ans Amtsgericht noch sonst irgend ein Remedium stattfinden. Dies ist schon in der That der Sinn des § 9 der alten Ordnung, und kann also kein Gravamen hierüber Platz greifen.

ad 4. Es muss die unbedingte Freyheit Senatui ertheilt werden, neue Meister aus hiesigen oder fremden Personen anzunehmen, ohne dass, so wie in der alten Ordnung steht, das Amt darüber vernommen werde. Nur allein könnte es wegen des 3. Artikels, 10 ten Titels des Aemter-Reglements über das von dem neuen Amtsmeister zu entrichtende Quantum gehört werden; jedoch bliebe dem Rathe die Moderation dieses Quanti abermal vorbehalten.

ad 5. kann es nicht schaden, wenn, en faveur der Meister, ihnen erlaubt wird, mehrere Lehrknechte anzunehmen, obgleich die Tagelöhner dagegen sehr protestiren werden. Nur aber müssten

die Meister sich zugleich die andern vorgeschlagenen Freyheiten gefallen lassen; sonst würde die Annehmung neuer Lehrknechte den Zwang vermehren.

Da in allen diesen Abänderungen fast garnichts Neues oder den Rollen der Schiffbauer Widriges enthalten ist, so sehe ich nicht ein, was das Amt mit Rechts-Bestande dawider einwenden sollte.

8. Noch eine Hülfe steckt in der immer grössern Begünstigung der Zimmerleute auf dem Lande, wodurch schon ganz allein das Amt mit der Zeit immer mehr geschwächt und gebeugt werden kann. Man muss immer mehr Plätze auf dem Lande aufsuchen. Man muss den privilegierten Meistern auf dem Lande möglichst favorisiren und ihnen allenfalls, mit der Zeit, für wohlgebaute Schiffe einen Recompens ertheilen.

§ 7.

Die Art, diese Sache zu betreiben, ist folgende:

1. Man muss eine Kommission mit dem Amte sowohl mit den Meistern als mit den Deputirten der Tagelöhner halten und mit ihnen sowohl über die Ursachen des Verfalls der Schiffbauerey als über die Mittel, solcher wieder aufzuhelfen, wie auch über den Inhalt der zu publicirenden Ordnung reden.

2. Man muss eine neue Ordnung entwerfen, und solche von der Bürgerschaft approbiren lassen. Ist gleich die Schiffbauer-Ordnung von der Kayserlichen Kommission konfirmirt und in den Haupt-Recess eingeführt, so gehört dieser Artikel doch unter diejenigen, welche ohne Kayserliches Zuthun abgeändert werden können. Auch steht im Art. 6 des ersten Titels des Aemter-Reglements:

„die Erweiterung der Aemter bleibt, pro re nata et utilitate civitatis, bey dem Rathe, wie es vor dem gewesen ist,“ und ebendasselbst im 2. Artik. des 3. Titels: „diejenigen Statuten, Rollen und Artikel, so wider die gesunde Vernunft und dem gemeinen Besten zuwider seyn, sollen gänzlich zernichtet und entkräftet seyn.“

§ 8.

Es ist freylich zu vermuthen, dass das Amt, besonders die Tagelöhner wider diesen Rath- und Bürger-Schluss, wenn er zu Stande kommen sollte, einen Aufstand erregen oder ad Caesarem gehen dürften. Allein von dem Aufstande kann ich mir keine gefährlichen Folgen besorgen; theils weil der Meister nur 7 und der Tagelöhner in Allen nur 120 sind; theils weil der Frevel der Handwerker in neuern Zeiten ziemlich gebrochen ist; theils weil die mehrsten Tagelöhner hier Weiber und Kinder haben und also so leicht nicht gänzlich wegziehen werden; theils weil die mit dem Schiffbauer-Amte verwandten Aemter, z. B. Hauszimmerleute und Tischler, wohl nicht mit austreten dürften, da sie statt der unnützen Tagelöhner gebraucht werden sollen. Jedoch muss man sich freylich zu dem rechten Zeitpunkt erkundigen, ob auch ein Mangel an Leuten sey, damit die Arbeit nicht stocke. Man kann die Winterzeit dazu wählen. Nimmt

man andere Handwerker und die Meister aufm Lande zu Hülfe, so kann nicht leicht eine Stockung entstehen. Ist aber dies nicht, so ist das Austreten der Tagelöhner ein wahres beneficium.

Vor dem Reichsprocesse, glaube ich, dass man sich noch viel weniger zu fürchten habe, weil in der That nichts Neues, nichts der Gerechtigkeit zuwiderlaufendes, nichts den Amts-Statuten widersprechendes statuiert werden soll. Man müsste aber der Appellation, weil es eine Policy-Sache sey, nicht deferiren, im Voraus es in Wien einleiten, dass auch daselbst nicht deferirt würde, und zu seiner Zeit Supplicam pro denegandis processibus übergeben.

Unstreitig würde es, bey der jetzigen Lage des kayserlichen Hofes, besser seyn, wenn die Sache vielmehr an den Reichs-Hof-Rath als an Reichskammergericht gelangte. Sollte das Amt ans letzte gehen, so wäre die Frage, ob nicht exceptiones incompetentis fori zu opponiren wären, da Camera judicium non concurrens ist, wenn von dem sensu privilegii die Rede ist, welches a Caesare konfirmirt worden. Bey Ergreifung der Exception müsste man sich in Wien Mühe geben, dass die Sache a judicio camerali avocirt würde.

Einige haben schon den Gedanken gehabt, man wolle der Bürgerschaft proponiren, dass die neue Ordnung a Caesare konfirmirt werden solle, oder dass der Kayser selbst eine neue Vorschrift gäbe. Allein hierbey habe ich Bedenken, weil es der Autonomiae Senatus schadet und sehr weitläufig werden dürfte.

Comm.-Dep. Prot.

10.

Schiffbau-Privileg, von der Stadt Emden verliehen, 1741, Juli 5.

Wir Bürgermeister und Raht der Stadt Emden thun kund und bekennen kraft dieses. Demnach hiesige Bürger und Eingesessene Ayold Janssen Krull nebst Harmen Janssen Wychmann, zu Aufrichtung einer binnen dieser Stadt anzufangenden Schiffs-Bauerey sich erbothten, und zu Anwackerung sothanen nützlichen Werks einige Privilegia zu verleihen geziemend verlanget haben, dass Wir, mit Zuziehung des Viertziger Collegii, denenselben, ihren Compagnons, Mit-Rehdern und Interessenten, die entweder mit ihnen in Maatschappey zu treten, oder sonsten absonderlich die Schiffs-Bauerey alhier zu stiften gesonnen, nachfolgende Vorrechte und Freyheiten zu gestatten keinen Umgang nehmen wollen, thun solches kraft dieses und dergestalt:

1. Dass zufohrderst an Krull und Wychmann, samt denen mit ihnen eintretenden Participanten und deren Successeurs behuff der Schiffs-Zimmerey vermöge desfalls absonderlich ausgefertigten Concession, ein gewisser Raum auf dem sogenannten Africanischen Warff, umb darauf den Schiff-Bau zu exerciren, solange das Zimmern der Schmack- und andern grossen Schiffen im Stande bleiben wird, zum unbehinderten Gebrauch, ohne Entgelt nuss eingeräumt werden solle.

Baasch, Beiträge.

20

2. dass alle zu dem Schiffs-Bau dienliche und würcklich verbraucht werdende Materialien, als Holtz, Eisen, Pech, Theer, Werk, fertige Segel, Wand und was deme mehr anklebig, welche entweder über See oder von der Embse für Rechnung derer Rehderen anhero kommen, von Zoll- und Krahne-Geld (:insoweit selbige sich der Krahne nicht bedienen:.) befreyet seyn sollen.

3. dass von denen alhier binnen dieser Stadt neu gezimmerten in specie Schmack- und grössern Schiffen, bey dem Verkauf, wenn die Rehder solche Schiffe zum ersten Mahl von dem Helling aus der Faust oder sonst verhandlen, der sonst gewöhnliche hunderste Pfennig nicht bezahlet werden solle.

4. dass alle diejenige Schiffe, welche hieselbst neu gemacht werden, von Last-, Tonn- und Baken-Geld jederzeit und bey aller Gelegenheit eximiret seyn sollen.

5. dass hingegen alle frembde sodann künftighin ausserhalb Landes angekaufte hierkommende Schiffe, der Observantz gemäss, mit dem Last-, Tonn- und Baken-Geld beladen und beschwehret bleiben.

6. Umb solches im Verfolg zu unterscheiden, die in dieser Stadt neu zu zimmerende Schiffe, ohne Entgeltnuss, auf dem Zoll-Comtoir mittelst jedesmahlige Angabe registriret werden sollen.

7. dass die Interessentes hiesiger Schiffszimmerey, ohne dass sie nöhtig haben, sich der Stadts Fuhrleuten zu bedienen, in Ansehung derer zum Schiff-Bau erforderlichen Materialien, doch nicht weiter, ihre eigene Pferde und Schlitten gebrauchen mögen.

8. dass alles bey dem Schiffs-Bau nohtdürftig auf dem Schiffs-Zimmer-Warf von denen Zimmerleuten und deren Handlangeren, unter der Arbeit consumiret werdende Bier, wann es jedesmahl richtig bey dem Comtoir gemeldet und ein Passir-Zettel gehohlet worden, accisfrey, niemand aber unter dem Praetext enig Bier ohne Licent anderwärts einzulegen oder nach ihre Wohnunge oder sonst irgendwo andersthin von dem Warf zu verschleppen bemächtiget, sondern solches als eine Fraude angesehen, und wer an der Contravention schuldig befunden wird, jedesmahl in 25 G. brüche verfallen, dafür die Rehder dann, wegen Unterschleifs ihrer Arbeiteren verantwortlich seyn sollen.

9. Damit aber die oben art. 2 gestattete Zoll-Freyheit nicht zum Missbrauch gereiche, sollen die Compagnons der Schiffs-Bauerey weder selbst noch durch andere alhier keinen Holtzlahden, weder Eisen-Krahm, noch auch Pech- und Ther-Handel, so selbst nicht das Segelmacher-Handwerk treiben, und endlich

10. bleibet dasjenige Holtz, Eisen und andere Materialia, welche von hiesigen Holtz-Handelaren, Eisen- und andern Krähmeren binnen dieser Stadt zum Schiffbau gekauft werden, von der Art. 2 angelegten Zoll-Freyheit ausgenommen, im massen desfalls so wenig eine Abschreibung des Zolls als Remise des Krahn-Geldes statt haben kann.

Zu mehrere Versicherung haben Wir diese in alle Wege von

Unss zu handhabende Vergünstigung mit aufgetrucktem Staats-
Insiegel und Unsers Secretarii Unterschrift bestärken lassen.

Geschehen Emden auf dem Rahthause den 5. Julii 1741.

Emdener Stadtarchiv. Original mit Papiersiegel.



11.

Octroy

für die sich angegebene Entrepreneurs, welche eine Schiffbauerey in
Embden anlegen wollen. Berlin, 1751, August 6.

Nachdem Seine Königliche Majestät in Preussen, Unser allergnädigster Herr, vernommen haben, wie sich zu Embden einige Entrepreneurs angegeben, welche daselbst eine importante Schiff-Bauerey anlegen wollen, und dann dieselbe allerunterthänigst gebethen, ihnen darüber ein besonderes Octroy zu ertheilen: so haben allerhöchst gedachte Seine Königl. Majestät, weil dieses Vorhaben zu Aufnahme Dero Stadt Embden und derselben Handels abzielet, sothanem Suchen in Gnaden Statt gegeben, mithin dabey die von ermeldeten Entrepreneurs sich ausgebethene Puncte, wie solche hiernächst werden angeführet werden, accordiret.

Sie thun das auch, octroyren und privilegiren sothane Entrepreneurs hiedurch und in Kraft dieses, in mehrerwehnter Stadt Embden eine Schiff-Bauerey anzulegen, dergestalt und also, dass

1. ein bequemer Ort oder Warff zu dem Ende von dem dortigen Magistrat ohnentgeldlich angewiesen werden solle.

2. Sollen diese Entrepreneurs die Freyheit haben, einen eigenen Krahn, jedoch lediglich zum Behuf ihrer Schiff-Bauerey auf solchem Warff anzulegen, auch

3. alle zum Schiff-Bau einkommende und mittelst richtiger Nachweisung dazu würcklich verbrauchte Materialien von dem Stadt-Zoll gänzlich befreyet seyn.

4. Soll jedes See-Schiff, welches in Embden von Grund auf neu gebauet, auf eben dem Fuss, wie es in Preussen darunter gehalten wird, für einen sechsten Theil des Licents von allen darin eingehenden und ausgehenden Waaren auf sechs nach einander folgende Jahre, sowohl in Embden als in denen übrigen königlichen Hafen befreyet seyn; wie denn auch, wenn ein dergleichen zu Embden neu erbauetes Schiff an einen Seiner Königlichen Majestät würcklichen und in Dero Landen wohnenden Unterthanen verkauft wird, sodann ein solcher Käufer die Zoll- und Licent-Freyheit pro rata der fortwährenden sechs Jahre zu geniessen haben soll; wofern aber ein solches Schiff an einen auswärtigen verkauft wird, so cessiret von solcher Zeit an erwähnte Licent-Freyheit.

5. Wird zwar die Zoll-Freyheit derer Bau-Materialien von allen neuen Schiffen, sie seyn klein oder gross, und selbige mögen ihre

Fahrten thun, wohin sie wollen, die Licent-Freyheit von denen Waaren zu $\frac{1}{6}$ tel auf 6 Jahre, aber nur für diejenige neue Schiffe verstanden, welche ordentlich zur See fahren, und cessiret selbige bey allen Fahrten, so nicht weiter als bis Amsterdam oder andere holländische Hafen, imgleichen nach Hamburg und Bremen gehen, als in welchen Fällen die Schiffe ihren vollen Licent entrichten müssen. Auch sollen

6. dergleichen neu gebauete Schiffe, wenn sie zum erstenmahl verkauft werden, nicht schuldig seyn, nach bisheriger Gewohnheit 1 Procent von ihrem Werth an die Embdensche Cämmerey zu bezahlen, sondern davon frey seyn. Werden aber sothane Schiffe zum zweytenmahl oder ferner verkauft, so bekommt die Cämmerey davon das ihrige.

7. Sollen diejenige Schiffe, welche in Sr. Königl. Majestät Königreich Preussen und Dero Herzogthum Pommern erbauet werden, auch auf sechs Jahre von ihren Waaren bey dem Embdenschen Stadt-Licent zu ein Sechstel Theil ebenfalls frey seyn; wovon jedoch die Embdische und gesamte übrige Ostfriesische Einwohnere ausgeschlossen werden, allermassen wenn solche auf ihre in Königsberg oder Stettin neu-erbauete Schiffe auch in Embden dergleichen Frey-Jahre geniessen würden, sie die Schiffe nicht in Embden, sondern in andern königl. Hafen erbauen lassen möchten, folglich der intendirte Endzweck, dass nemlich Stadt und Land mit zusammengesetzten Kräften eine importante Schiffbauerey in Embden anlegen soll, alsdann nicht erreicht werden würde. Endlich und

8. soll dieses Octroy und Concession, auch die darin accordirte Freyheit vom 1. Januarii 1752 an seinen Anfang nehmen und auf zwanzig folgende Jahre dauren unde gelten.

Mehr Allerhöchstbemeldete Seine Königl. Majestät befehlen nun allen und jeden Dero Krieger- und Domainen-Cammern, nicht weniger Dero gesamten Magisträten, insonderheit dem zu Emden, Zoll- und Licent-Bedienten, auch sonst einem jeden, welchem es angehen möchte, in Gnaden, sich darnach überall auf das genaueste zu achten, mithin die Eingangs berührte Entrepreneurs bei gegenwärtigen Octroy, auch denen darin enthaltenen sämtlichen Puncten und Clausuln jederzeit kräftigst zu schützen und zu handhaben.

Uhrkundlich unter Seiner Königl. Majestät höchst eigenhändigen Unterschrift und beygedruckten Insiegel. So geschehen und gegeben zu Berlin den 6. Augusti 1751.

Friedrich.

Emdener Stadtarchiv. Original, mit Siegel.

Des Lieutenant v. Essen Project, um in Emden eine Schiffsbau-Compagnie zu errichten, 1779.

In Holl- und Engelland wird der Schiffsbau aufs höchste getrieben, und ist ein Hauptzweig der Handlung, wodurch viele tausend Menschen ernähret werden, und wodurch der Staat sehr grosse Summen profitiret. Da aber alle Schiffsbau-Materialien allda und das Arbeitslohn und alles sehr theuer ist, so würde zu Emden ein Kauffahrthey-Schiff zu bauen, kaum $\frac{2}{3}$ tel soviel kosten und ein unsäglicher Vortheil vor diese Provinz und alle übrige Königl. Länder seyn.

Da Königsberg, Memel, Stettin, Elbing und andere See-Städte in unsern Landen je länger je mehr grosse Handlung zur See nach Holl- und Engelland, Frankreich etc. treiben, so würden diese Emdensche Schiffe überall genug Fracht bekommen, man würde endlich einmahl mehr preussische Schiffe in die Ost- und Nordsee sehen, und unsere See-Provinzen nach und nach mehr See-Volk, mehr Schiffe und mehr Reichthum bekommen, weil ohnstreitig der See-Handel die Seele des gantzen Commercii ist. In Memel und anderswo können die Kaufleute oft ihre Waaren nicht verschicken, wann keine Schiffe aus Holl- und Engelland da sind, und es würde gewiss ein sehr grosser Vortheil seyn, wann Emden solche in Menge überall in unsere See-Staaten hätte. Jetzt ziehen die Holl- und Engelländer den grössten Profit von der preuss. Handlung, weil sie nur mit ihre Schiffe die Waaren holen und versenden. Es ist also ein höchst nothwendiger Articul der Handlung, selbst eigene See-Schiffe zu haben und daher eine Compagnie zu etabliren, und zwar:

1. Diese Compagnie könnte bestehen aus 1 Director, 1 Vice-director, 6 Assessores, 2 Secretarii und andere Unterbediente, welche alles dirigiren, den Ankauf der Schiffsbau-Materialien, des Schiffsbauens, der Versendung und Befrachtung, auch der Equipirung der Schiffe.

2. Um diese Schiffsbau-Compagnie und einen Fond zu etabliren, könnten 300 Actien, jede von 1000 Rthlr. preuss. Cour. vor der Hand hinlänglich seyn, folglich ein Capital von 300 000 Rthlr.

3. Eine Actie in dieser Compagnie zu haben, könnten alle Aus- und Einländer, und besonders die grosse Negocianten in unsern Staaten eingeladen, und selbst der Adel und die vornehmsten Staats-Bedienten daran Theil nehmen.

4. Alle Jahre müsste von der Compagnie die Rechnung abgelegt werden, und ein jeder Interessent die Procente davon erhalten nach Maassgabe des Profits.

5. In allen preussischen Seestädten müsste anbefohlen werden, vorzüglich diese Emdensche Schiffe zu befrachten und zu gebrauchen, und müssten diese Schiffe gleich die andere verassecuriret werden.

6. Das Schiffsbauholz und andere Baumaterialien kann nach Emden in Menge durch Contracte geliefert werden, theils aus unsere eigene, theils aus fremden Provinzen.

