

Zum Elbhandel

Transportmittel und Handelswege

[EHT]

Schiffstypen: Elbschiffahrt

Zoll von Transportmitteln

Richtungen des Elbhandels: Hamburg 1262/1263

Richtungen des Elbhandels: Bleckede 1503

Transportwege: Pirna 1325

Transporte mit Wagen: Hamburg 13./14. Jahrhundert

Transporte mit Wagen: Altstadt Magdeburg 1487

Freiheiten vom Schaumburgischen Zoll in Hamburg 1548

Waren des Elbhandels
(www.elbregion-flusswelten.de/texte/GT26VZ.pdf)

#

Schiffstypen: Elbschifffahrt

[Schiffstypen_EH]

Der Hamburger Zolltarif von 1262/63 gliedert die Schiffe auf der Elbe oberhalb der Stadt in mehrere Typen und differenziert den Zoll entsprechend der Schiffsform: von einem Prahm, einem breit und flachbödig gebauten Schiff, war 1 Schilling (= 12 Pfennig), von einer "navis linguata", einem an den Enden spitz (zungenförmig) zulaufenden Schiff, ebenfalls 1 Schilling zu entrichten; ein Kahn mit hohen Bordwänden um das ganze oder um mehr als die Hälfte des Schiffes herum, ein Setzbordkahn, erbrachte 8 Pfennig, eine (Lüneburger) Eiche ebenfalls 8 Pfennig, ein einfacher Kahn aber nur 4 Pfennig Zoll.*

* Handelsschifffahrt_92; Hafen_98.

Der Magdeburger Zolltarif von 1487 unterscheidet nach der Höhe des Zolls:*

| | |
|---------------------|-------------------------------------|
| Kornschiiff | 2 Schilling |
| Prahm | 2 Schilling |
| Salzkahn | 1 Schilling |
| Wusterhausener Kahn | 1 Schilling |
| Fährkahn | 8 Pfennig |
| Baumkahn | 4 Pfennig (so auch von einem Wagen) |

* UBM 3, Nr. 647.

In einer Urkunde Kaiser Lothars III. für die Magdeburger Kaufleute wird ihnen 1136 der Zoll im brandenburgischen Abschnitt der Elbe, unter anderem in Tangermünde, ermäßigt. Dabei werden die Schiffe hauptsächlich nach der Größe in fünf Typen unterschieden; zwei miteinander verbundene Schiffe mittlerer Größe sind zwischen den größten und den kleineren Schiffen eingeordnet.*

* DL.III.92; vgl. UBM 1, Nr. 27: "de maxima navi"; "de duabus mediocribus navibus copulatis"; "de una navi minori"; "de navicula"; "de minima navicula".

Der Pirnaer Zolltarif von 1325 unterscheidet den Prahm ("archa" oder "prom") von einem Kahn ("cimba"); letzterer kam ohne Bord, als Einbaum, oder als Setzbordkahn, mit einfachem und mit doppelt hohem Bord vor. Außerdem gab es als Schiffstyp den kleinen Kahn ("navicula"), das Boot.*

* Pirna-1325; Handelsschifffahrt_92.

→ Transportwege_EH

In Hamburger Zolltarifen waren die Zölle von Schiffen zwischen 2 und 22 Pfennig gestaffelt. 22 Pfennig, also nahezu zwei Schilling, waren von einem Schiff, das vom Meer her kam, zu entrichten - ohne dass die Größe differenziert war.* Im Übrigen war von größeren Schiffen meistens ein Zoll von 8 bis 12 Pfennig zu zahlen - ein Teil dieser Schiffstypen wurde durch die Nennung einer Region oder einer Stadt spezifiziert, zum Beispiel: Märkisches Schiff, Husumer Schiff, Lauenburger Schiff, Boizenburger Schiff.** Deutlich nach der Größe wurden 1548 die Ewer gestuft: von einem großen, einem "Schollener", waren 12 Pfennig zu entrichten, von einem "gemeinen" Ewer 8 Pfennig, von einem kleinen Ewer 4 Pfennig.*** Während Boote von und nach Stade im 13. Jahrhundert mit 8 Pfennig Zoll belegt wurden, hatten Lüneburger Boote im 16. Jahrhundert nur 2 Pfennig zu entrichten;**** darin dürfte eine Privilegierung der Stadt und/oder des Fürstentums Lüneburg zu sehen sein.

* ZTH, Nr. 13, S. 13; Nr. 138, S. 103; Nr. 139, S. 108.