7. Aus Holland können die geschicktesten Schiffsbaumeister nach Emden hingezogen, und dieselbe mit viele Freyheiten belohnet werden, um ihr Etablissement zu encouragiren, imgleichen Schiffer und Matrosen.

8. Zu Emden müsste also die Compagnie ein bequemer Platz zu ihrer Schiffs-Werften angewiesen werden, imgleichen ein Haus zur Session und alle übrige Gebäude zu Segeltuch und andere Materialien auf dem besten Fuss eingerichtet seyn, auch die Directores und Assessores aus lauter in der Handlung erfahren, geschickten und getreuen Leuten bestehen.

9. Diese Compagnie könnte auch einige Holzsäge-Mühlen aufbauen.

10. Um dieses grosse Etablissement desto geschwinder empor zu bringen, so würden Ihro Majestät selbst geruhen, ein ansehnliches Capital dabey zu fügen, um desto schleuniger eine Menge preuss. Kauffartheysschiffe in See zu haben, und die Aufnahme dero Staaten und Unterthanen desto nachdrücklicher zu unterstützen.

11. Viele andere Punkte sind noch näher in ein Reglement zu bringen, und alles auf das weiseste einzurichten.

v. Essen.

Emdener Stadtarchiv.

13.

**Älterleute und Kaufmannschaft in Alten-Stettin an den König,
1731 im Mai.**

Ew. Königl. Majestät haben auf Älterleute und sämtlicher Schiffer zu Alten-Stettin wegen der $\frac{1}{6}$ Freiheit vom Schiffe und Waaren unterm 11. May 1731 allergnädigst zu verordnen geruhen wollen:

Dass die Kaufmannschaft sich innerhalb 14 Tagen erklären solle, ob sie alsdenn, wenn auf die alhier neu erbaute Schiffe $\frac{1}{6}$ in den Licenten statt der Bau-Freyheit gut gethan würden, keine andere als hiesige Schiffe zu gebrauchen, sich verpflichten wolle.

Wann nun dieses der Kaufmannschaft den 16. May a. c. allererst communiciret worden, und dieselbe sich in pleno darüber besprochen, so haben dieselben ihre erforderte allerunterthänigste Erklärung dahin abgeben wollen, dass hauptsächlich die Handlung sich dergestalt nicht binden lassen, zumahlen bekand, dass die Capitalia unter denen Particuliren alhier nicht so stark seyn, dass sie propre Schiffe, wie hier gefahren werden, von 60, 70 Last auf einmahl allein nicht befrachten können, daher wenn das Commerce pro total nicht erliegen, ein jeder Commercirender in Annehm- und Befrachtung der Schiffe Freyheit behalten muss, wie er nach vorfindender Zeit und seiner eigenen Umständen zu disponiren es nöthig und nützlich erachtet.

Wenn auch die gegenwärtigen Umstände nicht zulassen wollen, dass man eine regulaire Handlung in Stettin hoffen darf, und die

von Zeiten her eingerissene Consuetudines vulgo Schlenterjan gantz klar sich dahin eräugnet, dass die Principal-Handlung der Stadt, wozu der samtlliche Kaufmann berechtigt ist, nur durch wenig Hände gefasset und quasi als ein praecipium für den andern Kaufleuten gebraucht worden, so muss sofort der übrige Kaufmann denen Kaufleuten in die Hände fallen, welche in viele Schiffe reiden, zumahl die Erfahrung vor diesem gelehret, dass diese gerne damit zufrieden gewesen, wann ihre Schiffe mit Frachten von hier abgegangen, wenn aber bey der Retour einiger Gewinn calculiret werden mögen, haben sie ihren Schiffern express verboten vor niemanden anders retour Waaren zu laden als vor ihnen selbst, zu geschweigen, dass bey dieser Gelegenheit nicht zu evitiren möglich, dass nicht die Schiffs-Interessenten aufs genaueste erfahren, was für ein dessein ein oder ander Kaufmann ratione seiner correspondance, es sey fundamentell oder speculative, ergriffen, welches, so sie es ihrem Interesse nicht convenable finden, sofort contrecariren und vernichtigen, wie den leyder! in Stettin nicht unbekandt ist, wie die Jalousie unter den trafiquirenden so stark ist, dass sie keine Gelegenheit vorbeylessen, sich empfindlich zu schaden, es möge auch seyn, à la dépense von Gut Reputation und Ehre, welche angeführte motiven Ew. Königl. Majestät so essentiell finden werden, dass Sie daraus hocheerläucht von selbst schliessen können, dass die Kaufmannschaft sich nicht erklären könne, die hiesige Schiffe allein zu gebrauchen, und wenn nur wenige Motiven angeführet worden, so würde, welches man sich per expressum vorbehält, noch viel mehrere Motiven mit Grunde anführen können, wodurch sich die Verjagung alles Handels bey der Stadt bey diesen Umständen gantz deutlich zu Tage legen werde“.

Stettiner Staats-Archiv (Dep.-Arch. d. Stadt Stettin V, 3, No. 126).

14.

Erklärung Eines Ehrbaren Kaufmanns in Stettin, wegen der von den Schiffen geforderten $\frac{1}{6}$ Freiheit, 1732, Mai 1.

Mercatores missgönnen denen Schiffen nicht, dass Ihre Königl. Majestät dieselbe beneficiren, nach der in Holland, Schweden etc. bekandten Usance, aber hier es einzurichten würde den Verfall des gantzen Commercii nach sich ziehen aus Ursachen:

1. Weil Stettin nur eine Stadt und nicht gegen ein gantz Königreich oder andere mächtige See-Staaten zu vergleichen ist, woselbst die Handlung schon floriret, hier aber dieselbe noch sehr miserable ist.

2. Sind die Stettinsche Schiffe gar nicht vor die Stettinsche Handlung bequem, weil sie ihre gantze Ladhung von der Stadt nicht mit nach der See bringen können, sondern kostbare Leuchter-Fracht machen, wobey die Versäumniss und Schade, so denen Güthern zustehet, considerable ist.

3. Können also Mercatores die frembde Schiffe nicht entbehren a) weil wir hier höchstens nicht mehr als 8 Monath offenes Wasser haben, und b) die Wahren, so im Frühjahr mit ersten offenen Wasser gebracht werden, schon im Januar entbothem und verschrieben, die c) nothwendig in frembde Schiffe müssen geladen werden, weil kein Stettiner Schiffer in Holland, Engelland oder Schweden über Winter liegen, und auch d) die Stettinsche Schiffer gewohnt seyn, nicht mehr als hoch 2 Reisen in einem Jahr zu thun, e) auch so ausverschämpt in Fodern der Fracht sind, das kein auskommen zu finden, und will f) keiner nach Engelland fahren mit Piepen Stäbe nach dem mille, wie die Engländer fahren, und man für Geld keinen dahin bekommen kan, es sey dann, dass man ihm das gantze Schiff sofort mit der Fracht bezahlet. Und bekandt ist, dass unser meister Handel in Stettin mit Holtz, Hering, Stockfisch und Eysen bestehet, der Holtzhandel aber kan keine grosse Fracht tragen; also wenn durch die Stettinsche Schiffer dieses solte verfahren werden, müsste dieselbe absolute nachbleiben; mit dem Herings-Handel hat es die Bewandtniss, dass kein Kauffman grosse Partheyen commendiren wird, ehe sich der Preis gesetzet, und wenn auch die Stettinschen Schiffe darnach liegen wolten, so würden sie 8 und mehr Wochen liegen, ehe sie ihre Ladung bekommen würden. So sind ihre Schiffe zu gross und laden zwey Lagen höher als in einer Schmack, wodurch die Unterlagen gedrückt werden, dass die Lake abläuft und excessives Wrack und dem Kauffmann Schaden giebt; überdem muss er unter Ruhden¹⁾ Leuchter gebrauchen, welche abermahl das Guth ramponiren und die Fracht kostbahrer machen, und wenn letztlich ein zeitiger Winter einfällt, so kan der Kauffman, wie sehr oft mit unsern Schiffen geschehen, sein Guth von Wollgast mit Schlitten aufhohlen oder sein halbes Capitall verlieren, und der Schiffer hat bey den langen Warten alles, was er an Fracht gewonnen, verzehret.

4. Kämen hier selten Schiffer, die Fracht suchen, sondern die Kauffleute müssen solche in Holland oder Engelland miethen lassen. Wenn nun denen frembden Schiffen die Lasten gedoppelt werden, so muss es der hiesige Kauffmann, der da ein Schiff miethet, bezahlen und nicht der Schiffer, wodurch die Wahren theurer werden, und also der Handel vertrieben wird.

5. Ist nicht zu hoffen, dass bey der Stettinschen Schiffer Betragen mehrere Rehder zum Schiffsbau animiret werden können, denn a) sind ihre Schiffe, wie bereits angezeigt, zu unsere Handlung unbequem; b) fahren sie stark mit Volk, haben kostbahre Heuren, machen lange Reisen, und wenn sie für jeden à Woch 1 Rthlr. Kostgeld und darüber berechnen, so ist alles aufgefressen, dass nichts nachbleibet, überdem sind die hiesigen Schiffer meist beschwägert, und muss der eine sich ja so verhalten als der andere, damit er sich ausser Verdruss halten kan, und wenn diese Umstände genau untersucht und deswegen behörige Verordnungen fürgekehret werden, so möchte

1) Insel Ruden an der Peenemündung.

man hoffen, dass die Schiffarth durch unsere Schiffer zwar nicht gantz, doch mehr als jetzo sich bessern und aufnehmen möchten.

6. würden doch keine Fracht-Gelder im Lande erhalten, weil, wie angezeigt ist, unsere Schiffer ausserhalb Landes alles aufzählen und frembdes Volk heuren müssen, die mit dem Heuren auch aus dem Lande gehen.

Die Kauffmannschaft bittet also allerunterthänigst ex adductis die frembde Schiffer nicht durch doppelte Ungelder von der Stadt zu weisen, da sie anhero¹⁾ kommen, Fracht zu suchen, sondern auswärts von der hiesigen Kauffmannschaft gemiethet werden müssen; also alles was dieselben mehr an den Rehden und Ungelder bezahlen müssen, ihnen der Stettinsche Kauffman wieder bezahlen muss, wodurch der Handel, weil er so beschweret genug ist, absolute erliegen muss. Wie aber denen hiesigen Schiffern zu rathen seyn möchte, würde in Verbesserung ihrer eigenen Wirthschaft bestehen, und ist es eine Wahrheit, dass, wann sie so guthkauff als frembde fahren könnten und wolten, die Kauffleute lieber im Lande als auswerts Schiffe miethen würden. Uebrigens gönnet man die hiesigen Schiffer alles Gutes, und haben Sich Ihro Königl. Majestät bereits wegen den Anbau der neuen Schiffe allergnädigst erkläret, dass aber dasjenige, was sie zu haben gedenken, der Kauffmann doppelt bezahlen soll, ist sowohl zu ihren als des gantzen Handels Ruin und Schaden.

Berlin. Geh. St.-Arch., Gen.-Dir. Pommern, Schiffahrtssachen No. 2.

15.

Das Preuss. Licent-Collegium in Königsberg an die dortige Kriegs- u. Domänen-Kammer. Gutachten über die Suppliken der Stettiner Schiffer, 1735, März 31.

Die pommerschen und preuss. Handelsstädte und Navigation sich mit denen grossen auswärtigen Handlungs-Orthen, welche das Commercium und die Schiffarth gleichsahm in ihrer Gewalt haben und nach ihren Willen dirigiren, in keinen Vergleich stellen können, und die preussischen Hafen, wie schon oft von uns erwehnet worden, in denen Schiffarths-Imposten die Balance mit Dantzig und Riga halten müssen.

Nechstdem aber ist auch insbesondere zu notiren,

1. dass in denen See-Hafens durchgehends die Schiffs-Ungelder nach denen Unkosten reguliret worden, die zur Erhaltung einer sichern und guten Fahrt, wohin die Bollwerke, Dämme, Eyssböcke, Ducs d'Alben, Baggerung seichter Örter, Ketten, See-Tonnen und vielerley Pilotage-Stücke gehören, verwandt werden müssen, welche Unkosten aber an einem Orte vor dem andern, als zum Exempel in Holland gegen die preussische und pommerschen Hafen sehr different

1) Hier ist wohl ausgefallen: nicht; vgl. oben sub 4.

und kostbahr sind, zumahlen in Betrachtung der viel theureren Baumaterialien, Lebens-Mittel und anderer dazu erfordernten Benöthigungen.

2. Werden in denen auswärtigen Seehafen die pommerschen und preussischen Schiffe vor andern frembden Schiffen nicht mit mehr Schiffs-Ungeldern praegraviret, sondern die andern frembden Schiffe müssen ebensoviel zahlen als die pommerschen und die preussischen Schiffe; wannenhero,

3. dafern in denen pommerschen und preussischen Hafens von denen auswärtigen Schiffen mehrere Ungelder genommen werden möchten, als von denen einländischen Schiffen, die auswärtige Handlungs-Örter ausserdem, dass sie sich von diesen Hafens immer mehr und mehr abzuziehen suchen würden, gar leicht bey ihnen die pommerschen und preussischen Schiffe mit so viel mehreren Ungeldern beschweren könnten, als sie, die Auswärtigen, hieselbst mehr zahlen müssten, wie die Einländischen. Und wenn auch dieses nicht geschehe, so würden doch

4. dadurch von denen Stettinern die Frachten nicht gezwungen werden können, weilen die auswärtige Rhedereyen so grosse Capitalien besitzen, dass sie die Frachten dennoch zu favorisiren im Stande sind, maassen sie ehe tausendt Thaler ansetzen können als die Stettinschen oder die preussische Rhedereyen hundert Thaler.

5. Führen die Stettinsche Schifffere ohne Grund dergleichen grosse Klagten, indem ja die preussischen Schiffe, welche vor ihnen nichts voraus haben, sich nicht über die Hindansetzung ihrer Schiffe beschweren, sondern von denen Negotianten ebenso wohl wie die frembden Schiffe befrachtet werden, wenn diese ihr Conto in der Befrachtung finden, als worauf ein Kaufmann allemahl siehet, auch sehen muss, worin sich aber die Stettinschen Schifffere, wie es scheint, nicht schicken, sondern immer gewissen Vorthail von der Fracht haben wollen, welches doch so wenig in denen Schiffs-Rhedereyen als im Handel praetendiret werden mag, da jene sowohl wie dieser dem hazard unterworfen. Und beschweren insonderheit

6. diejenigen Stettinschen Schifffere sich sehr unbillig, welche vor ihre neuerbauete Schiffe $\frac{1}{6}$ tel Licent-Freyheit haben; denn sie in solcher Freyheit auch $\frac{1}{6}$ bereits von denen Schiffs-Ungeldern geniessen, und folglich schon besser daran sind, als die auswärtigen Schiffe, denen dergleichen douceurs an ihrem Orte gar nicht zu statten kommen.

Nach welchen Umständen Sr. Königl. Majestät die höhere Impostirung der frembden Schiffe vor denen einländischen unseres unvorgreiflichen Ermessens nicht wohl anzurathen, weilen nicht abzusehen, dass dadurch der von denen Stettinschen Schiffen fürgegebene Zweck auf einige Weise erhalten werden dürfte, vielmehr daraus eher Schaden als Nutzen vor die einländische Schiffarth, mithin das damit verknüpfte commercium und königl. hohe Interesse zu besorgen.

Berl. Geh. St.-Archiv, Gen.-Dir. Pommern, Schifffahrtssachen No. 2.

**Des königl. Commerzien-Collegiums in Königsberg Gutachten
über die Suppliken der Stettiner Schiffer, 1735, Mai 14.**

— — „Und obgleich die Stettinschen Schiffere in ihrem Memorial nicht anzeigen, ob nur bloss von ihnen oder auch von allen anderen fremden Schiffen in Engelland, Holland, Schweden, Dännemarck etc. ein mehreres als von denen daselbst Einheimischen gezahlet werde, so ist dennoch woll zu glauben, dass sie sowoll als andere frembde Schiffe daselbst mehrere Unkosten vor denen Einheimischen zu treiben nöhtig haben, weiln auf denen Küsten, welche difficil und gefährlich sind, sonderlich auf Engelland, die Pilotage, worunter das Lootsen-Gehalt, die nöhtige Unterhaltung und Reparation der Seehaafen, Feuer-Baaken, Thonnen, Baggern gehöret, mehrere Unkosten als an andern Orten erfordert, die daselbst ankommende frembde Schiffe auch, welche der Fahrt nicht gewohnt sind, necessitiret werden, umb mehrerer Sicherheit willen Lootsen anzunehmen, welches ihnen sodann extraordinaire Schiffs-Ungelder verursacht, so die Einheimische, als der Küsten und Sandbänken, auch der Fahrt kundige Schiffere ersparen können.

Wobey doch aber woll zu notiren, dass dergleichen Schiffs-Ungelder eines theils niemahlen zu denen herrschaftlichen und Landes-Intraden oder Revenüen gerechnet, sondern, wie das Licent-Direktorium in seinem Guttachten sehr woll angemerket, zu Erhaltung einer guten und sicheren Farth verwandt, auch daher nach denen dazu erfordernten Unkosten reguliret werden, andernfalls aber mehr auf den Kauffmann und dessen in das Schiff geladenes Guth als auf das Schiff selbst fallen, weilen in allen Befrachtungen und gemachten Certepartien expresse bedungen wird, dass der Kauffmann zwey Drittel und das Schiff nur ein Drittel von allen Schiffs-Ungeldern bezahlen müsste.

Es ist dannenhero auch gar nicht rahtsam, die frembden Schiffe weder in Stettin noch sonst in einigen andern pommerschen und preussischen Haafens mit einem höheren Impost zu belegen, weilen dadurch so wenig der intendirte Zweck, denen Stettinschen Schiffern aufzuhelfen, würde erreicht werden können, vielmehr muss darinnen, wie das Licent-Direktorium gleichfals sehr wohl erinnert hat, mit denen benachbahrten Handels- und See-Plätzen, als Dantzig, Riga, Narva und Petersburg, eine Proportion gehalten werden, wofern nicht sonst die frembde Schiffe gar von hier weggetrieben werden sollen, da es ohnedem leyder am Tage, dass bey jetzigem so sehr niederliegenden Commercio wenig genug davon und dazu noch ungern herkommen, und mehr als zu woll bekant ist, dass ohngeachtet der dieses Jahr hieher nach Königsberg erwartete neue Hemff, dessen Qualitaet ebenso gut, wo nicht besser als der in Riga beschaffen, den verwichenen Winter so wollfeil, ja wollfeiler als daselbst, hat können nicht nur zur Stelle, sondern auf Lieferung gekauft werden, dennoch der ganze Contract der englischen Admiralität, bis auf 3000 Last, nach Riga gegangen, auf Königsberg aber nicht auf eine Last Reflexion

gemacht worden, wozu denn auch der alldort freye, hier aber eingeschränckte Debit des spanischen und anderen Saltzes, das Frantzische ausgenommen, ein vieles contribuiet.