** ZTH, Nr. 138, S. 103; Nr. 139, S. 108.

*** ZTH, Nr. 138, S. 103.

**** ZTH, Nr. 13, S. 13; Nr. 138, S. 103; Nr. 139, S. 108.

Zur Fluss-Schifffahrt → Flussschiff_BM; Schifffahrt_BM; Binnenhandel_96.

In der Handelsschifffahrt auf der Elbe wurden - wie auf anderen größeren Flüssen - auch Schiffe mit Segeln eingesetzt.

Im Unterschied zur Elbschifffahrtsakte von 1821 berücksichtigt die Additionalakte zu ihr 1844 auch die Dampfschifffahrt.*

* Zu einigen Elbschiffstypen: Süßenbach_e.

#

Zoll von Transportmitteln

[Zoll_EH]

In älterer Zeit wurde von beladenen Transportmitteln (besonders Schiffen und Wagen) regelmäßig ein Zoll erhoben. Als Bestandteile des in Magdeburg erhobenen Zolls werden 965 ausdrücklich Abgaben von Waren, die zu Schiff oder auf Wagen, von Personen zu Pferde oder zu Fuß transportiert wurden, erwähnt.*

* DO.I.301; vgl. UBM 1, Nr. 11. Zum Formular vgl. DO.I.299.

Unterscheidung von Zoll und Ungeld → Quellen_GH, Nr. 14 und RGR: Ungeld.

1405 erlaubte König Wenzel dem Erzbischof Günther von Magdeburg und seinen Nachfolgern, in allen Städten und Märkten seines Erzstifts von jedem beladenen Wagen, der zum Markt fahre, einen neuen Zoll zu erheben.*

* UBM 2, Nr. 26.

Die Elbschifffahrtsakte von 1821 ersetzte den Zoll von Schiffen durch eine "Recognitions-Gebühr".* Sie war nach der Ladungsfähigkeit in vier Klassen gestaffelt.** Die Additionalakte von 1844 zur Elbschifffahrtsakte von 1821 hob diese Recognitions-Gebühr auf.*** Auch Wagen, welche Reisende auf Dampfschiffen mit sich führten, waren abgabenfrei.

* ESA-1821, Art. 7.

** ESA-1821, Art. 11.

*** ESA-1844 § 20; ESA-1844, Anl. fb.

Leinpferde, die (elbabwärts) zurückgeführt wurden, waren bereits 1821 zollfrei.* Schiffsggerät aus Schiffen, die zu Hamburg verkauft worden waren, das elbaufwärts transportiert wurde, erklärte die Additionalakte 1844 ausdrücklich für zollfrei.**

* ESA-1821, Art. 10; ESA-1844, Anl. fb, fc. ** ESA-1844, Anl. fb, fc.

#

Richtungen des Elbhandels: Hamburg 1262/1263

[Richtungen-A_EH]

1262/1263 werden in einem Hamburger Zolltarif für die Kaufleute unter anderem aus der Mark Brandenburg, dem Erzstift Magdeburg, der Mark Meißen und der Herzogtümer Braunschweig-Lüneburg und Sachsen die Handelsrichtungen klarer erkennbar.

Elbaufwärts transportiert wurden: Bier und Wein; Gerste und Hafer; Heringe und Heringsfett; Vieh (nämlich Pferde, Rinder, Schweine); Blei (mindestens bis Lüneburg); flandrisches Tuch und Waid. Der Zolltarif von Pirna (1325) lässt erkennen, dass Salz auch von Magdeburg aus elbaufwärts transportiert wurde, also mindestens teilweise nicht aus Halle kam, sondern aus Salinen der Magdeburger Region, vielleicht auch aus Lüneburg.

Elbabwärts transportiert wurden: Roggen und Weizen; Kupfer, Zinn und Eisen; Leinwand; Pech, Asche und Wachs. Der Zolltarif von Pirna (1325) erwähnt außerdem Holz aus Böhmen. Erst im späten 15. Jahrhundert (1480) sind in Hamburger Zolltarifen neben den elbabwärts laufenden Kupfer- und Eisenexporten auch Transporte dieser Waren elbaufwärts, also aus Skandinavien, bezeugt. Auch die Holzlieferungen elbabwärts treten nun in den Hamburger Zolltarifen deutlicher hervor. - Durch den Zwischenhandel aus Südosteuropa dürften die meisten Metalle, Kupfer und Zinn, vermittelt sein; dagegen gehörte das Blei vermutlich zu den elbaufwärts beförderten Gütern, stammte aus England. Blei wurde in Hamburg elbaufwärts, in Pirna aber elbabwärts, aus Böhmen oder Ungarn, befördert. Der Grund ist unter anderem in dem Bedarf der Salinen in Lüneburg und bei Magdeburg zu suchen. Erst nach der Mitte des 14. Jahrhunderts wurde Blei von Böhmen bis Hamburg auch elbabwärts transportiert.*

* Brandenburg_90; Handelsschiffahrt_92; Hafen_98.