Es ist indessen aber nicht zu läugnen, dass ein jedes Land und Herrschaft, welche die Natur mit Handlung zur See und Schiffarth beseeliget hat, ihren eigenen Schiffern vor frembden und auswärtigen den Vorzug gönne und denenselben vor diesen einige Vorrechte und Freyheiten angedeyen lasse; dahero auch in Engelland die bekandte Navigations-Acte, ohngeachtet sie zu Zeiten des Cromwellischen Parlaments errichtet ist, dennoch weil sie gar heylsam und nöthig zur Conservation ihrer eigenen Schiffarth, als worinnen dieses gantzen Landes Wollfahrt und Sicherheit besteht, befunden ist, auch nach der Zeit von allen folgenden Königen und Parlamenten beybehalten und bestätigt worden. Diese nun verbittet allen frembden Schiffen, einige Waaren in gantz Engelland einzuführen, als nur die, welche Crescentzien und Producten ihrer eigenen Lande sind, ja sothane frembde Schiffe, die ihre eigene Waaren dahin bringen, müssen einen gewissen Impost bezahlen, höher als wie die englische Schiffe, welchen dennoch aber nicht sowoll die Schiffe als vielmehr die darinnen geladene Waaren tragen, ohne Unterscheid, ob sie einheimisch oder fremden zukommen. Ob nun zwar dergleichen Hülfsmittel die Stettinsche Schifffere zu soulagiren sich allhier nicht wollen appliciren lassen, so würde es dennoch von Sr. Königl. Majestät Huld und Gnade lediglich dependiren, ob dieselben ihnen die gesuchte $\frac{1}{6}$ Licent-Freyheit zu accordiren, und solche, sowie sie denen daselbst neu erbauten bereits gegönnet wird, auch auf die alte und folgendes alle daselbst verhandene eigene Schiffe zu extendiren, allernädigst geruhen wolten, als welches Gesuch in der Billigkeit gegründet zu seyn scheint, weilen sonsten die neuerbaute vor denen alten in denen Befrachtungen einen grossen Vorzug und Vorthail haben und nach der Stettiner Principio allein würden fahren können, da hingegen die andere stille liegen müssten; auswärtige und fremde Schiffe aber dieserhalb höher zu belegen, würde das Königl. Commerzien-Collegii unvorgreiflicher, jedoch gnugsam gegründeten Meynung nach aus Beysorge gar zu schädlicher Suiten nicht anzurathen seyn.“

Berlin. Geh. St.-Arch., Gen.-Dir. Pommern, Schifffahrtssachen No. 2.

17.

Aus dem Protokoll der Pommerschen Kriegs- und Domänen-Kammer, 1753, Dec. 17.

Verhandlung über die Supplik der Stettiner Schiffer-Compagnie (vom 14. Sept.).

Was die eigentliche Beschwerde der Schiffer-Compagnie angehe, so sei nicht in Abrede zu stellen, dass sie „nicht ungegründet und die Kaufmannschaft sich des Vorwurfs zu entledigen wohl so

leichte nicht im Stande seyn möchte, dass sie bey Ausführung und Einbringung ihrer Waaren bisher ihr eigenes Privat-Interesse nicht dem gemeinen Besten vorgezogen haben solten, wiewohl auch unter der Kaufmannschaft selbst in Ansehung dieser Verschuldung ein Unterschied obwaltet, welcher darin bestehet, insoferne sie sich in solche theilen, die selbst Rhedereyen haben und die dergleichen nicht haben. Wie nun aber allemahl die Regul ist, soviel immer thunlich das allgemeine Beste dem besonderen vorzuziehen, so ist man auch in dieser Sache der Meinung, dass solches durch eine einzuführende gute Ordnung zu erhalten stehe, ob solche gleich ihrer Beschaffenheit nach schwerlich dergestalt zu fassen seyn dürfte, dass nicht einen oder andern dabey interessirenden Privato zu scheinbaren Beschwerden einiger Anlass übrig bleiben sollte.“ — Was das Gesuch der Schiffer angehe, so seien die Anwesenden der „Meynung, dass freylich wohl kein anderes expediens als die Impostirung derer Waaren vermögend seyn werde, dieser querele abzuhelpen, jedoch alle Vorsicht anzuwenden, und der gehörige Unterschied nach denen mancherley dabey vorkommenden Umständen zu beobachten seyn werde, um zu verhindern, dass nicht, indem man der Schiffahrt aufzuhelfen suchet, dem Commercio selbst ein schädlicher Zwang zugefüget werde.

In dieser Absicht würde nöthig seyn, die etwa zu machende neue Verfassung auf die Beschaffenheit des See-Commerci der Königl. Unterthanen in beständiger Rücksicht auf die importanda und exportanda, nicht weniger auf die Länder, wohin und von wannen der Handel damit betrieben wird, distinctement zu entwerfen.

Was nun

1. den Handel nach und aus der Ost-See betrifft, so hat derselbe vornehmlich die Königreiche und Länder als Daennemark, Schweden, Russland und zugehörige Provintzen zum Vorwurf und erfordert in Ansehung derselben eine speciale Einrichtung.

a) Dännemarek.

Was der Handel dahin ratione exportandorum anbelanget, so bestehet derselbe vornehmlich in allerley Gattungen von Holtz und wird gegenwärtig grössesten theils durch einheimische Schiffe betrieben; indessen würde doch nicht unrecht gehandelt seyn, dieses exportandum denen einländischen Schiffen dadurch alleine zu versichern, dass darauf, wenn es in fremden Schiffen ausgesandt würde, das duplum an Licenten, Zöllen und Schiffs-Ungeldern geleyet werde.

An Retour Waaren oder importandis kommt von dorthen sehr wenig ein und gehen die Schiffe grössesten Theils mit Ballast ledig zurück, sodass darauf keine reflection zu machen.

b) Schweden.

Hiebey findet sich zu notiren, dass mit exportandis ausser jährlich ein paar Ladungen Gallmey dahin fast gar kein Handel betrieben, und diese Waare vornehmlich von hier nach Wollgast und, zu Verhütung der hohen Imposten im Königreiche, von dort in schwedischen Schiffen, wie nicht weniger das Admiralitaet-Holtz durch die Schiffe

dörtiger Nation abgeholet wird. Was aber die importanda von dorthier anlanget, so bestehen solche fast allein und hauptsächlich in dem dortigen Producto des Eisens und Fliesen, wobey eben nicht anzurathen, etwas zum besten der hiesigen Schiffe anzuordnen, da wegen der auf auswärtige Fahrzeuge aldort gelegten hohen Imposten à 50 pro Cent der Kaufmann auch wieder Willen verhindert wird, sich der einländischen Schiffe zu bedienen.

c) Russland, Lief- und Curland.

Hiebey findet sich die hiesige Schiffarth hauptsächlich mit graviret, da bey dieser Handlung ratione exportandorum nicht nur, sondern auch und zwar vornehmlich ratione importandorum bisshero die Schiffahrt zum grossen Theil durch auswärtige Schiffe betrieben und denen einländischen die Nahrung und der Verdienst an Frachten entzogen wird.

Erstere, nemlich die exportanda, bestehen in verschiedenen hiesigen Manufacturen und Productis, welche mit allem Fug vermittelst eines Generalen Verboths durch keine andere als einländische Fahrzeuge zu verschiffen verordnet werden könnte. Die Retour-Waaren machen eine beträchtliche branche der Handlung derer königl. Unterthanen aus, und da alle diese Waaren, bis auf den Lein-Saamen, von denen Königl. Handels-Städten hauptsächlich Berlin, Magdeburg, Franckfurth und Breslau, vor eigene Rechnung gezogen und über die Oder hier durchgeföhret werden, so würde man vornehmlich sein Augenmerk darauf zu richten haben, dass das ansehnliche Capital, so an Frachten auswärts gehet, im Lande ersparet werde. Eben dieser Handel ist derjenige, so noch am leichtesten und füglichsten durch hiesige Schiffe, mit Ausschliessung aller Fremden, exerciret werden kann, immassen der Transport des königl. Saltzes nach Preussen denen hiesigen Schiffen Gelegenheit darbietet, an statt sie sonst zum grössesten Theil nur geballastet oder mit halber Ladung anhero zurück gehen müssen, sich des zur Hälfte bereits zurückgelegten Weges zu Nutze zu machen, und um billige Frachten diese viele und unentbehrliche Waaren von dannen abzuholen. Dem ohngeachtet lehret die Erfahrung, dass diese Fahrt vornehmlich in den Händen der auswärtigen, als Rostocker, Lübecker und anderer sey, und zwar so vorzüglich, dass, wenn auch je zuweilen hiesige Schiffe in dortigen Hafen gelegen und Fracht gesucht, solche auch billiger als Fremde übernehmen wollen, sie dennoch das Nachsehen haben und ledig zurück gehen müssen. Dieses zwar scheint an sich wunderbar und widersprechend, wird aber alsdann gar bald begreiflich, wenn der Bewegungs-Grund dazu bekant ist, welcher darin bestehet, dass die Russische Kaufleute der dortigen verschiedenen Handels-Plätze bey denen unserer Schiffahrt so nachtheiligen fremden Fahrzeugen als Rhedere interessiren und natürlicher Weise ihren eigenen Nutzen in derselben vorzüglichen Befrachtung zu befördern suchen.

Diesem nun kann abermahls auf keine andere Art gesteuert und abgeholfen werden, als dadurch dass die einzubringende Waaren

in fremdem Schiffen auf die schon vorhin erwehnte Art mit gedoppelten Impost belegt werden. Zwar siehet man voraus, dass, wenn man auch von Seiten der Stettinschen Kaufmannschaft keinen starken Widerspruch directement zu befürchten haben sollte, es dennoch daran keinesweges fehlen werde. Die russischen Commercianten werden kein Mittel unversucht lassen, umb denen Schiffen, wobey sie vorerwehntermassen als Rheedere interessiren, noch ferner den Verdienst der ansehnlichen Frachten zuzukehren, vornehmlich werden sie ihre Correspondenten in Berlin, Magdeburg, Breslau und Franckfurth wieder die zumachende neue Verfassung aufzubringen suchen und ihnen hange machen, dass sie nicht im Stande seyn würden, die committirten Waaren prompt und zu rechter Zeit zu liefern, woferne ihnen nicht freye Hand gelassen würde, sie mit der ersten und bequemsten Schiffs-Gelegenheit abzusenden. Auch möchten sie anfänglich wohl in ihren Briefen, worin sie von derselben Abgang avertiren, einfließen lassen, dass sie an der Fracht ein ziemliches hätten ersparen können, wenn es ihnen frey gestanden, sich eines andern Schiffes zu bedienen etc., diese Insinuationes aber den einländischen Kaufmann dahin bringen, dass er wieder die neue Verfassung als eine der Freyheit und Bequemlichkeit der Handlung entgegen laufende Sache schreyen müsste. Falls man jedoch nur eine kurtze Zeit für die neue Einrichtung eine Standhaftigkeit beweiset und sich durch dergleichen Querelen nicht irre machen lässt, wird sich der Nutzen für die königlichen Unterthanen an einer und der Ungrund dieser Beschwerden an der andern Seite deutlich genug veroffenbahnen, und einem jeden, der beydes einzusehen vermögend ist, den Wunsch abnöthigen, dass schon ehender an dergleichen heylsame Verfassung gedacht seyn möchte.

d) Die Stadt Lübeck.

Mit dieser Handelsstadt wird von hier aus jährlich ein ziemliches verkehret; der Marchandises, so dahin ausgeführt werden, sind zwar nicht so viele, dass die dahin gehenden Schiffe damit völlig befrachtet werden können, und bestehen vornehmlich in Landes-Productis, als Holtz, Glas und Toback, wie auch einigen Manufacturen; der Retour-Waaren aber, welche von dorthen gezogen werden, sind desto mehr und diese bestehen vornehmlich in Wein und allerhand Material-Waaren. Es würde dahero nöthig seyn, die exportanda vermittelst eines General-Verboths, die importanda aber durch die vorgeschlagene Erhöhung der Imposten denen einländischen Schiffen zuzuwenden.

e) Die Stadt Dantzig.

Dahin geschiehet von hier aus wenig Handlung, und füget es sich nur selten, dass ein Fahrzeug mit einländischen Toback dahin spediret wird, in welchem Fall es denn gleichergestalt, wie mit denen nach Lübeck zu verschiffenden Productis zu halten seyn würde.

2. Wäre nun auch noch der Handel nach und aus der Nordsee zu betrachten, welcher mit Frankreich, England und Holland vornehmlich betrieben wird.

a) Franckreich.

In diesem Königreiche werden die vornehmsten Hafen und Handelsplätze, unter allen aber Bourdeaux, am meisten von unsern Schiffen besucht.

Das Exportandum bestehet in allerley Gattungen einländischen, auch pohnischen Holtzes, welches letztere billig mit zu denen hiesigen Productis in Absicht auf das See-Commercium zu zählen seyn würde, zumahlen solches von unsern Negotianten grösstentheils auf dem Stamme gekauft und für deren Rechnung in denen Heyden ausgearbet wird.

Der Handel damit ist gantz beträchtlich und verschaffet jährlich einigen sechzig Schiffen von der grössten Gattung eine Ladung, die Ausfuhr geschieht zwar grösstentheils in einländische Schiffen, jedoch bedienen sich die Kaufleute auch zuweilen der fremden dazu, so nach dem anzunehmenden Principio künftig cessiren müsste.

Die Importanda bestehen vornehmlich in allerhand Sorten frantzösischer Weine, Früchte und Material-Waaren; unter letztern sind die rohen Zucker zum Behuf der in Berlin angelegten Siedereyen von der grössten Importance.

Die Schiffe der frantzösischen Nation zwar beeinträchtigen die unsrigen in Ansehung der Frachten nicht, auch haben diese nach dem mit dortiger Crone errichteten Commerci-*Tractat* und cessirten *Impost* des sogenannten *Droit de fret* die Fahrten nach gedachtem Königreiche noch stärker wie vormahls behauptet; indessen ist dennoch nicht zu leugnen, dass *ratione exportandorum* sowohl als der *importandorum* ein guter Theil der Frachten von Fremdben, besonders den Holländern, dem Lande annoch entzogen werde.

Auf letztere, die importanda, also würde die doppelte *Impostirung* um so mehr nach dem Vorschlage der supplicirenden Schiffer statt haben können, als vorangeführtermassen die Schiffe der frantzösischen Nation mit derselben Ausführung sich nicht befassen, und müsste man, existente casu, sich gegen dieselben nach Vorschrift des errichteten Handlungs-*Tractats* bezeigen.

Was die rohen Zucker anbetrifft, weiss man zwar nicht, ob und in wie weit derselbe vermittelt des der *Fabrique* ertheilten Privilegii davon zu eximiren seyn möchte, muss aber doch zum Ruhm des Herrn Splittgerbers anführen, dass er sich besonders in dem abgewichenen Jahr gefallen lassen, den grössesten Theil in einländischen Schiffen kommen zu lassen. Man würde auch besorgen müssen, der Sache zuviel zu thun, wenn man gedachte Zucker in fremden Schiffen schlechterdings höher *impostiren* wollte, da solche aus diversen See-Hafen Frankreichs gebracht werden, welche von hiesigen Schiffen gewöhnlicher Weise eben nicht sehr befahren werden, als Havre de Grace, Nantes etc.

Das hiesige *Comtoir*, so die *Speditiones* davon hat, ist überdem eins der stärksten in Rheedereyen, und stehet daher zu vermuthen, dass solches darauf bedacht seyn werde, den Verdienst der Frachten soviel möglich seinen Schiffen zuzuwenden.

b) Engeland.

Nach der Verfassung in diesem Königreiche sind alle Schiffe fremder Nationen, wenn sie mit andern Waaren als ihren eigenen Productis dahin kommen, einem sehr hohen Impost unterworfen. Dieses ist nun die Ursache, weshalb das Holtz, als das disseitige einzige exportandum vornehmlich in hiesigen und englischen Schiffen dahin geführet wird. Letztere kommen zu Abholung desselben mehrentheils geballastet anhero; und dürfte eben kein Bedenken dabey seyn, dieses Productum, wenn es dahin ausgeführet werden soll, denen einländischen Schiffen alleine vorzubehalten, da die importanda oder Retour-Waaren von dorten nicht eben von sonderlicher importance sind und in etwas Bley, Zinn, Steinkohlen, Kreide, Material- und Färbe-Waaren bestehen, welche insgesamt nur einige wenige Schiffs-Ladungen betragen. Die dahin gehende einländische Schiffe würden also zwar nur selten von dorten Rückfracht erhalten, aber hingegen auch im Stande seyn, solche allenfalls in Holland zu suchen und so wohlfeil als die holländische Schiffe anzunehmen, wodurch letztere zugleich einermassen aus der Fahrt gehalten werden könnten.

c) Holland.

Die Schiffe dieser Nation sind bekandtermassen beständig in Bereitschaft, ihre eigene sowohl als fremde Waaren andern Ländern zuzuführen; sie sind zu aller Zeit und überall zu erhalten und begnügen sich öfters mit geringen Frachten. Der Vorthail ihrerseits bestehet in mancherley Dingen, welche zusammen genommen sie in den Stand setzen, der Schifffarth anderer Nationen Abbruch zu thun; hierunter sind die Bau-Art ihrer Fahrzeuge, die Heuer der Matrosen auf das gantze Jahr, die Societaet unter den Eigenthümern der Schiffe, welche sich solche unter einander versichern, und andere Einrichtungen mehr zu rechnen.

Was den Seehandel der Königl. Unterthanen mit den Holländern selbst anlanget, so sind die hiesigen exportanda vornehmlich Klapp- und Stabbholtz, Getreyde und Glas, dagegen werden aus Holland Heering und Stück-Güther gezogen, welche letztere vornehmlich in allerhand Material-, Gewürtz- und Färbe-Waaren bestehen.

Die benannten exportanda und besonders die Holtz-Waaren erfordern eine gantze Anzahl Schiffe; der Holländer lasset solche guten Theils in den seinigen abholen, und der hiesige Kaufmann sich solches umb so eher gefallen, wenn er darauf schon Gelder gezogen hat. Einige derselben machen ihnen sogar, dem Verlaut nach, eine Art von Wucher daraus, dass sie denen holländischen Fahrzeugen alhier Frachten verschaffen, indem sie mit denen Mäklern in Holland ein Verständnis haben, zu Folge dessen die holländischen Schiffe zum Theil oder halb beladen anhero gehen und von den Frachten für ihre einhabende Ladung dem Gewinnstüchtigen hiesigen Kaufmann $\frac{3}{4}$ abgeben müssen, wovor er ihnen alhier Fracht verschaffet. Diesem Uebel würde nun dadurch am besten abgeholfen werden, wenn die hiesigen Producta anders nicht als durch einheimische Schiffe aus-

geführt werden dürfen. Und da es scheint, dass durch die in Ansehung der Material-Waaren neuerlich gemachte Einrichtung der Zug derselben sich immer stärker nach der Oder lenken wolle, so wird es denen Schiffen auch an Retour-Ladungen selten fehlen und sie im Stande seyn, solche umb billige Frachten anhero zu bringen, zugleich aber dem Landes-Negotianten keine gegründete Beschwerde übrig bleiben, wenn die Importanda aus Holland in fremden Schiffen mit gedoppelten Impost belegt werden.

d) Norwegen.

Dahin wird mit hiesigen Productis nicht trafiquiret; wohl aber die königl. Provinzen von dorthier mit nordischen Heering, Fisch und Fett-Waaren versorget. Diese werden in Fahrzeugen von klein und mittlerer Gattung anhero gebracht und zwar, nach Aussage der Kaufleute, nur sehr wohlfeile Frachten. Da es nun, wie erwehnet, an Exportandis dahin fehlet und das Commercium wegen Mangels an einländischen Schiffen nur in Verlegenheit gerathen, die höheren Frachten auch die Waare sehr vertheuren und deren Absatz schwächen möchten, so hält man davor, dass es in Ansehung der Schiffart aus dieser Gegend wohl beym Alten zu lassen seyn dürfte.