#

Richtungen des Elbhandels: Bleckede 1503

[Richtungen-B_EH]

Quellen des 16. Jahrhunderts lassen die Relationen der Schiff- und Wagentransporte und auch der Schifffahrt elbauf- und -abwärts deutlicher erkennen. Ein Zollregister in Bleckede (links der Elbe oberhalb Lauenburgs und Boizenburgs) aus dem Jahre 1503 verzeichnet als geforderten Zoll: 143 m 6 1/2 s, davon Wagenzoll 20 m 15 s (14,6%), Schiffszoll für die Bergfahrt 10 m 7 s 10 d (7,3%), Schiffszoll für die Talfahrt 111 m 15 s 8 d (78,1 %). Trotz der Ungewissheit über die Modalitäten der Zollerhebung und trotz der zu erwartenden Verzerrungen, die sich aus der Befreiung der Lüneburger Kaufleute von dem Zoll zu Bleckede ergeben, sind aus diesen Zahlen mit Wahrscheinlichkeit zwei Schlüsse zu ziehen: Das Verhältnis des Wagenzolls zum Schiffszoll (etwa 1:7) weist daraufhin, dass bei Bleckede die Schiffstransporte die Wagentransporte nach Quantität und Wert der Waren weitaus überwogen. Und: Das Verhältnis des Schiffszolls, der für die Bergfahrt, zu dem, der für die Talfahrt erhoben wurde, (etwa 1:11), lässt erkennen, dass bei Bleckede die Schiffe auf der Talfahrt in der Regel besser mit Fracht ausgelastet waren als auf der Bergfahrt. Für die Talfahrt werden überwiegend Roggen, Weizen und Holz, für die Bergfahrt Fisch, besonders Hering, und Metalle als Handelsgüter genannt. Dass Salz als Ware nicht verzeichnet ist, mag dadurch mitbestimmt sein, dass Bleckede zu dieser Zeit im Pfandbesitz der Stadt Lüneburg war. Da die Fracht sich überwiegend für die Talfahrt ergab, fuhren Lüneburger Schiffe, die teils mit Salz beladen waren, den Umweg von der Ilmenau-Mündung über die Delvenau oder Lauenburg, bevor sie sich elbabwärts wandten.*

* Elbhandel_86; Salzhandel_89; Salzhandel_99; Brandenburg_90;
Handelsschifffahrt_92.

#

Transportwege: Pirna 1325

[Transportwege_EH]

Am 20. April 1325 erneuerte König Johann von Böhmen der Stadt Pirna ihre zerstörten Privilegien. Ein großer Teil dieser erneuerten Privilegien bestand in Zolltarifen.* Pirna, zwischen Dresden und dem Erzgebirge an der Elbe gelegen, stand seit 1298 unter böhmischer Herrschaft.

* Pirna-1325.

Der Stadt Pirna wurde eine Handelsniederlage, ein Platz für das Aus- und Einladen der Handelsgüter, zugestanden. Der Umschlag der Waren in Pirna war in der Regel zollpflichtig. Die Einwohner Pirnas zahlten teils keinen, teils einen geringeren Zoll als die Auswärtigen. Zwischen Zoll und einer Abgabe für den Umschlag wurde unterschieden. Der Zoll für Salz war zu einem kleineren Teil nicht in Pirna, sondern in der Zollstätte Meißen, unterhalb Dresdens, zu entrichten (auch sie unter böhmischer Herrschaft).

Was die Handelswege anlangt, war für die Zollerhebung als Regelfall angenommen, dass die Transporte zu Schiff abgewickelt wurden, elbaufwärts (als Bergfahrt) oder elbabwärts (als Talfahrt). Orte unterhalb Pirnas, die hervorgehoben wurden, sind: Magdeburg und Meißen, ebenfalls Zollstätten, ferner Dresden; oberhalb Pirnas: Děčín (Tetschen) und allgemein Böhmen. Wagenfahrten sind von Dresden und von Bautzen (Oberlausitz) aus bezeugt.