3. Nach der Spanischen und Mittelländischen See kan in einländischen Schiffen der Handel wegen der Gefahr, von den Barbarischen Seeräubern genommen zu werden, nicht betrieben werden.

Die hiesigen Negotianten bedienen sich also dazu der Schiffe solcher Nationen, welche mit denen Barbaren ein Bündnis errichtet haben. Bevor nun dieses Commercium zu der force nicht gedeyen, dass es die Kosten zu Beschaffung der Sicherheit für hiesige Schiffe auf eine oder andere Art tragen könne, würde nicht möglich seyn, hiebey eine Aenderung zu treffen.

Berl. Geh. St.-Arch. — Gen.-Dir. Pommern, Schifffahrtssachen No. 2.

18.

Supplik der Gemeinde der drei Städte Königsberg an den Herzog. 1554, o. D.

— — — — „Demnach so zweiffelt uns gar nicht, es sey jedermenniglichen kunt und offenbar und sonderlich denen, so sich der Sehe zum Osten und Westen gebrauchen, das nindert einigen Ausslendischen in einigem Orte, da Wilkuren oder Stadt-Rechte gehalten, befurderst aber in den Ansse-Stedten vergunt oder gestattet wird, Schieffe aufzusetzen und zu bauen, welchs dann jedeses Ortes aus denen Ursachen gantz weisslichen verhüttet, damit die Welde nicht verhauen und das Holtz jedes Orts einwonenden zum besten im Lande und zu ihrer allein Notturft pleibe, welche vorsichtigkeit vormals auch bey diesen dreyen Stedten gebraucht, dass keinem frembden Schieffe binnen diesen dreyen Stedten aufzusetzen gestattet noch zu bauen vergunt worden, damit die Einwonenden sich desselben soviel

mher zu Ihrer erbauung der Schieffe zu getrosten. Welchs auch vor kurtzen Jaren mit E. F. D. gnedigster verwilligung durch alle der dreier Stedte Rhete einhellig keineswegs zuzulassen erwiedert, woruber auch seeliger Valentin Spielman, der nur mit einem Frembden (ja wider derselben verordnung) gebauet, in herte Straff verurtheilet.

Über welchs alles, Gnedigster Furst und Herr, haben wir mit schmerzten etlich Jare ansehen müssen, dass die Hollander uns und unsern Nachkomenden zu grossem und mercklichem Nachteil und Schaden Ihres Gefallens und doch durchstochener Weisse, als hetten etlich Burger mit part daran, umb eines kleynen geniesses willen, Schieffe aufsetzen und bauen lassen, und wan sie allenthalben zu-gerichtet, siegelfertig worden und zum Tieffe aussiegeln, gehoren sie andern Frembden zu, verkauffen dieselben in frembden Orten, komen wider, bauen andere in die Stedte, do sich doch billich, so es je sein solt, funff Jare aneinander, alten gebreuchen nach, diss Fharwasser besuchen solten, wann sie gleich mit den Einwonenden zugleich und in einer gesellschaft, geschweigen das sie es fur sich selbs thun, welchs ihnen keines wegs zugestatten, gebauet.

Hiraus, Gnedigster Furst und Herr, erfolgt erstlich das, das die Welde uff etliche Meilen umb die Stadt jemmerlichen verhauen werden, dann sie umbher in alle Orte durch die Welde lauffen, durchbaren die Beume, die inen dinstlich, zeichnen sie, die inen nicht dienen, vermachen sie dermassen, das es nicht zu mercken, und wan sie ihren fromen und bestes ersehen, vertragen sie sich aldan mit denen, denen die Welde zugehoren, und entziehen uns Armen underthanen solche Nutzung der Beume, das sie auch auf etliche Meilen nicht zu bekommen.

Und ist zu besorgen (da uns Gott vor behütten wolde), wo diesem Lande ein eylende Nott vorhanden stiesse, und man Schieffe bedurffte, das auch E. F. D. in der Nehe und doch [sic!] eile Holtzes darben und von weitens suchen lassen mussten etc. Was uns armen underthanen daraus entstehet, geben wir E. F. D. underthenigst zu-erkennen fur das erste.

Dann daraus weiter dieser Nachteil uns Armen underthanen entstehet, als die Welde jemmerlich (wie gemeldet) verhauen, das das Holtz in einen gewaldigen teuren kauff komen ist, und diejenigen, so Schieffe lange Jare auch binnen dieses einbruchs gebauet, mit warheit sagen müssen, das sie bey dieser Hollander Zeitten uff etliche hundert marck ein Schieff teurer allein an Holtz bauen müssen als zuvor, welchs uns armen underthanen gantz hochbeschwerlich. Zudem kauffen sie uberhaupt das Holtz von den Pauren, die es zu merckte bringen, und machen also eine teurung uber die ander. Und so es schon von einem Burger gekauft und derselbe nur den Rücken wendet, bitten sie ihm einen groschen etlich mehr, damit sie zum Holtz komen und den Burger abdringen, welchs dann oft und vielmals geschehen. Dieser ihrer Freyheit zu entgegen haben sie kein Burgerrecht, sitzen alhir ausserhalb einiger burgerlichen Pflicht und genissen alles des, so ein Burger genissen mocht und noch viel mehr.

Dann so einige Beschwer vorfelt, seien sie frey, dagegen wir allerlei tragen müssen, und seien so lang alhie biss sie die Schieffe erbauet, darnach ziehen sie davon und lassen uns nachsehen. Dess, so geneust ihrer auch kein Handwercksman, dann sie sein selber Zimmerleute, ihr eysen bringen sie mit sich, so sie zum Schieffe bedurffen, ihr Essen kochen sie sich auch selbe, bedurffen keines Wirts, und in Summa: inen sein sie alhie allein zum frommen, E. F. D. und uns Armen einsassen zu grossem und mercklichem Schaden und Nachteil, welchs noch unsere Kinder beweinen werden. Darzu lassen sie ihre Siegel zu Dantzig machen und zubereiten, und so alhie jemand, der ein Schieff hat, eine Fracht annimmt, sein sie balde da und nemen einen halben gulden oder mehr weniger als der ander, damit sie die Fracht bekomen und den unsern entziehen, welchs inen in andern Orten keines weges gestattet wird.

Über diesen vormelten und andern mehr Schaden ist es öffentlichen und am tage, wess glaubens sie sein, uns was ergerlichs sie alhie anrichten, welchs dann E. F. D. gnedigst ungezweifelt bewusst, darumb sie billich je nicht zu dulden. Dagegen haben wir in Hollandt gar keine, auch nicht die wenigste Freiheit; dann sie allerley von Holtz, so ihnen alhie nützlich, mit sich weg furen, als Bauholtz, Keylstuck, Wirbelstuck, Vorlauff, Grundhacken, Knie etc. Und wann wir ein Stück Holtzes in Holland zu unserer Notturfft bedurffen, das alhie umb eine halbe marck erkaufft, müssen wir daselbst sechs und mehr marck darumb geben.

Diese unsere hohe Beschwer und was dess mher ist haben wir im Anfang balt den Erb. Rheten der dreier Stedte geklagt, ist uns aber jemals zur Antwort worden, das solche E. F. D. gnedigst mit den ersten den Holländern zugelassen und vergünstiget, damit wir uns als die gehorsamen underthanen haben biss anher settigen lassen. Als wir aber tedtlichem befinden, dass solchs je lenger je mehr umb geniesses willen einreist, und ihrer viel verhanden, die zu bauen willens, auch schon ein Kiel gestreckt, sein wir verursacht, die Erbarn Rhete umb Abschaffung dinstlichen anzulangen, da wir dann den Abschiedt erlanget, wo E. F. D. neben den Erb. Rheten gnedigst willigen und daruber halten wolten, wollen sie auch mit darein willigen.

Und obgleich inen, den Holländern, solchs, weil wir vielfeltig druber geklagt, von den Erb. Rheten nicht zugelassen worden, so erlangen sie es doch bey E. F. D. wider unser underthenigs verhoffen, das E. F. D. wir arme underthane durch solch Schwermer etc. in Grund verderben müssen, da doch dagegen E. F. D. ihr keiner des wenigsten nicht gebessert und, wie obgedacht, wenn ihre Schieffe fertig, lauffen sie davon, komen balt wider, erbauen andere, wie denn in kurtzer Zeit nicht wenig und geringe Schieffe von ihnen gebauet worden; und wann sie weg sein, müssen wir bey E. F. D. fuss halten, wie billich, und dieses Landes best wissen.

Dieweil dann dieser Schade und Nachteil E. F. D. sowoll als uns und unsere Nachkomen antrifft und in keinen Sehestedten ge-

breuchlich, auch keines wegs gestattet wird, bitten wir zum unterthenigsten und demuttigsten, E. F. D. geruhen aus gnaden, sonderlich auch aus christlichem gnedigen bedencken, solchem allem neben den Erb. Rheten durch eine beständige Ordnung abzuschaffen, damit aller Weiterung vorkomen, welchs unsere Nachkomen zu langen Zeiten rhumen und preisen werden, und wir wollens gantz underthenig, willig und gern nach unserm armen vermogen zu Tag und Nacht verdienen.

E. F. D.

getrewe und gehorsame underthanen
Die Gemeine der dreyer Stedte Königspergk.

Königsberg. Staats-Arch., Etatsmin. 127d.

19.

**Supplik von Andres Herman, Hans Rausch, Hans Feierabendt
in Königsberg an den Herzog, 1555, im Januar.**

Gäben „in aller underthenigkeit unsere bedrengliche anliegende nott zu wissen. Nachdem etliche Jahre verlauffen, dem frembden man, sunderlich den Holandern, Schiffe alhie zu bauen zugelassen und frei gewest ist, alhie auch dieselbigen schiffe beladen, Schmide, Seler, Blockdreher, Fleischer, Breuer, Kauffmann, ja auch vormerung des pfunt Zolles, in summa das gantze gemeine gutt diss fürstenthum, mit vorkauffunge yres getreides und tonnen guttes, wir geschweigen der waren und baren geldes, das sie ins landt bringen, gebessert und in auffwachs kommen ist, und teglich zugenommen hat, darumbe wir auch in anmerkung, das uns und allen Kauffleuten dieser Stedere die narung aus Littauen durch den einigen man entzogen ist, haben wir weit genugk von dieser Stadt auff sechs, auch acht meil weges schiffholtz gearbeit und arbeiten lassen, auch den Edeleuten, welche die Welde zukommen, teuer genugk bezalt und also durch unsere mühe, arloge [?] und schwere arbeit unser brott und auffenthalt sampt den unsern treulich und erlich gesucht, und das Holtz anher gebracht, darauf auch all unser vermogen gewandt, in guter Hoffnung unserer sauren arbeit zu genissen. Deme zu entkegen kommen wir in erfahrung, wie etzliche eigensuchtige leute, die etwan das wenigste teil an gar wenigk schifflein haben, vor den Rethen viel unbillliches geschrei gehat haben: es würden die welde umb die Stadt vorhauen, also auch wen die Burger schiffe bauen wolten, konten sie zu keinem holtze kommen, item die Holander brechten viell redtschaft mit sich zu irem schiffbau, darmitte die nutzung der Burgerschaft entnommen werde, des man doch das widerspill bei den Schmidten und Reiffschlegeren warmachen kan. Ancker brengen sie mit sich, dieweil alhie kein Anckerschmit wonet und durch solch vorbott nicht wonen kann, ja auch die Schiffes-Zimmerleute, kunstreiche Meisters, die sich alhie zu satzen willens, müssen dieses verbots halber von hier nach

Dantzick und Elbingk, auch Braunsberge mit irer behausung vorreisen, alda wirt in gerne und willigk zugelassen, das inen alhie verboten wirt, und dennoch macht und frei haben, Planken, Wagenschoss, Henff, Eisen, Maste und allerlei notturfft zum schiffbau von hier zu holen und abfuren, und dancken Gott, das sie solche leute zu sich bekommen mögen, die zum wenigsten mit dem schiffes bau und beladung bei iren gemeinem gutt und in der Stadt in die viere biess funff tausent marck an barem gelde lassen; einer allein, geschweige dan ir viel, und musste nott halben, wo solch verbot solde stehen bleiben, diss gemeine gut merklich abnehmen, dan es gebirt bei den Holandern und allen andern frembden Schippers und hantirenden Kauffman ein merkliche vordechtligkeit, als ob man inen gar ser feindt und abgunstig were, und die liebe des negsten bei uns, die wir das Evangelium Christi ruhmen, gar vorloschen sei, so doch alhie im lande, Gott bessers, gar nahent und vielmehr wiltnis und vorwuste huben und acker sein, dann die da bebauet werden und vielfeldigk mehr solch Holtz, das man zu schiffbau gebrauchen mochte, im Walde vorfaulet und keinem menschen nutz wirt, dan das also ohne solch verbott mochte verbauet werden, und gemeinem Gutt zu gebrauchen nutz und gedeie kommen, und ob wir woll unsere plancken und schiff-holtz denselbigen hoch rufenden burgern zu kauffe anbieten, so ist doch keiner der uns ein pfenningk darvor beut, sunder dieselbigen schifflein, die sie bauen, lassen sie sich selbst aus den nechsten welden bei der Stadt das schiffes holtz zufuren, davon sie sunst ursache solches verbottes und ires geschreies nehmen, und balde wann sie ir kein schieff gebauet haben, ist ir vorsach vielmehr dahin gericht, frembden die schieffe zu vorkauffen, dann zu notturfft der Stadt und zupforderst E. F. D. notwendigen gebrauch zu behalten, wie dann itzt Cleinauen, Simon Hoffmans etc. schiff idermann feyll angeboten wirt, daraus zu achten ist, das es ferne uber das hertz geredt sei, solch verbot den Holandern geschree darumbe, das zu E. F. D. beforderungk schiffe bei der Stadt bleiben und erbauet werden mochten, und zwar weil wir die warheit erinnern sollen, so hetten E. F. D. in dem nechsten Deneschen Krigk woll erfahren etc. Hirambe, Gnedigster Fürst und Herre, weill dann E. F. D. aus reifem guten und christlichen bedencken als ein Vater diss Vaterlandt zu aufwachs und gedeie desselben die freie Sigillation und erliche Kauffmanshandlung genediglich zugelassen hat und meiniglich in demselben befordert, das nemlich leder zugefurt wirt, das der Schuster magk Stiefeln und schue machen, getreide und mehl, auf das der Becker brot backen und das ubrige zur nodt andern übersehischen landen mit schiffen zugefurt werden magk, worumbe wolten dan E. F. D. sich bereden lassen, auf solch verbott keinen Holander alhie schiffe zu bauen, darmite her das ubrige getreide, wagenschoss, pieck, ther, asche etc. darinnen nicht solde von hier laden und furen, und uns armen underthanen solch verbott mite treffen lassen, das wir kein Schiffs holtz zu marckt brengen mochten, es were dan mit unserem merklichen schaden und abbruch unserer narung, so doch solch

schiffs holtz nicht von solchen eichen, die zu gebeude der Schlosser und Stedte dienen, sunder ja krommer und esticher, ja besser. Das verbott, die welde umb die Stadt zu vorhauen, billigen wir allein auf etzliche meil weges, da es E. F. D. Stedte und schlossern keinen nachteil brenget. Da dann unsere plancken und schiffs holtz gearbeit ist, bitten wir in aller underthenigkeit, E. F. D. wollen uns genediglich zulassen, das wir solchs den Holandern oder sunst frembden Schippnern alhie zu verbauen verkauffen mogen, und also unserm schaden und vorterb entnehmen, mit dem erbitten, ist imandt aus aller burgerschaft dieser dreier Stedte, der uns solch schiffs holtz abkauffen wolde und nach erkentnis ein billiges darvor geben, deme und den wollen wirs voralss wem gerne gonnen und zustehen lassen; wo sie aber sich hirinnen uns zu schaden zu suchen machen und ir unbillich, auch unchristlich mittel vorwenden wolten, nemblich mit den erbaueten schiffen auff Konigspergk etliche Jare nach einander zu siegeln, so man doch ungewiss ist des tyeffen, und müssen billich, jar jerlich in deme und anderm der mylden genoden des lieben Gottes gewertigk sein, ja vilmehr seine gottliche straffe mit entnehmung des tyeffen etc. furchten, weill wir so neidigk und abgunstig sein, und ist solche vorpflichtung gantz enlich, ja nichts anders dan ein verbott und vorursacht den frembden man viel mehr von hier zu bleiben dan anher zu kommen. Derwegen wollen E. F. D. als der christliche lobliche Landsfurst das gedeie und aufwachs ires furstenthums und gemeine wolfart, ja das gebott und bandt der liebe genediglich erwegen und solche auch dergleichen eigennutzige feindselige mittel und vorschlege des verbottes genediglich abschaffen.

So werden alssdenne E. F. D. und meiniglich den milden segen und benedeiung Gotts des himlischen vaters reichlich erfahren und befinden, in des schutz und beschirmungk wir samptlich und sunderlich E. F. D. als unsern genedigsten hern treulich befhelen. Und bitten hirauf in aller demut und underthenigkeit eine zuvorlesliche genedige antwort.

E. F. D.

gehorsame underthane

Andres Harmen

Hans Rausch

Hans Feierabendt.

Königsb. St.-Arch., Etatsmin. 127 d.

20.

Vergleich zwischen Bordings-Rhedern und Schiffszimmerleuten in Königsberg, 27. Juli 1678.

Nachdem der Erbaren Rätthe Deputirte, namentlich Herren Gerhart Suter, Herr Minuth und Herr Ranisch eingezeuget, welcher gestalt die strietige puncta der Bordings-Röhder hiesiger Städte wieder die

Schiffs-Zimmerleute durch sühnliche Handlung abgethan und gehoben, als sind selbige nicht allein ad Protocollum zu bringen gewilliget, sondern auch von den Erbaren Rätthen confirmiret worden, und lauten selbige wie folget:

1. Es soll kein Jung der Schiffs-Zimmerleute vor einen Gesellen erkandt oder passiret werden, welcher nicht gemäss ihrer Rolle vorher sein Probstück machen kan.

2. So sollen auch besagte Schiffszimmerleute des Morgens umb 5 Uhr auf die Arbeit kommen, bis 11 Uhr arbeiten, darauf eine Stunde Mahlzeit halten und von 12 Uhr bis 6 Abends ihre Arbeit ferner verrichten.

3. So sollen sie auch vermöge der uralten Verordnung nicht länger als eine halbe Stunde Vesperkost zu halten befugt sein, hiebey sich aber alles Biersaufens und insonderheit des Brantweins bey der Arbeit enthalten.

4. Imgleichen sollen sie gemäss Churf. Verordnung sich alles Holtzes, sowol bey neuem als altem Bau enthalten, weil die Röhder hiedurch grossen Schaden empfinden, indem manche kostbare Plancken und ander Holtz umb der Spähne halber verhauet werden, da sie doch die Spähne selber zum Brande, die andern Abgänge aber knapen Keilen zu bauen und sonsten benöthiget seyn; doch haben die Röhder versprochen, den Zimmerleuten aus freyem Willen nach dero Belieben von dem alten Holtz etwas zuzuwerfen.