Die Schiffe, die regelmäßig den Transport der Waren besorgten, waren unter zolltechnischem Aspekt geschieden in voll beladene, nicht voll beladene und nicht beladene, in größere und kleinere, alte und neue. Der Export neu gebauter Schiffe wurde erschwert (oder: ihre Rückkehr, die Bergfahrt, gefördert). Nur, wenn der Schiffer gelobte, mit dem neuen Schiff noch in demselben Jahre zurückzukehren, brauchte er für die Talfahrt des Schiffes keinen Zoll zu entrichten. Neben den Schiffstransporten sind Wagenfahrten mit bis zu vier Zugpferden bezeugt. Schließlich ist von Krämern oder Hausierern die Rede, die ihre Waren selbst trugen oder auf einem Wagen transportierten.

Flöße dienten nicht nur dem talwärts gerichteten Transport der Baumstämme, aus denen sie sich zusammensetzten; es gab auch beladene Flöße, zum Transport vor allem von Holz und Mühlsteinen. Die beladenen Flöße wurden im Pirnaer Zolltarif von 1325 zolltechnisch als Schiffe angesehen. Da sie nicht zurückkehrten, war von beladenen Flößen Schiffszoll zu zahlen. Unbeladene Flöße galten als zusammengebundene Hölzer.*

* Handelsschiffahrt_92.
Flöße → EWN.

Für die Nutzung der Elbfähre hatte jeder Passagier für sich und jeder Fuhrmann für jedes seiner Pferde eine Abgabe zu entrichten. Wer in derselben Woche zurückkehrte, zahlte für die Rückfahrt mit der Elbfähre nichts.

Der Handelsverkehr, der über Pirna lief, war in Landstraßen Obersachsens und in die Elbschiffahrt eingebunden und vermittelte Handelsbeziehungen von und nach Böhmen.

Zur Herkunft einzelner Waren in Pirna:

Hering und Salz, auch auf "Marktkähnen" transportiert, aus der Magdeburger Region. Salz war auf Schiffe oder auf Wagen geladen, wurde in Pirna teilweise umgeladen; die Wagen waren mit ein bis vier Pferden bespannt.

Honig und Wachs, auf Wagen befördert, besonders aus Dresden und der Oberlausitz (Bautzen).

Wein aus Frankreich, Ungarn, Österreich, dem Elsass, auf Wagen befördert.

Wer in Pirna Wein ausschenkte, zahlte statt des Zolls an den König einen Kellerzins an die Stadt; Wein aus Böhmen war zollfrei, wenn er gegen Salz eingetauscht wurde.

Tuche von hoher Qualität vom Niederrhein und aus Flandern, Tuche von mittlerer und einfacher Qualität, auch Leinwand und Garn, aus Dresden und aus Pirna und seiner Umgebung.

Aus Böhmen kamen Hölzer und Tierfelle (von Rindern und Pferden); aus oder über Böhmen Kupfer, Eisen (dort teilweise verarbeitet, zum Beispiel zu Messern) und Blei.*

* zum Blei → Richtungen-A_EH.

#

Transporte mit Wagen: Hamburg 13./14. Jahrhundert [Transporte-A_EH]

Transporte ausdrücklich mit Wagen werden für die folgenden Waren erwähnt: 1262/1263 Eichenholz (aus dem Herzogtum Sachsen [dem späteren Sachsen-Lauenburg]), Latten, Asche. Außerdem werden Wagen mit Handelsgut erwähnt in Richtung Oldesloe [an einer der Landstraßen nach Lübeck gelegen];* wahrscheinlich 1372 (und öfter) Holz, Kohlen und Getreide (nach Hamburg, in die Stadt oder vor ihre Tore).**

* ZTH, Nr. 13, S.13.

** HBS, Nr. 5, Art. 28; die späteren Belege, von 1383 bis 1543, verzeichnet in HBS 1, 140, Sp. 1, ferner HBS, Nr. 126, Art. 59 (Lebensmittel).

Zur Nieder- und Mittelelbe und zum Raum Holstein / Mecklenburg Quellen_GH, Nr. 16 und 23; Elbhandel_86; Städte_95; Binnenhandel_96; Lüneburger_97; Handelszwist_07.

#

Transporte mit Wagen: Altstadt Magdeburg 1487 [Transporte-B_EH]

Transporte ausdrücklich mit Wagen werden für die folgenden Waren erwähnt: Äpfel, Kirschen, Beeren, Quitten, Mispeln, Nüsse, Knoblauch, Zwiebeln, Krebse, Schüsseln, Mulden, Tröge, Krüge, Töpfe, Holzprodukte, Fische (auch auf Karren), Salz, Kohlen, Hering, Bier, Honig.

→ Salzhandel_99

Von zollpflichtigen "kornwagen", das sind Wagen, die Getreide transportieren, ist 1463 die Rede.*

* UBM 2, Nr. 851, hier S.779; 1497 bestätigt: UBM 3, Nr. 1028, S. 612; Wittek_c, 167.

→ Getreide-B_BM

Der Altstädter Zoll wurde im gesamten Stadtgebiet erhoben, ausdrücklich: in "unseren" (des Bischofs) drei Städten (also: Altstadt, Neustadt und Sudenburg) sowie auf der / dem Marsch. Vom Zoll befreit waren die Bürger von Goslar, der Altstadt Quedlinburg, von Burg, Jüterbog, Frohse, Schönebeck, Neuwaldensleben sowie die Leute des Klosters Berge und des Domkapitels Magdeburg (von Eigengütern des Dompropstes, des Domdekans und der Domherren) und die Leute anderer vom Zoll befreiter Geistlicher.

#

Freiheiten vom Schaumburgischen Zoll in Hamburg 1548

[Freiheiten_EH]

Die Aufzählung der vom Schaumburgischen Zoll Befreiten (und der zu seiner Zahlung Verpflichteten) deutet zwei Zonen eines engeren Handelsraumes der Stadt Hamburg an. Die erste Zone, für die Zollbefreiungen oder -einschränkungen vorherrschen, reicht - entsprechend den Einbindungen der Stadt in geistliche und weltliche Herrschaft - von der Niederweser über die Niederelbe bis Holstein und bezieht das über die Mittelelbe und die Havel nach Hamburg geöffnete Brandenburg ein. Die zweite, weitere Zone, für die Pflicht zur Zahlung des Zolls besteht, reicht von den Niederlanden über Ostfriesland und Schleswig-Holstein bis nach Mecklenburg und Pommern, umgreift auch - entsprechend den engen politischen Verflechtungen der Stadt - Dänemark sowie die Herzogtümer Sachsen und Braunschweig-Lüneburg, ferner - vermittelt durch die Zugehörigkeit Hamburgs zum wendischen Städtebund - Teile des Ostseeraumes. -

Die aus der Mark Brandenburg, wenn sie für den Gegenwert ihres importierten Getreides einkaufen, sind vom Zoll befreit. Wenn sie aber für den Gegenwert von Erbsen, Bohnen, Holz und Leinwand, die sie importiert haben, einkaufen, müssen sie Zoll zahlen.

Diese geben für ihren Eigenbedarf keinen Zoll [sind also für ihren Zwischenhandel nicht vom Zoll befreit]: Bremen, Oldenburg, Jever, Esens, Buxtehude, Hadeln, Kehdingen, Dithmarschen, Lübeck, Holstein, Schaumburg, Stormarn, Oldesloe, Segeberg, Kiel, Rendsburg, Itzehoe, alle diesseits der Levensau.

Diese müssen Zoll geben: Groningerland, Groningen, Emden, Uphusen, Marienhaf, Riga, Reval, Gotland, Holland, Seeland, Brabant, ganz Dänemark, Schleswig, Flensburg, Husum, Eiderstedt, (...), Hadersleben (Haderslev), Tondern (Tønder), Ripen (Ribe), Kolding; Sachsen, Lauenburg, Mecklenburg, Pommern, Stargard, Braunschweig und Lüneburg, Preetz, Bornhöved, Plön, Eckernförde, alle jenseits der Levensau.* -

* ZTH, Nr. 138, S. 103f.; Levensau: zusammen mit der Eider Nordgrenze Holsteins; aufgegangen im Bereich des Eiderkanals, jetzt eines Teils des Nord-Ostsee-Kanals.

Dass diese Liste nicht vollständig ist, wird schon daran deutlich, dass in ihr entlang der Elbe Magdeburg und Stade und im Nordseeraum England und Norwegen fehlen.*

* Stade ist in einer Überlieferung des Textes nachgetragen; zu Magdeburg: Handelszwist_07; zu Norwegen und England vgl. die Rolle der Bergenfahrer und der Merchant Adventurers in Hamburg.

Personentransporte → Elbe_BM

Diese Datei wurde zuletzt am 29.01.2014 geändert.

© Gerhard Theuerkauf