5. Und damit dieselbe, so in der Arbeit seyn, wissen mögen, wie viel ihr Lohn sey, wird hiemit verordnet, dass die Meister in den langen Tagen 40 gr., die Gesellen 36 gr., die Jungen im ersten Jahre 20 gr., im letzten aber 24 gr., bis sie recht tüchtige Arbeit machen können, haben sollen. Von Michaelis aber bis Ostern und also in den kurtzen Tagen soll ein Meister laut der Tax-Ordnung haben 30 gr., ein Geselle 25 gr., ein Lehrjung das erste Jahr 15 gr., die andere 2 Jahr 20 gr. Weil aber den Meistern ein mehrer Lohn als den Gesellen verordnet, sollen sie auch schuldig seyn, alle Zimmer-Gerethschaft, die zum gantzen Bau, auch zum Auf- und Abwinden wie auch zu Stützung der Schmacken benöthiget, haben und halten.

6. So sollen sie auch als ehrliche Leute des Bauherrn Bestes suchen und ihre Arbeit so verrichten, damit des Röhders Gefässe und des Kaufmans Güter versichert seyn können.

7. Sonsten sollen die einheimischen Röhder den Vorzug vor den frembden in der Arbeit haben, so viel immer möglichen allemal, doch dass der Frembden auch geholfen werde.

8. So sollen auch alle frembde Gesellen, welche in andern See-Städten ihr Handtwercck gelernet und sich im übrigen ehrlichen verhalten, gleich den hiesigen gefordert werden, weil solches nicht allein dem gemeinen Besten sehr zuträglich, sondern auch mit allen andern Gewerken übereinstimmt.

Und damit diese Puncta von allen Parten desto fester gehalten

werden, ist beliebt, dass das verbrechende Part zehn Reichsthaler Strafe, davon die Helfte dem Magistrat, die andere Helfte den pauperibus, allemahl zu erlegen schuldig seyn soll.

Königsb. St.-Archiv, Etatsmin. 127 d.

21.

Contract des Kurfürsten Friedrich Wilhelm mit Wybrant van Worckum, Oranienburg 1684, August 28.

Nachdem Seine Churfürstliche Durchleucht zu Brandenburg pp, Unser Gnädigster Herr, in gnädigste Consideration gezogen, zu was mercklichen aufnehmen und beforderung der Preussischen Schiffarth es gereichen würde, wan in dero See-Stadt Königsberg der Schiffbau besser als bisher angerichtet werden mögte, inmassen den die tägliche experientz gewiesen, dass, wan Se. Churfürstl. Durchl. zu bezimierung dero Krieges-Schiffe oder einige Particulier-Schiffe und Handelsleute zu Bau- und besserung dero Kauffartey-Schiffe einiger Zimmerleute bedurfft, sich fast Niemand gefunden, der gute und taugliche Arbeit verrichten können, dannenhero dan geschickte Meister und Knechte von andern Orten verschrieben werden müssen, wodurch nicht allein denen interessenten grosse Kosten verursacht, sondern auch offters viel Zeit, woran bey der Seefarth ein so grosses gelegen, verlohren gangen: als haben Höchstermelte Seine Churfürstl. Durchl. zu wegnehmung dieser und dergleichen inconvenientzien wegen anrichtung des Schiffbaues in ermelter Stadt Königsberg mit dero Commerciens-Raht und Vice-Praesidenten bey dem Licent-Gericht daselbst, Wybrand von Worckum, folgender gestalt contrahiren lassen:

1. Erstlich verpflichtet sich ermelter von Worckum zu Seiner Churfürstl. Durchl. Diensten wenigstens einen tüchtigen Meister Zimmermann, der bequem und geschickt sey, allerhandt Fahrzeug zu bauen und zu repariren, mit vier guten Gesellen nacher Königsberg zu schaffen und daselbst den jeder Zeit zu halten.

2. haben Höchstgedachte Seine Churfürstl. Durchl. nach dero gnädigsten gefallen freye macht, solchen Meister und Gesellen zu erbauung neuer und reparirung alter Schiffe zu gebrauchen und alle beliebige Arbeit durch dieselbe verfertigen zu lassen.

3. Alle dazu nötige Instrumenta und Gerüthe soll er, Worckum, auff seine Kosten anschaffen und verfertigen lassen, und daran keinen mangel erscheinen lassen, auch

4. Viertens Sorge tragen, dass die erforderte materialien allemahl bey der Hand sein mögen, und hat er über sich genommen, dieselbe jedesmahl umb einen billigen Preis gegen baarzahlung zu lieffern und herzugeben.

Seine Churfürstl. Durchl. versprechen hergegen ihm, Wybrand von Worckum,

1. dass er Freyheit haben soll, zu Königsberg oder falls es daselbst difficultät geben möchte, zu Conthinen an der Pregel an einen gewissen und bequemen Ort, welchen er am dienlichsten dazu erachten wird, eine Schiffsbaustette anzurichten, wobey ihm

2. Seine Churfürst. Durchl. auch Freyheit und macht ertheilen, solchen Ort mit einen Zaun oder Stacquet oder auch mit solchen Häusern, als zum Bau und equippirung der Schiffe oder zu beherbergung der Zimmerleute nötig, zu umgeben und zu einer Baustelle abzusondern, imgleichen

3. an derselben einen Kielhaal-Mastbalek und Seithelling aufzurichten, und alles zu machen und anzuordnen, was zu erbauung neuer und ausbesserung alter Schiffe, Bordinge und Fahrzeug dienlich erachtet und erfordert wirdt.

4. In dem Bezirk solcher Baustelle soll ihm, von Worckum, freystehen, allerley Werck-Volck, so zum Bau und Rüstung der Schiffe nötig, als Zimmerleute, Schmiede, Block-, Pump-, Seegel-, Seegeltuch- und Compas-Macher arbeiten zu lassen, ohne dass ihm oder solchen Handwerksleuten desswegen eine hinderung oder eintrag geschehen könne.

5. Wan Seine Churfürstl. Durchl. den Meister Zimmer-Mann und seine vier Gesellen zu erbauung newer und besserung alter Schiffs-Gefässe nötig haben möchten, und dieselbe in Ihre Arbeit nehmen wolten, versprechen Höchstgedachte Seine Churfürstl. Durchl. dem von Worckum so viel tagelohn für die Bauleute, als er nach gelegenheit der Jahres-Zeit ihnen selbst giebet, und für den gebrauch der Zimmer-Instrumenten und Gerähte, wie auch für den tranck der Zimmerleute und für seine mühe täglich für jeden Meister und Gesellen 10 pollnische g. zahlen zu lassen, welche tagelohn und 10 g. wöchentlich alle Sonnabend aus Seiner Churfürstl. Durchl. Königsbergischen Licenten richtig bezahlt werden sollen.

6. Wan Schiffe auff's Land gewunden werden müssen, wollen Seine Churfürstl. Durchl. noch ohn dem Arbeitslohn für den Gebrauch der Gienblöcke, Tau und Spillen von jeder Last, so die Schiffe oder Fahrzeug gross seind, $7\frac{1}{2}$ g. pollnisch zahlen lassen.

7. Dergleichen soll für die Kielhaal-Mast-Gienblöcke und Taue von jeden Schiffe, so gekielhaalet wird, täglich, so lange das Schiff daran lieget, 2 thlr. gegeben werden.

8. Die Spöhne und abgesagete stücke, so zum Schiffbau nicht diensam, sollen zu Warmmachung des Piches, Teres und Schmiere oder zu der Zimmerleute Brennholtz bleiben und verfallen. Und damit

9. obgedachter Meister und vier Gesellen, wan Seine Churfürstl. Durchl. dieselbe bey dero Krieges-Schiffbau und besserung nicht employren, nicht müssig gehen dürffen, sondern ohne Kosten unterhalten werden können, dan auch dass der Privatorum Schiffbau in Königsberg, jedoch ohne verhinderung der Königsbergischen Meister und Zimmerleute, desto besser fortgesetzt werde, bewilligen Seine Churfürstl. Durchl., das von Worckum so viel Meister-Gesellen und Jungens als er gut findet, von allerley Sorten und Nationen, ohn an einige Persohnen

oder Rollen gebunden zu sein, solle zu wercke stellen, durch dieselbe allerhand Fahrzeuge machen oder repariren und dazu den Kielhaal-Mast, die Baustelle und den Seithelling ohne Unterschied, ob es für Bürger oder fremde sey, zu gebrauchen, imgleichen alle Schiffgerähte, wie die nahmen haben, in den umschlossenen Bau-Hoffe verfertigen, repariren und alda an wem es will und kan verkauffen möge.

10. Und weil sonderlich im anfang die Schiffart in Königsberg schwerlich so gross sein wird, dass das Segeltuch alda consumiret werden könne, so wollen Seine Churfürstl. Durchl., dass er, von Worckum, sothanes auff dem bauhoffe gemachte Seegeltuch durch den See-port Pillau oder das Haff frey soll mögen ausschiffen und versenden, ohne einig Pfund- oder Strom-Geldt oder andere Auflagen davon zu bezahlen, und zwar solches für die Zeit der 20 negstfolgenden Jahre a dato dieses Contractus anzurechnen.

11. Seine Churfürstl. Durchl. wollen auch, dass die Schiffer, so auff denen auff dieser Baustelle erbaueten Fahrzeuge, die als Bordinge gebrauchet werden können, fahren werden, ohne einig geldt oder unkosten dafür zu bezahlen, in die Bordings-Zunft sollen auffgenommen werden, und zufolge Seiner Churfürstl. Durchl. gnädigst und ernstlichen Befehls de dato Potstam den 21. Jan. 1680 so oft und vielmahl sie Fracht bekommen können, fahren mögen, ohne an die Böerte oder Gleichheit der Farth gebunden zu sein.

12. Damit auch dieser zu merklichen auffnehmen der Schiffarth und Handelung angelegte Schiffbau durch kostbahre, langweilige und mühesahme Processe und andere ungebührliche Zunötigungen nicht gehindert oder turbiret werden möge, so wollen Höchstgedachte Seine Churfürstl. Durchl., dass alle von dieser Fabrique dependirende oder dabey arbeitende Leute, vom ersten bis zum letzten, für sich selbst und ihre Güter in civilibus vor keinen andern Richter als vor Sr. Churfürstl. Durchl. Königsbergischen Licent-Gericht belanget oder verklaget, sondern von demselben privative und allein nach dem tenor und Inhalt dieses Contracts gerichtet und dabey nachrücklich und jegen männiglich geschützt werden sollen.

13. Dieweilen auch die anlegung dieser Baustelle, Erbauung der Häuser und Logen für die Gerähte und dergleichen ansehnliche Kosten erfordern werden, als wollen Seine Churfürstl. Durchl., dass solche Baustelle sambt allen und jeden darauff stehenden Häusern und Gebäuden, mit obbemelten Freyheiten, Rechten und Gerechtigkeiten ohne einigen Grund-Zins, Recognition oder andere auflagen davon zu bezahlen, ihm, den von Worckum, seinen Erben und Erbnehmen, Erb- und eigenthümblich zugehören, und er oder sie vollkommene Fug und Macht haben sollen, nach Ihrem eigenen gutdüncken und wolgefallen dieselben zu alieniren, zu vereussern und an andere zu verkauffen, ohne dass ihnen darin von Jemanden, wer der auch sey, deswegen einige hinderung gemacht werden könne.

Zu dessen Uhrkundt und fester unverbrüchlicher Haltung seind hievon zwey gleichlautende Exemplaria verfertiget, von Seiner Chur-

fürstl. Durchl. eigenhändig unterschrieben und mit Dero Gnaden Siegel bedrucket, auch durch Dero Commerciën-Raht von Worckum gleichergestalt unterschrieben und besiegelt worden.

So geschehen zu Oranienburg, den 28. Aug. 1684.

Friederich Wilhelm.

Wybrant van Worckum.

Berl. Geh. St.-Arch., Rep. 7, 195b. Original mit dem Siegel des Kurfürsten und dem kleinen Siegel des v. W., der sich van Worckum unterzeichnet.

22.

Schiffskauf-Contract zwischen Kurfürst Friedrich Wilhelm und Wybrant van Worckum, Lehnin, 1687, Mai 6/16.

Zu wissen, dass heute untengesetztem Dato zwischen Seiner Churfürstlichen Durchleuchtigkeit zu Brandenburg pp. Unserm gnädigsten Herrn, an Einer undt dero Raht undt Preussischen Licent-Gerichts Vice-Praeside Wybrandt von Worckum anderer seits wegen einiger von demselben Höchstermelter Seiner Churf. Dhl. käufflich übergelassener Galliot-Schiffe folgender Contract getroffen worden:

1. Es verkauffet Höchstgedachter Sr. Chf. Dhl. besagter von Worckum vier von ihm in Preussen erbaute neue Galiotten, von welchen dass eine der Friede genant 63 Fuss lang, $17\frac{1}{2}$ Fuss weit undt $8\frac{1}{2}$ Fuss holl, die übrige drey aber 82 Fuss lang, 21 Fuss weit undt $8\frac{1}{2}$ Fuss holl, (:alles nach Amsterdammer Maass gerechnet:) verfertiget undt zu Pillau an Seiner Churf. Durchl. dortigen Equipage-Meister Frantz de Lange auff sein, des von Worckum Kosten in so gutem, tauglichem undt durchaus fertigem Zustande geliefert werden sollen, dass dieselbe alsofort zur Seefarth gebraucht werden können.

2. Alle übrige Zubehörungen, welche bey gedachten Schiffen vorhanden seyn sollen, sindt in zweyen absonderlichen zu ende dieses Contracts beygefügtten Inventariis specificiret, undt verspricht ermelter von Worckum alles was in sothanen Inventariis enthalten, ebenfalls vor empfangender Zahlung auff seine Kosten anzuschaffen undt besagte Schiffe damit versehen zu lassen.

3. Absonderlich hat gedachter von Worckum sich hiermit verbündtlich gemacht, im Fall obbemelte Galiotten, wan Se. Churf. Durchl. sich derselben gebrauchen, in einigen Haven oder Strömen, es mag seyn, wo es wolle, wegen derer etwa darauff hafftenden undt von gedachten Worckum herrührenden Schulden undt Praetensionen angehalten undt in Anspruch genommen werden solten, dass er alsdan solchen Anspruch gantzlich auff sich nehmen undt bey verpfändung alles des seinigen höchstermelter Seiner Churf. Durchl. darunter indemnisiren undt schadlos halten will.

4. Vor solche Schiffe wollen Se. Churf. Dhl. ihm, von Worckum, in allen eilff tausendt Rthlr. Currant Geldt undt zwar vor das kleine

Galliot der Friede genant 2000 Thlr., vor ein jedes der drey übrigen grossen aber 3000 Thlr. folgender gestalt zahlen lassen, dass nemlich, so baldt gedachtes Schiff der Friede obbeschriebener massen würcklich geliefert undt dass solches geschehen von bemelten Equipage-Meister gebührendt attestiret seyn, wirdt ihm alsofort 2000 Thlr. aus denen preussischen Zollgefällen baar entrichtet, wegen der übrigen aber, wan dieselbe alle drey oder einige davon ebenfalls fertig pro rata der Lieferung undt beygebrachten attestation, vorgedachten Worckum oder seine Freunde wegen Ihrer zu Königsberg ein- undt ausschiffenden Waaren monatlich 1500 Thlr. am Zoll decurtiret undt gut gethan, auch damit so lange continuiret werden soll, bis obgedachte Summe der eilff-Tausendt Thlr. völlig wirdt bezahlet und abgetragen seyn, allermaassen dan oft höchstbesagte Se. Churf. Durchl. dieserwegen dero Raht undt Ober-Zoll-Directori Veit Heydekampf absonderliche gnädigste Verordnung ertheilen werden.

5. Alldieweilln auch mehrgedachter von Worckum wegen seiner bishehr auff Sr. Churf. Durchl. gnädigsten Befehl zu verschiedenen mahlen sowoll anhero als auch sonst hin undt wieder gethanen reisen undt dabey aufgangen Kosten, wie auch vor erhaltener würcklichen Bestallung geleisteten Dienste, imgleichen wegen der mit ihm geschlossen undt nachgehendts in andern Standt gerahtenen Contracten einige Erstatt- undt Schadloshaltung bishehr praetendiret, so ist verglichen worden, dass solches alles mit diesen Kauff-Contract gäntzlich abgethan, undt er, wan demselben ein gnügen geschehen, deshalb weiter nichts zu fordern haben soll. Alles getreulich undt ohne gefehrde.

Des zu Uhrkunt sindt hiervon zwey gleichlautende Originalia verfertigt undt zu einer seite von höchstgedachter Sr. Churf. Durchl. eigenhändig unterschrieben undt mit Dero Churfürstl. Insiegell bedrückt, danebst auch von dem von Worckum ebener gestalt unterzeichnet undt besiegelt worden. So geschehen Lehnin den 6/16. May 1687.

Friederich Wilhelm.

Wybrant van Worckum.

Berl. Geh. St.-Arch., Rep. 7, 195b. Original, mit Siegeln beider Contractanten. Die beiliegenden Inventare der Gallioten sind hier nicht mit abgedruckt.

23.

**Kurfürst Friedrich an die Regierung in Preussen.
Cölln a. d. Spree 1692, April 16.**

Über französisches Salz, dann Schiffbau; finde die Vorstellungen Sluymer's und das Gutachten der Regierung für nützlich: „Was den Schiffbau betrifft, so haben Wir denselben schon längst gern befördert gesehen, und ist Unser gnädigster Will, dass, wan ein tüchtiger Meister verhanden, welcher auf den See-Schiffbau sich verstehet und

zu solchem behuef sich nach Königsberg oder der Gegend begeben und alda setzen will, derselbe mit den seinigen nicht allein in Unsern Schutz genommen und ihme gnugsame Frey- und Sicherheit zu arbeiten verstattet, sondern ihm auch monatlich zehen Taler Warthegeld aus Unsern Preussenschen Zollgefüllen, ingleichen wan solcher Zimmerman für Uns oder auch Privat-Leute arbeitet, des Sommers täglich ein Rthlr., des Winters aber nur zwey drittel oder zween pol. Gulden täglich an Arbeitslohn gegeben werden soll, weshalb Wir hiernegst auf Euer ferners unterthänigstes Erinnern gebührende Verordnung ergehen lassen wollen; gestalt Wir dan auch wohl gerne einen eigenen Zimmermeister hetten, welcher die Schmacken oder Myt-Schiffe also bauete, dass sie nicht nur vor Bördinge aufm Haff, sondern auch gar in der Ostsee zur Kauffahrt und auch im Nohtfall mit etwa 20 Stück Canon besetzt und zum Krieg gebrauchet werden könnten, welcher daneben alles dasjenige, was eben demselben, der die grossen See-Schiffe bauet, verwilliget, geniessen solte. Befehlen euch demnach hiemit gnädigst, wan ihr dergleichen tüchtig und wohl-erfahrene Leute habhaft werden könnet, Uns davon unterthänigst zu berichten, auch wie Alles zum besten Unser Lande eingerichtet werden könne euer pflichtmässiges bedenken dabey zu fügen.

Königsb. St.-Arch., Etatsmin. 127 d.

24.

Aus dem Gutachten des Licent-Collegium in Königsberg über die den neue Schiffe Bauenden zu verleihenden Zollfreiheiten, 1722, Juni 26.

„Umb den Schiffs-Bau alhier zu befördern, so hat Ew. Königl. Maytt. hochseeligster Gross Herr Vater glohrwürdigsten Andenckens denenjenigen, welche hier im Lande Schiffe bauen und damit die preussische Hafens befahren würden, eine Zoll-Freyheit auf 6 Jahr dergestaltt accordiret, dass sie allemahl von ihren hergebrachten, auch Retour-Ladungen nur die Helfte des Zolles bezahlen dörrfen.

Ew. Königl. Maytt. hochseeligster Herr Vater haben es theils hierbey bewenden lassen, theils auch denen, welche Schiffe erbauen würden, 10 pro 100, auch gar bey einer specialen Gelegenheit dem begnadigtn Pillauer auf 8 Jahre die Zoll-Freyheit dergestaltt in Gnaden verstattet, dass sie in den ersten zwey Jahren von allen eingebrachten und zurückgenommenen Ladungen nichts, in den letzten 6 Jahren aber nur das 10te Theil des Zolles bezahlet, die übrigen 9 aber lucriret haben.

Ew. Königl. Maytt. haben Zeitwährender ihrer Regierung wegen des in Memel Anno 1720 von den Peter und Emanuel Meyer, auch Jacob de Jonge gebaueten Schiffes nicht nur 800 Rthlr. auf die Ahrt ausszahlen lassen, dass dieselbe von dem jederzeit zu entrichtenden Zoll durch einbehaltung desselben fünften Theils vergüthet werden

sollen, sondern Sie haben auch dem in Sardam subsistirenden Nicolas Calff wegen des hier erbaueten Schiffes 10 pro 100 zugestanden, und verordnet, dass, zu Verhüttung aller Confusion bey der Casse dieser zehende Theil nicht vom Zoll nach und nach decourtiret, sondern sofort bezahlt werden solten.

Wie es nun *ratione praeteriti* bey diesen erbaueten Schiffen sein Bewenden billig haben muss, so haben wir bey der Gelegenheit, da Peter Calff, ein Holländischer Kauffman, noch ein ander Schiff hier bauet, und gleichmässige Vergüthung der 10 pro 100 zu erhalten hoffet, sowohl wegen dieses Casus nach Anleitung unseres unterm 5. jettz laufenden Mohnats unterthänigst abgestatteten Berichtes, als auch en *general ratione futuri* unsere Gedancken pflichtschuldigt vorzustellen, und Eurer Königl. Maytt. zu Dero Allergnädigsten Decision anheim zu geben uns verbunden gehalten.

1. Finden wir Ew. Königl. Maytt. Casse gar nicht profitable, dass Sie denen, welche Schiffe bauen, das geordnete Procent baar ausszahlen lassen, vielmehr verliehren oder hazardiren Ew. Königl. Maytt. das gezahlete grössten Theils¹⁾; dann wann ein Schiff, so 10000 Rthlr. kostet und wozu Ew. Königl. Maytt. den zehenden Theil zahlen, bey der ersten oder andern Reise verunglücket, so sind die 1000 Rthlr. verlohren, weil alssdann die Hoffnung, dass dergleichen Schiff die Havens ferner befahren soll, wegfället; hingegen lucrirt der Eigenthümer des Schiffes dieselbe doppelt, wann er das Schiff assicuriren lässt, indem er alssdann den angegebenen Wehrt vom Assardeur erstattet bekommt und die 1000 Rthlr. noch darüber von Ew. Königl. Maytt. erhalten hat. Über dieses aber, so machet die Abschreibung zwar einige Bemühung dem Licent, bey der Rechnung aber keine Confusion, weniger Ew. Königl. Maytt. einigen Abgang bey der Casse; vielmehr ist es ein Mittel, dass dergleichen Schiffer desto gewisser hierher seine Reisen dirigiret, weil er sonst nicht Gelegenheit hat, der indulgirten Zoll-Freyheit sich zu gebrauchen.

2. Finden wir gleichmässig Ew. Königl. Maytt. Interesse entgegen, wann die verstattete Douceur nicht auf ein gewisses Quantum restringiret, sondern generaliter auf die Erlassung der Helfte oder gantzen Zolles auf einige Jahre gerichtet ist.²⁾ Dann wann ein kluger Schiffer oder Rehder ist, kan er darunter durch Einnehmung vieler Stück- und anderer viel Zoll bringender Güther so viel profitiren, dass er den gantzen Wehrt des Schiffes vielfältig lucriren kan, und Ew. Königl. Maytt. verliehren würcklich darunter und leyden den Schaden, dass bey andern Schiffen ein Abgang dagegen entstehet, indem, wann die hier benötigte Waaren bereits durch dergleichen begnadigte und zollfrey declarirte Schiffe zur Gnüge eingeführet werden, die übrige, so Zoll geben, zum Theil alssdann zurück bleiben.

3. Halten wir dafür, dass, wann hier nur viele ein- und auszuführende Waaren abgesetzt werden können, an Schiffs-Raumten

1) Randbemerkung des Königs: gans recht.

2) Ebenso: item.

kein Mangel sey, und Ew. Königl. Maytt. fast indifferent sey, durch was vor Schiffe die Waaren transportiret und die Zölle hier entrichtet werden.¹⁾ Wir finden also

4. nicht, dass Ew. Königl. Maytt. oder das commercium bey dem Schiffs-Bau derer frembden, wann selbe hier Schiffe erbauen, ein mehreres profitiren, alss

I. Dass die Schiffs-Zimmerleute, Ancker-Schmiede, Reiffschläger, Seegel-Macher und andere dabey benötigte Handwercker etwas verdienen und darunter Ew. Königl. Maytt. Accise-Interesse befördert wird.

II. Dass die Schiffs-Zimmerleuthe dabey Gelegenheit haben, ihr Metier mehr und mehr zu excoliren, auch die unerfahrene zum Bau anzuführen.

III. Dass der Holtz-Handel darunter befördert wird.

Ob und wieviel nun diese Vortheile importiren und ob desswegen 10 pro 100 frembden bonificiret werden sollen, davon haben wir einen billigen Zweifel; vielmehr halten wir dafür, dass, wann frembde hier Schiffe bauen wollen, ihnen desshalb biss 8 pro 100 zwar verstattet werden möchten, doch, dass sie auss denen einzubringenden Zöllen sich bezahlet machen, und allemahl vom Zoll den 10. Theil einbehalten. Der unvorgreiflichen Meinung aber sind wir,

5. dass es eine andere Bewandtniss habe, wann hiesige Bürger oder Ew. Königl. Maytt. andere contribuable Unterthanen, so hier im Lande wohnen und angesessen seyn, Schiffe zu bauen resolviren wolten.²⁾ Dann in diesem Fall werden nicht nur die oben angeführte Vortheile dem Publico verschaffet, sondern es gewinnet dasselbe darunter dieses insonderheit, dass vor die Schiffs-Frachten, es mögen diese Schiffe ihren Cours hinrichten wo sie wollen, das gewonnene Geld in das Land gezogen wird, wohingegen der in Sardam wohnende Calff oder ein anderer Frembder allen hier erhaltenen Gewinnst auss dem Lande ziehet. Dann, so ist die Hoffnung, dass die hier im Lande erbaute und hiesigen Unterthanen zugehörige Schiffe auch allemahl hier werden unterhalten und repariret werden. Es haben mehrere Schiffer und Matrosen sich also hier häusslich niederzulassen Gelegenheit; ja; wann bey dem hiesigen Commercio auch nichts zu thun seyn solte, so gewinnen dennoch die hier wohnende Rehder ausswärtig ihre Frachten, ziehen sie in das Land und befördern darunter das Interesse des Publici, und scheint es, dass Schweden dieser Ursach halben von seinen Schiffen einen weit geringeren Zoll alss wie von denen frembden beständigst einfordert.

Es kommen Jahr vor Jahr, eines in das andere gerechnet, 300 Schiffe hier an; wann man es nun dahin bringen könnte, dass hier nur 20 Schiffe von hiesigen Unterthanen erbauet werden könnten à 100 Last, und jedes 2 Reisen thun, auch per Last, nach mittel-

1) Randbemerkung des Königs: ich bin der Meinung absolut.

2) Ebenso: diese distinction ist sehr indicirt, sed non habent pecuniam.

mässiger Fracht, 5 Rthlr. hin und soviel zurück erhalten könnte: so würden doch diese Fracht-Gelder von 20 Schiffen auf 40 000 Rthlr. importiren und zum Roulement im Lande Anlass geben, auch der Profit wohl 10 der 20 dabey interessirten Rehdern zu ihrer Subsistence und Unterhalt beförderlich seyn. Über diesem aber, so giebet es auch Anlass, dass, wann ein Land viel eigene Schiffe hat, die Frachten, so nicht nach Gefallen von Frembden können gesteigert, und die Gelder damit auss dem Lande genommen, auch den Kauffleuten der Profit beschnitten werden, zugeschweigen dass bey Kriegsläufen eigene Schiffe grossen Nutzen schaffen könnten.

Solchem nach würden Ew. Königl. Maytt. wir unterthänigst anrahten, einen Unterscheid hierin zu halten und Dero Unterthanen in der Schiffsbauerey mehrere Vorthelle, wie denen Frembden, zuflüssen zu lassen und ihnen entweder 10 pro 100 baar zu accordiren oder 16 pro 100 vom Zoll und zwar durch Einbehaltung des fünften Theils von demselben vergütten zu lassen.

Solten die hiesige dadurch zum bauen noch nicht gnugsam animiret werden, und Ew. Königl. Maytt. den Schiffs-Bau dennoch eingeführet wissen wollen, so ist es Ew. Königl. Maytt. ohnedes allemahl vorbehalten, durch Vermehrung der Zoll-Freyheiten die hiesige Unterthanen zum Bau zu veranlassen; und behalten Ew. Königl. Maytt. dasjenige, was Sie ihren Bürgern und Unterthanen zuflüssen lassen, allemahl in dem Lande, wie im Gegentheil alles, was Frembde profitiren, auss Ihren Landen weggeheth.“ —

Berl. Geh. St.-Arch., „Acta wegen der Schiffbau-Beneficien“ vol. I.

25.

Königl. Patent zu Beförderung des Schiffbaus im Königreich Preussen, Berlin 1722, Dec. 21.

Demnach Se. Königl. Majestät in Preussen, Unser allergnädigster Herr bey allen Gelegenheiten bedacht sind, die Commercia in dero Königreich Preussen und die Schiffahrt nach denen dasigen Haffens auf alle Weise zu facilitiren und insonderheit diejenigen, so in Königsberg neue Schiffe bauen wollen, durch würckliche Douceurs und Beneficia dazu zu animiren: als haben Sie allergnädigst resolviret und verordnet, in gedachten dero Königreich Preussen durch gegenwärtiges öffentliche Patent zu publiciren und bekandt machen zu lassen, dass von nun an allen jeden in dero Königreich Preussen wohnhaften Kauffleuten und Schiffern, welche resolviren wollen, in Preussen neue Schiffe zu bauen und mit denenselben die dasige Haffens zu befahren, jedesmahl von denen darauf verwandten Kosten, nach vorhergegangener pflichtmässigen Taxation, zehen Rthlr. baar Geld aus der dortigen Licent-Casse bezahlet oder durch Abschreibung des 5. Theils von ihrer sonst zu bezahlen habenden Zoll- und Licent-Gebühr zwölf pet.

Baasch, Beiträge.

22

vergütet werden sollen, wobey ihnen die Wahl gelassen wird, entweder ein oder das andere zu begehren und anzunehmen.

Wie dann das preuss. Licent-Directorium bereits instruiert ist, so oft ein einheimischer Kauffmann oder Schiffer, der ein neues Schiff zu Befahrung derer preuss. Haffens in Königsberg gebauet, sich angeben wird, solches in ein pflichtmässige Taxe bringen zu lassen, auch sofort davon zu berichten, damit zur würcklichen Bezahlung dieser allergnädigst versprochenen Douceurs behörige ordre ergehen könne. Es muss aber ein bündiger Revers ausgestellt werden, dass das neugebauete Schiff, so viel immer möglich, keine andere als königl. preussische Haffens befahren solle.

Als wornach jedermänniglich, insonderheit aber die Kauff-Leute, Schiffer und Commercianten in Preussen sich allerunterthänigst zu achten und dieser versprochenen Vergütung sich gewiss zu versichern haben.

Berlin den 21. Dec. 1722.

Berl. Geh. St.-Arch., Acta wegen der Schiffbau-Beneficien vol. I.

26.

Bericht der Preuss. Kriegs- und Domänen-Kammer an den König, Königsberg 1732, Sept. 9.

— — Ew. Königliche Majestaet allergnädigstes Rescript vom 28. Juny a. c., dadurch Wir Vorschläge zu thun beordret werden, welchergestalt der Schiffs-Bauerey zu Königsberg und Pillau emporzuhelffen sey, ist bey Uns zu recht eingelanget, undt müssen Wir darauff allergehorsambst anzeigen, wassmaassen wir bereits unterm 15. Februarij 1730 aller unterthänigst berichtet,¹⁾ woran es liege, dass die Schiffs-Bauerey in Königsberg nicht wie anderwärts florire. Mittelst sothanem Bericht haben wir in aller Unterthänigkeit vorgestellet, dass, ob es gleich diesem Orthe an Bequemlichkeit zum Schiffs-Bau nicht mangle, alss welchen auch der im Lande verhandene geringe Vorrath von Eisen nicht behindern könnte, indem alle zum Schiffs-Bau erforderte Gattungen von Holtz aus dem benachbahrten Gross-Lithauen herbeyzuschaffen wären, so würde jedennoch der Pohle durch den Zweifel eines sicheren undt gewissen Debts zurücke gehalten, dergleichen Holtz herunter zu bringen, und were daher allhier kein Stapel von Schiffs-Bau-Holtz verhanden; sondern, wann Jemand allhier ein Schiff bauen wollte, müsste er solches allererst mit grosser Beswehrlichkeit und Unkosten zusammen suchen, wie solches die Aussage der hiesigen Negocianten Gebrüdere Saturgus, welche eben im Begriff seyndt, ein Schiff zu bauen, gemaess anliegenden bey dem Licent-Directorio auffgenommenen Protocolls²⁾ von neuem bekräftiget.

1) Nach einem Randvermerk hat dieser Bericht nicht vorgelegen.

2) Nicht mit abgedruckt.

Fraget man nun, was an dem Mangel des nöthigen Schiffs-Bau-Holtzes und deshalb darnieder liegenden Schiffs-Bauerey Schuld sey, so muss man es fürnehmlich dem Mangel der darzu erfordernten Capitalien zuschreiben, wie wir solches in vorerwehnten Unserm allerunterthänigsten Bericht ebenfalls mit mehrern bereits angeführet haben, worauf wir uns dann mit Ew. Königl. Majestaet allergnädigsten Erlaubniss beziehen, und demnächst zuverlässig dafür halten, dass bey dem notorischen Unvermögen derer hiesigen Negocianten nichts hinlängliches vorzuschlagen sey, die Schiffs-Bauerey, zu deren Bestreitung starke Capitalien erfordert werden, gehörig empor zu bringen, zumahlen da auch die besondere Zoll-Begnadigungen, welche Ew. Königliche Majestät denenjenigen, so allhier auf eigene Rechnung Schiffe erbauet und mit selbigen Ew. Königl. Majestät Hafen befahren, allergnädigst angedeyen lassen, nicht vermögend gewesen, den Schiffsbau zum Aufnehmen zu befördern.

Wann Ew. Königliche Majestät aber gemees Eingangs beregten allergnädigsten Rescripts den Schiffsbau allhier zu dem Ende empor gebracht wissen wollen, damit die Königsberger ihre Waaren selbst mit ihren eigenen Schiffen nach andern Orthen transportiren könnten, und nicht erst auf frembde Schiffe warten dörfen: so müssen wir dabey in aller Unterthänigkeit vorstellen:

1. dass allhier an ausländischen Schiffen niemahln ein Mangel bemerkt werde, wenn gleich ein starker Abzug von Waaren sich ereignet, sondern es treffen selbige allhier in gnugsahmer Quantitaet ein, im massen sie zu Abhohlung der beliebigen Güter nicht allererst hier zur Stelle, sondern bereits alldorth, wohin die Waaren transportiret werden sollen, insgemein befrachtet werden, und auch sogar, wenn, wie zu jetziger Zeit, im Handel gar keine Bewegung ist, kommen dem ohnerachtet dennoch Schiffe auf hazard allhier an, umb Fracht zu suchen, dahero es sich zuweiln zuträget, dass solche Schiffe, wann sie die verhoffte Fracht nicht finden, mit Ballast so guth wiederumb zurticke gehen müssen, als sie eingekommen sindt.

2. ist in Erwegung zu ziehen, dass unsere Schiffer laut ihrer eigenen Aussage vor gar geringe Frachten, zumahln wann selbige, wie anjetzo, auf Amsterdam nur von 10 fl. holl. per Last sindt, keine Reisen unternehmen, die Holländer hingegen solches weit besser thun können, denn a) sindt diese zufolge denen mit der Crohn Dännemarek geschlossenen Verträgen im Sund von verschiedenen Ungeldern befreyet, so im Gegentheil von denen Unsrigen erlegt werden müssen, als nemlich das Rosenobel-Geld und die Besmher-Gebühren, deren ersteres sich, wann das Schiff bloss Ballast hat, auf 1 Rosenobel oder 2 Ducaten, wenn es aber beladen, auf 2 Rosenobel beläuft. Nicht weniger müssen b) unsere Schiffe gleich allen andern frembden Fahrzeugen in Holland mehr alss die Einheimische an Loots-Geld erlegen und zwar dergestalt, dass, wann ein Holländer 6 fl. holl. bezahlet, ein Frembder dagegen 9 fl. holl. und in gleichmässiger Proportion so weiter zu entrichten habe. Auch muss c) in Holland das so genandte

Last-Geld nach des Schiffes Grösse à 30 Stüver oder incirca 18 gg per Last gleich bey der ersten Fahrt im Jahr bezahlet werden.

Nun darf zwar das ganze Jahr hindurch bey wiederhohnten Reisen ein mehreres an Lastgeld nicht erlegt werden, inzwischen hat der Holländer, ob er gleich ebenso viel zahlet, dennoch vor denen Frembden dieses voraus, dass er des Jahres füglich mehr Reisen thun kann, weil er in Holland viel eher alss ein Frembder befrachtet wird, dahingegen dieser auf seine Retour-Ladung daselbst zuweilen lange warten muss, wannhero es sich von selbst zu Tage leget, dass ein hiesiger Schiffer bey gar geringen Frachten, wovon ein Holländer fahret, ohnmöglich bestehen kann, und daher öfters mit seinem Fahrzeuge still und nahrloss liegen muss, wie solches anjetzo die Erfahrung lehret; da nemlich fast alle Schiffe, so Ew. Königl. Majestät Unterthanen allhier im Lande zugehören, wegen der mehrmahls erwehnten niedrigen Frachten keine Reisen entreprenniren, folglich aus denen in ihren Schiffen steckenden Capitalien nicht einst die ordinaire Revenues ziehen können.

Insbesondere können wir

3. nicht Umbgang nehmen, Ew. Königl. Majestät allerunterthänigst anzuzeigen, was maassen die einheimische Negocianten ihr Conto weniger dabey finden, wenn sie ihre Güter auf eigene Rechnung verschiffen alss wenn sie selbige an die Commissionairs zur Stelle verkaufen. Denn ausser dass sie in dem letzteren Fall kein Risiko zur See laufen dürfen, so haben sie hiernächst auch nicht nöthig, sich bloss der Discretion der Holländer zu exponiren, welcher, wann ihm einiges Gut durch einen Frembden zugeführt wird, insgemein einen so schlechten Preys dafür zu offeriren gewohnt ist, dass der Eigenthümer seine hingebrachte Waaren ohne allen Vortheil abzusetzen sich genöthiget siehet; denn wollte er gleich seine Waaren in Hoffnung besserer Preysen aufzuspeichern resolviren, so läuft jedoch zu Amsterdam der Speicher-Zinns nebst andern Unkosten in kurzer Zeit so hoch auf, dass er anstatt des verhofften Gewinnes die Waaren mit Schaden seines darin verwandten Capitals verkaufen muss, wie solches unsere Commercianten mit ihrem grossen Nachtheil verschiedentlich erfahren haben.

Uebrigens haben wir Ew. Königl. Majestät in mehrgedachtem Rescript enthaltenen Befehl zu gehorsamen gemees beyliegender Specification¹⁾ annoch allerunterthänigst melden sollen, dass 14 Schiffe zu Königsberg und Pillau verhanden, so Ew. Königl. Majestät Unterthanen und Bürgern eigenthümlich zugehören, worunter 6 Schiffe befindlich, so nicht im Lande, sondern anderwärts erbauet und allhier von Ew. Königl. Majestät Unterthanen erkauffet sindt. Wehrenden Ew. Königlichen Majestät beglückten Regierung aber sindt überhaupt zu Königsberg, Pillau und Memel 13 Schiffe aufgerichtet, davon 4 verunglücket und eines, das Schloss von Königsberg genandt, zwar verhanden, jedoch

1) Nicht mit abgedruckt; vgl. oben S. 241.

in Holland befindlich ist und einem dasigen Negocianten Namens Peter Calff gehöret, welcher es in Anno 1721 allhier hat erbauen lassen.“ —

Berl. Geh. St.-Arch., Ostpreuss. Schiffbausachen 2.

27.

Gutachten des Königsberger Licent-Collegiums über das Gesuch der Kaufleute Espanhiac & Cabrit, ihre Schiffe vor Ablauf der Sperrfrist zu verkaufen, 1743, Februar 23.

Sei kein Bedenken. „Denn da Seine Königl. Majestät überhaupt Fabriquen und Manufacturen in Dero Landen auf alle Weise befördert wissen wollen und zu obtinirung dieser dero allerheilsamsten Intention denen Fabriquanten und Manufacturieurs, auch Entrepreneurs viele Douceurs an Zoll-, Accise- und anderen Freyheiten und Beyhülfen angedeyen lassen, der auswärtige Debit derer im Lande fabricirten Waaren und Sachen aber wohl unstrittig die Fabriquen und Manufacturen im Lande gar sehr befördert und in Aufnahme bringet, weil dadurch Geld ins Land gezogen und die Arbeit derer Fabriquanten vermehret wird, dahero denn auch Seine Königl. Majestaet die Einländischen Waaren, wenn sie nach frembden Orten verführet werden, fast von allen Abgaben eximiret, so finden Wir keine erhebliche Ursache, warumb der Debit derer in königl. Landen erbaueten Schiffen nach auswärtigen Orten nicht gleich denen anderen im Lande fabricirten Waaren und Sachen zu permittiren seyn sollte. Angemerket:

1. die Schiffs-Bauerey eine der importantesten Fabriquen, weil dabey viele Materialien, an Holtz, Eisen, Hampff, Pech, Theer etc. verbrauchet, viele Handwerker, als Schiffs-Zimmerleute, Schmiede, Blockmacher, Reifschläger, Seegelmacher etc. und andere Leute in Arbeit gesetzt, frembde Schiffer und Matrosen zu Führung der Schiffe ins Land gezogen, und durch dieses alles die Consumption stark vermehret und viel mehr Geld als bey anderen Fabriquen unter die Leuthe gebracht und an viele vertheilet, auch zum Holtz-Handel mehr Gelegenheit gegeben wird, umb welcher Ursachen willen Seine Königl. Majestaet auch eben denenjenigen, welche neue Schiffe im Lande bauen, die Bau-Freyheits-Gelder auf 6 Jahr auf $\frac{1}{6}$ des Zolles und der Schiffs-Ungelder allergnädigst accordiret haben. Wannenhero

2. diese Fabrique auf alle nur mögliche Weise zu befördern, wozu aber der freye Debit nach auswärtigen Orten ein vieles contribuiren kan, indem dadurch frembd Geld ins Land gezogen wird und die Entrepreneurs das vors verkaufte Schiff bekommenes Geld wiederumb zum Bau eines anderen Schiffes anzulegen encouragiret werden, wohingegen, wann sie die hier gebauete Schiffe nicht nach auswärtigen Orten zu verkauffen frey haben, sondern selbige, biss sie alt und unbrauchbahr, behalten müssten, sie sobald keine neue Schiffe bauen

werden, zumahlen die Capitalien alhier nicht gross, der Schiffsbau aber weit theurer als an andere Orte zu stehen kommt, und ist

3. der Verkauf derer Schiffe nach auswärtigen Orten umb so mehr gleich anderen Fabriken nützlich, weil jene vor diesen vieler Gefahr, mithin das darin steckende Capital starckem Verlust unterworfen, angesehen die wilde See bey hartem Wetter und Sturm nicht nur grossen Schaden an denen Schiffen thut, dessen Reparation ein vieles kostet, sondern auch selbige oftmahlen gantz und gar zertrümmert, wie dergleichen Unglück im Monath Novembr. des vorigten Jahres gemäss denen eingelauffenen Nachrichten fünffen von unseren Schiffen und im Monath April dem grossen wohlgebauten schönen Saturguschen Schiffe begegnet, welches auf denen Jütländischen Küsten gantzlich zerschlagen worden, wodurch, wann sie auch gleich verassurirt worden, dennoch, weil die Assurance theils nicht auf das gantze Capithal geschiehet, theils die Assuradeurs oft insolvento werden oder doch viele Schwürigkeiten, sonderlich bey blossen Schadens-Fällen, machen, die Eigenthümere grossen Verlust leiden, den sie aber durch gelegentlichen Verkauf evitiren und dabey noch Vortheil haben können.

4. Hindert auch dieser auswärtige Verkauf der Einländischen Schiffe dem etwa vorfallenden extraordinären Transport, auch dass die Frachten im Lande bleiben, gar nicht. Denn wie nach der Anzeige im 2ten Punct der Verkauf der Schiffe nicht zur Verminderung, sondern Vermehrung des Anbaues derselben gereicht und wegen des bey dem Verkauf zu hoffenden Vortheils mehrere zum Schiffs-Anbau oder Anlegung eines Theils ihres Capitals zur Rhederey animiren dörfte, so müsten auch, wie bekandt, in solchem extraordinären Vorfall die frembden im Hafen befindliche Schiffe gegen billige Fracht solchen Transport verrichten, und können hiernächst die einländischen Schiffe auf solchen Transport, welcher ihnen vorher zu wissen unmöglich, nicht alhier stille liegen und warten, oder von denen frembden Orten, wo sie sind, zurückberuffen werden, weil sie sodann weit mehr verlihren würden, alss das Douceur der Schiffs-Bau-Freyheit importiret, die Frachten aber von denen einländischen Schiffen dennoch im Lande bleiben, in Betracht, dass es einerley ist, ob sie die Frachten von hiesigem oder frembden Orte genüssen, und kann es sich nach denen Coniuncturen in der Schifffahrt wohl fügen, dass sie von der auswärtigen Fracht mehr alss von der hiesigen profitiren. Und endlich ist

5. sothaner Verkauf der einländischen Schiffe weder dem allgemeinen Commercio noch dem königl. hohen Interesse schädlich und nachtheilig. Denn gleich wie das Commerceum nicht von der Vielheit der Schiffe oder ob die Waaren durch einländische oder ausländische Schiffe ein- und ausgeführet werden, sondern von denen Coniuncturen dependiret, immaassen es aus der Erfahrung bekannt, dass, wann kein starcker Zug und Umbkehrung der Waaren, die Schiffe oftmahlen halbe, auch gantze Jahre still liegen müsten, dagegen, wann Zug und Verkehrs verhanden, sich bald Schiffe genug finden, also leidet auch das königl. hohe Interesse durch den Verkauf der

einländischen Schiffe nicht, in Erwägung dass, wann sie in währenden Zoll-Freyheits-Jahren an Frembde verkauffet werden, die Zoll-Freyheit cessiret und die Zoll-Casse profitiret, wann aber der Verkauf nach expirirten genossenen Bau-Freyheits-Jahren geschiehet, die königl. Zoll-Casse nichts verlieret, weil die Waaren, so mit frembden Schiffen ein- und ausgeführet werden, ebendenselben Zoll bezahlen müssen, als die mit einheimischen Schiffen, gestalt das allergnädigst accordirte Douceur der Schiffs-Bau-Freyheit hauptsächlich nur zur Beförderung der Consumption derer zum Schiffs-Bau erforderlichen importanten Materialien und vielen Arbeiter, auch ins Land zuziehende Schiffer und Matrosen gereicht, als welches auch die eigentliche Intention und Absicht der mehr erwehnten Bau-Freyheits Douceur ist.

Wann nun die königl. allergnädigste Intention, durch den Debit der einländischen Fabriquen-Arbeit nach auswärtigen Orten Geld ins Land zu ziehen, durch den Verkauf der im Lande gebaueten Schiffe eben so wie mit anderen Fabriquen obtiniret wird und jenen so wohl wie diesen zu diesem Endzweck gewisse Douceurs und Freyheiten accordiret worden, so sind wir der pflichtmässigen Meynung, dass die Veräusserung der im Lande erbaueten Schiffe nach auswärtigen Orthen gleich anderen einländischen fabricirten Waaren und Sachen zu aller Zeit, es sey in währendem Genuss der Schiffs-Bau-Zollfreyheits-Jahre oder nach Expirirung derselben, wohl zu erlauben, und dahero sowohl denen Supplicanten Espanhiac und Cabrit, als allen anderen, welche schon im Lande gebauete Schiffe haben oder noch künftig bauen werden, allergnädigst zu gestatten.“ —

Berl. Geh. St.-Arch., Acta weg. der Schiffbau-Beneficien vol. I.

28.

Bericht der Kriegis- und Domänen-Kammer in Königsberg an den König, 1753, März 23.

Hätten am 8. huj. den geforderten Bericht „wegen des schwedischer Seits auf die diesseitige mit schwedischen Producten beladene Schiffe gelegten hohen Imposts“ abgestattet.

„Wenn nun in denen sothanen Bericht zugleich beygelegten Sentiments des hiessigen Commerciens- sowohl als des Licent-Collegii angeführet ist, dass die in Schweden gebauete und schwedischen Unterthanen zugehörige grosse Schiffe daselbst in Abtragung der Schiffs-Ungelder sowohl als des Zolles von denen ein- und ausführenden fremden Waaren auch schwedischen Producten umb zwey Drittheile und die kleinen Schiffe umb ein Drittheil gegen die nach den schwedischen Haafens trafiquirende Schiffe fremder Nationen beneficiret werden, und die Cron Schweden durch solche denen schwedischen Schiffen accordirte besondere Vortheile die Absicht zu erreichen suche, nicht allein ihre Unterthanen zum Schiffbau und eigenen Schiffahrt zu encouragiren, sondern auch geübte See-Matrosen und Soldaten zu cul-

tiviren, sothane Absicht auch die Cronen England und Dännemarck mit gutem Effect zum Augenmerk haben, und daher zu wünschen wäre, dass das eine Sechs-Theil an Zoll- und Schiffs-Ungelder-Ver-güthung, so Euer Königliche Majestaet denen in Dero See-Hafens von einheimischen Bürgern vor ihre eigene Rechnung erbaueten Schiffen auf sechs Jahr bishero allergnädigst zufließen lassen, vors künftige auf so lange accordiret würde, als sothane Schiffe Euer Königlichen Majestaet Unterthanen zugehören, hingegen die Fremde, wann sie gleich in Dero See-Hafens Schiffe bauen lassen, von aller Zoll-Freyheit gänzlich ausgeschlossen bleiben möchten: So können wir unsern theuersten Pflichten nach keinen Umgang nehmen, diesem letzten Vorschlag schlechterdings beyzupflichten. Zumahl mit soliden Gründen dargethan werden kan, dass der etwahnige Zoll-Abgang nicht nur bey dem Zoll, sondern hauptsächlich bey Euer Königlichen Majestaet andern Cassen reichlich wieder ersetzt, dem Commercio aber ein augenscheinlicher Zuwachs geschaffet, und zugleich diejenige vortheilhafte Absicht, welche die Cronen Schweden, Dännemarck und England dabey haben, mehr und mehr erreicht wird, indem

1. Euer Königlichen Majestaet Unterthanen zu besserer Poussirung der Schiffs-Bauerey besonders in denen pommerischen Hafens aufgemuntert werden, woran nicht allein das Land in Debitirung der überflüssigen zum Schiffsbau erforderlichen Holtz-Waaren mehr als durch Verführung derselben nach Hamburg und Dantzig profitiret, sondern auch die daran arbeitende Tagelöhner, Schiffszimmerleute, Brettschneider, Schmiede, Tischler, Mahler, Seegel- und Block-Macher, auch Reiffschläger oder Seiler guten Verdienst und Unterhalt erwerben, und obgleich der in Preussen sich mehr und mehr äussernde Mangel an Schiffs-Bau-Holtz der hiesigen Schiff-Bauerey eine merkliche Hinderniss verursacht, so ist doch kein Zweifel, dass nicht bey genauerer Einsicht des Vorthells wegen der Zoll-Freyheit sich bald Entrepreneurs finden solten, die das benöthigte Schiffs-Bau-Holtz aus dem benachbarten Szamayten und Grosshertzogthum Litthauen, wo solches im Überfluss vorhanden ist und zu Wasser leicht transportiret werden kan, hieher führen, und mit der Zeit einen Stapel davon anlegen solten, wodurch künftig der Schiffsbau umb so mehr in den preussischen Haafens erleichtert wird, als hieselbst die übrige dazu erforderliche Materialien, als Werk oder Heede, Teer, Pech, Fett etc. in wollfeilen Preis aus erster Hand zu haben sind.

2. Mit dem Schiffs-Bau nun wird zugleich die Schiffs-Rehderey in Aufnahme gebracht, indem verschiedene Leute animiret werden, sich zusammen zu thun und gewisse Capitalia zum Schiff-Bau anzulegen, umb künftig aus den Frachten gute Interessen zu ziehen, wodurch zugleich die publique und Privat-Fonds unvermerkt aufrecht erhalten werden, wenn Gelegenheit geschaffet wird, die Capitalia der Wittwen und Unmündigen auf verschiedene Art unterzubringen.

3. Haben nun solche Rehder einmahl Capitalia in die Schiffe stehen, so wenden sie gewiss alle ersinnliche Mittel auch öfters mit Risiko und Hasard an, umb dieselben, sobald und so oft als möglich

vor andern zu befrachten, wodurch sodann der Abzug der einländischen Producten und fabricirten Waaren insensiblement befördert wird, indem sie nach solchen fremden Landen verführet werden, wo sie mit Vortheil abzusetzen, und dagegen die hier erforderliche Retour-Waaren aus erster Hand wieder einzuladen sind.

4. Werden solche Schiffe durch die Zoll-Vergütung in den Stand gesetzt, die Frachten in geringern Preis als die fremde Schiffe zu übernehmen, und dadurch wird der Zufluss und Abzug der Waaren erleichtert, zugleich aber dem Commercio sowohl als Euer Königlichen Majestaet Zoll- und Accise-Cassen reelle Vortheile geschaffet, auch

5. das mutuum commercium mit Euer Königlichen Majestaet andern Provintzien vermehret, weil die Rehdere sothaner Schiffe immer darauf bedacht sind, deren Haafens zu befahren, umb von dem beneficio der Zoll-Vergütung doppelt zu profitiren.

6. Wird dadurch mit der Zeit unvermerkt der Weg zu dem mit so vielen Schwürigkeiten verknüpften Assurantz-Wesen in Euer Königlichen Majestaet Landen gebahnet, welches eben aus dem Schiff-Bau und Rehderey seinen Ursprung genommen, und einen importanten Theil des holländischen Handels so viel Jahre hindurch ausgemachet hat, indem bey vermehrter Anzahl der einländischen Schiffe und Schiffs-Rehdere diese von selbst darauf raffiniren werden, unter sich ihre eigene Schiffe und die darin eingenommene Waaren zu verassuriren und die Praemien davon zu ziehen, als solche denen Holländern ferner zu überlassen.

7. Wird in besondern Vorfällen der schleunige Transport an Getreyde, Saltz etc. aus einer Provintz in die andere beym Überfluss von einländischen Schiffen bewerkstelliget, und die Kosten erleichtert werden können.

8. Werden die Rehdere der einländischen Schiffe nohtwendig sich befeissigen, ihre Schiffe mit Landes-Eingebornen sicheren Leuten lieber als mit fremden zu besetzen, welches zu einem neuen Gewerbe vor Euer Königlichen Majestaet Unterthanen Gelegenheit fourniret, zu geschweigen, dass dergleichen Schiffe auch mit einländischen denrées und Consumtibilien providiret werden. Und da

9. ein jeder Rehder bestrebet ist, die Fahrten seines Schiffs dergestalt so viel möglich einzurichten, dass solches in den Ort seines Aufenthalts das Winter-Lager halte, so wird dadurch nebst dem Vortheil des Rehders zugleich die Consumption im Lande durch so viele Schiffsleute und Matrosen befördert.

Weil nun alle hier der Länge nach detaillirte und andere damit verknüpfte vor das Land, vor das commercium und vor Euer Königl. Majestaet Cassen sehr nützliche Vortheile allen dagegen zu machenden Einwand sehr weit überwiegen, dagegen aber sothane reelle Vortheile nicht nur cessiren, wenn denen Fremden, welche in Euer Königlichen Majestaet Haafens Schiffe bauen, einige Zoll-Vergütung ferner accordiret wird, sondern auch die denen Fremden zugestandene Zoll-Vergütungen dem Lande, dem Commercio und Euer Königlichen Majestaet Zoll-Casse sehr nachtheilig sind, indem dazu fremde Rehder gehören, diese aber

den einländischen Schiffen die Frachten praeripiren, das mutuum commercium stöhren, den Abzug der einländischen Producten und Manufactur-Waaren hindern, dagegen aber das Land mit fremden Waaren und zwar mit solchen überfüllen, die an sich nicht schwer sind, aber vielen Zoll erlegen und dadurch die ihnen accordirte Zoll-Vergütung desto erklecklicher machen, nach geendigtem Genuss solcher beneficium aber solcher Schiffe sich entschlagen, also lediglich zum Nachtheil des Zolls und des Commerci profitiren: so halten wir pflichtmässig dafür, dass die beneficia der Vergütung an Zoll- und Ungeldern denen Fremden, wenn sie in Euer Königliche Majestaet See-Hafens Schiffe bauen, gänzlich abzuschlagen, denen Unterthanen aber vor die im Lande und vor ihre eigene Rechnung erbaute Schiffe auf so lange zu accordiren sind, als sie solche eigenthümlich besitzen.* —

Berl. Geh. St.-Arch. Acta wegen der Schiffbau-Beneficien vol. I.

29.

**Königl. Rescript betr. Verleihung der Schiffsbau-Freiheiten,
Berlin 1753, April 19.**

— — — — Nachdem Wir Uns aus Eurem allerunterthänigsten Bericht vom 23. Martii jünsthin wegen Encouragirung der Bürger in Unsern Landen zum Schiff-Bau und zur Schifffahrt mit eigenen Schiffen zu unserer Beförderung des Commerci und des Besten Unserer Lande den Vortrag thun lassen, so haben Wir aus angeführten Ursachen allergnädigst resolviret, dass künftig Niemanden von Fremden, welche etwa in Unsern See-Häfen Schiffe möchten bauen wollen, darauf einige Schiffsbau-Freyheit versprochen oder bewilliget und verstattet werden, dagegen aber denen einländischen Bürgern, welche vor sich selbst und nicht vor Fremde Schiffe bauen, die bisher üblich gewesene Zoll-Freyheit des Sechsten Theils der Schiffs-Ladung und der Schiffs-Ungelder anstatt das vorhin sie solche Freyheit nur sechs Jahr genossen, selbige, so lange als sie die Schiffe eigenthümlich besitzen und mit selbigen Unsere Hafen befahren, angedeyen solle. Ihr habt Euch also darnach zu achten, und wenn künftig jemand von Fremden sich zum Schiff-Bau in Unsern dortigen Hafens melden und darauf Schiffsbau-Freyheit suchen möchte, den oder dieselben mit der gebethenen Schiffsbau-Freyheit abzuweisen, auch im Fall etwa ein oder anderer deshalb eine Verordnung an Euch ausbrächte, davon an das 1. Departement des General-Directorii zu berichten und Euch auf diese Unsere Resolution, worüber Wir beständig gehalten wissen wollen, zu beziehen, jedoch verstehet es sich von selbst, dass diejenige Fremde, welche bereits in Schiffsbau-Freyheit stehen, die versprochene Frey-Jahre über dabey ungekränckt gelassen werden müssen, weil sonst Treu und Glaube darunter leiden würde, hingegen habt Ihr denen Einländischen Bürgern auf die vor ihre Rechnung erbaute Schiffe, so lange ihnen selbige gehören und Unsere See-Hafen damit

befahren werden, das vorerwehnte $\frac{1}{6}$ an Schiffs-Bau-Freyheit so wohl von der Ladung als auch von den Schiffs-Ungeldern angedeyen zu lassen und diese Unsere Allergnädigste Willens-Meinung der Kaufmannschaft, wie auch den Schiffen in Unsern dortigen Handels-Städten bekant zu machen, auch Unsere zu mehrerer Beförderung des Commercii und der Wohlfarth Unserer getreuen Unterthanen hierunter führende Intention, so viel an Euch ist, auf alle Weise zu befördern, zu dem Ende auch denenjenigen Bürgern, welche Schiffe zu bauen Lust haben, an die Hand zu geben, dass sie in Pommern, besonders zu Stettin, Treptow an der Rega und Stolpe sehr gutes Schiffsbauholtz in Menge, die übrige Materialien aber, als Werk oder Heede, Theer, Pech, Fett etc., in Preussen um wohlfeilen Preiss bekommen können. Seynd
Berlin, d. 19. April 1753.

Friderich.

An die Kriegs- und Domänen-Kammer
in Königsberg.
Ebenso an die Pomm. Kriegs- und Domänen-Kammer in Stettin.

Berl. Geh. St.-Arch., Acta w. d. Schiffsbau-Benef. vol. I.

Ortsregister.

- | | |
|---|--|
| <p> Aalborg 57f.
 Aarhus 57.
 Ahrensbök 103.
 Altenbruch 90.
 Altenfähr 155.
 Altona 15, 17, 20—23, 25, 27—30,
 36, 58, 104, 107—117, 119, 121,
 123, 130, 267, 271, 281, 284,
 287f., 294, 300ff.
 Amerika 29, 35, 60f., 100, 102,
 104, 143, 162ff., 184, 186, 196f.,
 250, 254, 267, 270.
 Amsterdam 14f., 26, 31, 57ff., 73,
 76, 227, 308, 332, 339f.
 Anklam 60, 150, 154, 192.
 Apenrade 57ff., 100, 111, 123, 133.
 Archangel 51, 270.
 Aurich 79, 82, 85f.

 Baltrum 82.
 Barth 150—153, 160—163, 266,
 273
 Belgard 189,
 Bergen 57f., 63.
 Berlin 31, 168, 173, 193, 212,
 222f., 226, 236, 318ff.
 Blankenese 90.
 Blumenthal 65, 92.
 Bordeaux 125, 249, 320.
 Borkum 71, 83.
 Brake 97f.
 Brandenburg 164, 166, 167, 216.
 Brasilien 14.
 Braunsberg 201, 211, 326.
 Bremen 9, 27, 32, 53, 57ff., 62—70,
 77, 88, 92, 112f., 267, 269, 271f.,
 294, 297, 300, 308.
 Bremerhaven 70.
 Breslau 318f. </p> | <p> Bromberg 4.
 Brügge 2f., 7.
 Burg 69.

 Calmar 138, 150.
 Carlby, Alt- u. Neu-, 145.
 Caroliensiel 82.
 Carlishaven 150.
 Carlskrona 57, 104, 155, 167.
 Cismar 103.
 Cleve 219.
 Colberg 57, 177, 182, 188—196,
 201.
 Colbergermünde 191.
 Cuxhaven 90.

 Dänemark 53, 76, 99, 102ff., 122,
 132, 136, 167, 188, 215f., 243,
 245, 268, 270, 274, 315, 317,
 339, 344.
 Damgarten 150.
 Danzig 3—7, 28, 44, 111, 145,
 173, 176, 195—208, 211, 215,
 220, 226, 230, 233, 235, 249,
 262, 266ff., 271, 313, 315, 319,
 324, 326, 344.
 Dars 150, 155, 161.
 Delfzyl 73.
 Deventer 7.
 Devin 152.
 Dithmarschen 9.
 Dokkum 80.
 Dorpat 4.
 Dorumersiel 82.
 Drausensee 208.

 Eckernförde 100, 103, 106, 111,
 125f., 129f., 150.
 Edam 58. </p> |
|---|--|

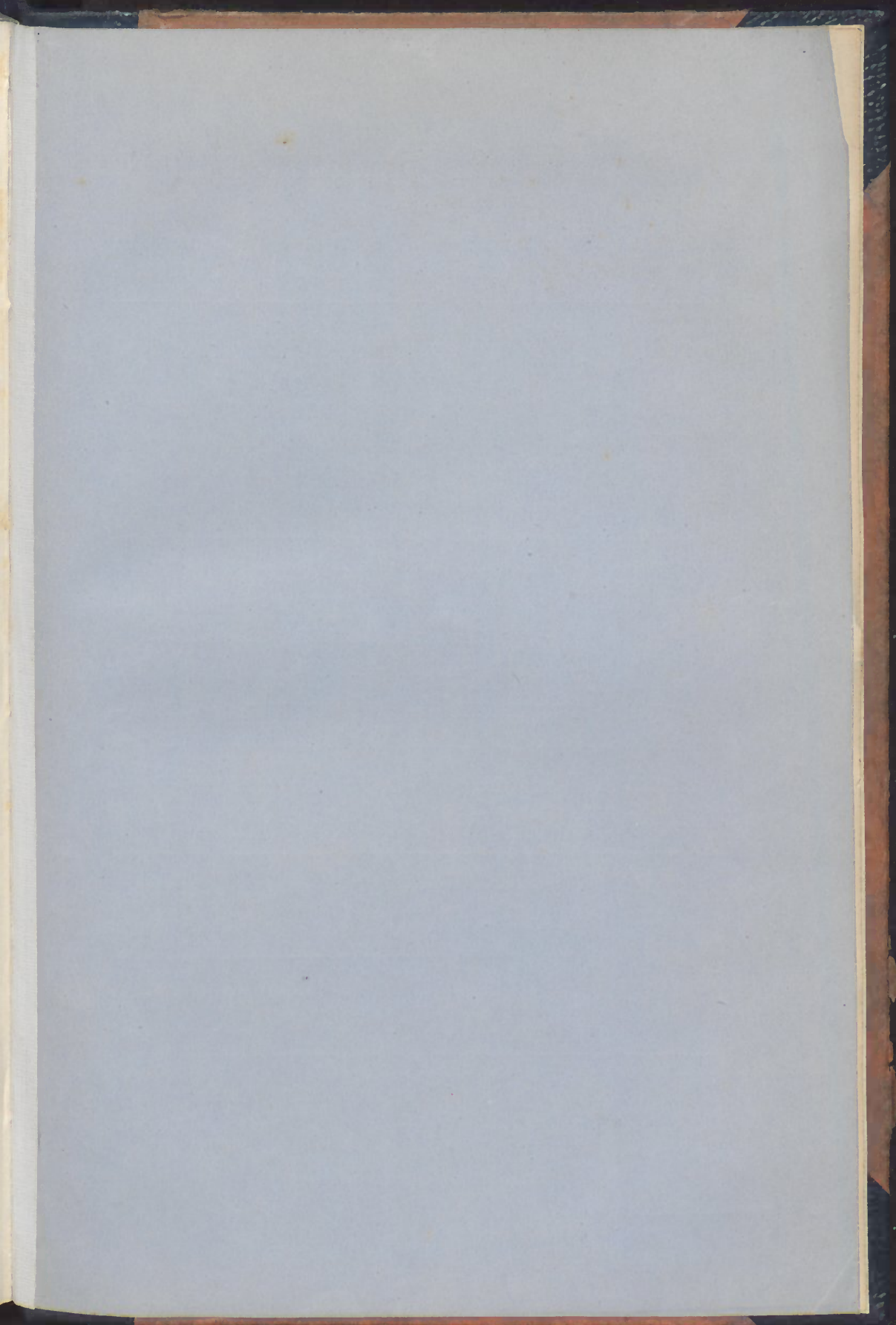
- Edeweicht 96.
Elbing 4f., 7, 198, 201, 208—212,
217, 231, 244, 248, 250, 267,
309, 326.
Ellerbeck 125, 127.
Elmshorn 119.
Elsfleth 68, 96f.
Emden 57, 70—88, 196f., 201,
249, 254, 267, 305—310.
England 4, 6, 14f., 23, 35, 76,
145, 175, 195—198, 207, 215,
234, 243, 249, 270, 274, 283,
291, 296, 299f., 309, 312,
315f., 319, 321, 344.
Ermeland 208.
Fehmarn 57.
Finisterre, Cap, 254.
Finkenwärder 90.
Flandern 4.
Flensburg 58, 100, 102, 106, 111,
130ff.
Frankfurt 318f.
Frankreich 23, 54, 145, 148, 175,
203, 227, 234, 236, 274, 283,
291, 296, 309, 319f.
Frauenburg 211.
Friedrichstadt 99, 105.
Friesland 27, 73.
Glasgow 57.
Glückstadt 100f., 118—121.
Gothland 57.
Gottorp 111, 135.
Greifswald 160, 163f., 166.
Grönland 30, 54, 77, 95, 102,
119, 270, 287.
Groningen 80.
Groningerland 73.
Hadeln 9.
Hadersleben 58, 133f.
Haikendorf 124.
Halte 79.
Hamburg 4, 7—43, 54f., 57, 59,
65, 72f., 76f., 88f., 92, 98, 101,
108—119, 121, 125, 138, 145,
174, 207, 213, 266—269, 271,
274, 276—305, 308, 344.
Hammelwarden 97.
Hannover 41, 70, 88—95, 269.
Harburg 23, 88f.
Harlingen 57f.
Harlingersiel 96.
Havelberg 60, 84, 185, 222f., 300.
Havre 320.
Holland 4, 14f., 23, 27, 30, 53,
57, 59, 64, 72f., 76f., 80, 84,
91, 101, 119, 122, 145, 167,
174f., 188, 195, 201, 203f.,
213, 220, 223, 227, 230, 233f.,
268, 270f., 283, 291, 293, 296,
299f., 309—313, 315, 319,
321—327, 339ff.
Holtenau 126, 128.
Hooksiel 96.
Hütten 103, 129.
Husum 9, 100, 106.
Insterburg 212.
Itzehoe 101, 106, 119.
Ijlst 58.
Kammin 192.
Kappel 150.
Kaseburg 166.
Kiel 60, 100, 102f., 105, 123—128,
130, 267, 273, 300.
Königsberg 6, 77, 153, 168, 171f.,
175ff., 189, 194, 198f., 201,
207, 212—264, 266, 268, 273,
308f., 313, 315, 322—343.
Kopenhagen 57f., 60, 102, 104, 107,
113, 116, 126, 142, 148, 167, 229.
Kurland 318.
Lauenburg 103.
Leer 73, 79f., 85f.
Leeuwarden 58.
Lehe 95.
Lenzen 223.
Libau 258.
Liebenwalde 194.
Lissabon 213.
Litthauen 233, 258, 325, 338, 344.
Livland 2, 318.
Livorno 111.

- Lübeck 3—7, 16, 22, 43—62, 65,
98, 103f., 112f., 121f., 129,
133, 137, 141, 145, 153, 186,
188, 201, 220, 266—269, 271,
273, 318f.
Lüneburg 2, 108, 153.
- Magdeburg 318f.
Makkum 57f.
Marienburg 5f.
Marienwerder 211.
Mecklenburg 137, 140, 151, 153,
212, 269.
Memel 77, 175, 183, 206, 212f.,
215, 224, 228, 230, 239, 241,
245—249, 257ff., 262, 273, 309,
334, 340.
Middelburg 243.
Möltenort 124.
Motzen 97.
Münsterland 83.
- Nantes 249, 320.
Narwa 51, 216, 315.
Neufahrwasser 183.
Neuhaus 91, 94.
Neumühlen 281.
Neustadt 53, 55f., 59f., 100, 102,
104, 106, 121ff., 126.
Neuwarp 154.
Nienstedten 90.
Norden 82.
Norderney 82.
Norrköping 76.
Norwegen 99, 195, 198, 268.
- Oberndorf 91.
Oesel 2.
Oevelgönne 114.
Oldenburg 83, 96ff., 300.
Oldesloe 103.
Ostende 20f.
Osterholz 92.
Osterstade 94.
Ostfriesland 70—88, 96, 300.
- Papenburg 85, 88.
Pasewalk 166.
- Pernau 57.
Pillau 72, 212, 215f., 219, 227,
230, 235, 239, 241, 247—250,
259, 261, 331f., 338, 340.
Pinneburg 113.
Pöl 121, 138.
Pölitz 176, 182.
Polen 5, 205, 210.
Pommern 77, 145ff., 168ff., 201,
219, 238, 245, 252, 269, 274,
308, 347.
Portugal 14, 52, 137, 145, 232ff.,
267, 274.
Prerow 154.
Preussen 3, 6f., 29, 75, 77, 168,
177, 182, 189, 205ff., 212—264,
274, 300, 307f., 318, 333, 337f.,
344, 347.
Putzig 202.
- Ranzau 113.
Reiherstieg 23, 25, 33, 43, 89,
92, 300f.
Reinfeld 102f.
Rendsburg 118, 124.
Reval 4, 216.
Riga 2, 57, 152, 210, 216, 232,
236, 253, 258, 313, 315.
Rönnebeck 65, 92, 98.
Rostock 57, 139—143, 150, 153,
162f., 186, 273, 318.
Rotterdam 223.
Ruden 312.
Rügen 144, 154.
Rügenwalde 195f.
Russland 125, 127, 188, 207, 211,
317f.
- Samogitien 258, 344.
St. Magnus 69, 92.
St. Petersburg 57f., 125f., 186, 315.
Sardam 14, 238, 284, 335f.
Schleswig-Holstein 98—136, 245,
266, 269.
Schönebeck 92.
Schottland 296.
Schulitz 4.
Schweden 14, 51, 53—57, 76, 104,

- 138, 145, 150, 152, 155, 168, 175,
188, 236, 243f., 270, 311f.,
315, 317, 336, 343f.
Schwerin 136.
Seeland 4.
Segeberg 103.
Skandinavien 270f.
Sonderburg 55, 57f., 100, 102,
106, 132f.
Spandau 166.
Spanien 8, 52, 129, 137, 145,
195, 267, 274.
Stade 9, 88f., 91, 95.
Stedingerland 96f.
Stepenitz 166.
Stettin 60, 147, 153f., 160,
164—188, 193, 196, 218, 236f.,
240, 245, 249, 266, 273,
308—319, 347.
Stockholm 150, 154, 229f., 249.
Stolp 195f., 347.
Stolpmünde 196f.
Stralsund 60, 139, 144—164, 166,
201, 273.
Swinemünde 175, 178, 186, 254.
Teufelsbrück 114.
Thorn 4, 7.
Tilsit 249.
Tönning 134ff.
Tondern 129.
Travemünde 55f., 60, 102, 273.
Tremsbüttel 103.
Treptow 193ff., 197, 347.
Trittau 103.
Uckermünde 154, 165ff.
Usedom 152, 173.
Vegesack 63, 65, 67ff., 89, 97.
Warfleth 97.
Warnemünde 142, 273.
Warp 166.
Wasa 145.
Wesel 84.
Westerwik 145, 150.
Westfalen 73.
Westindien 100.
Wetzlar 31.
Wieck 154, 164.
Wien 305.
Wilhelmsburg 89.
Wismar 57, 104, 136—140, 155,
167.
Wittow 154.
Wolgast 60, 139, 155—158, 160,
163f., 173, 192, 312, 317.
Wollin 189.
Zwolle 7.

Druck von Hesse & Becker in Leipzig.

337c



22

Verlag von **Lucas Gräfe & Sillem** in **Hamburg.**

Baasch, E. Hamburgs Seeschiffahrt und Waarenhandel vom
Ende des 16. bis Mitte des 17. Jahrhunderts . Mk. 2,40

Hamburg vor 200 Jahren. Herausgegeben von **Th. Schrader.**
Gr. 8°. VI. 367 S. mit 6 Abbildgn. Eleg. geb. Mk. 5,—

Kämmereirechnungen der Stadt Hamburg. Herausgegeben
von **Karl Koppmann.** Band I—V . . . à Mk. 8,—
Bd. VI . . . Mk. 9,— Bd. VII . . . Mk. 10,—

Die Matrikel des akadem. Gymnasiums in Hamburg
1613—1883. Herausgegeben von **C.H. Wilh. Sillem** Mk. 10,—

**Die ältesten Hamburgischen Zunftrollen und Brüd-
erschaftsstatuten.** Herausg. von **Dr. Otto Rüdiger** Mk. 6,—

Rüdiger, O. Ältere Hamburgische und Hansestädtische Hand-
werksgesellendokumente Mk. 1,50

Wohlwill, A. Hamburg während der Pestjahre 1712 bis
1714 Mk. 2,40

Wohlwill, A. Zur Geschichte des Gottorper Vergleichs vom
27. Mai 1768 Mk. 1,50

Wohlwill, A. Aus drei Jahrhunderten der Hamburgischen
Geschichte (1648—1888) Mk. 5,—

Druck von Hesse & Becker in Leipzig.

