

für die

## Literatur des Auslandes.

N<sup>o</sup> 8.

Berlin, Dienstag den 18. Januar

1848.

### Handel und Schifffahrt zur Zeit des Continental-Systems.

Von einem alten Kaufmann.

In unseren Tagen, wo nach und nach die meisten Schranken fallen, die sonst ein Volk von dem anderen trennten, wird es vielleicht nicht ganz ohne Interesse seyn, einige Reminiscenzen aus einer Zeit zu erhalten, in der alle Verbindungen und namentlich solche, die sich auf Handel und Industrie bezogen, auf eine unerhörte Weise erschwert waren. Die jüngere Generation, für welche die Herrschaft Napoleon's mit einer Art von poetischer Glorie umgeben erscheint, betrachtet dieselbe natürlich mit ganz anderen Augen, als seine Zeitgenossen, denen ihre sehr prosaische Seite nur allzu gut bekannt war, und mit deren sich allmählig löschenden Reihen auch die letzten Erinnerungen an die Drangsale jener Zeit verschwinden werden.

I. (1806.)

Die Schlacht von Jena und Auerstädt war geschlagen, Blücher hatte sich nach Lübeck zurückgezogen, wo er, von drei französischen Marschällen eingeschlossen, nach Erstürmung der nur schwach besetzten Stadt kapituliren mußte, und auch Hamburg, bis dahin so friedlich und ruhig, die Kriegesstürme nur in der Ferne hörend, sollte nun feindliche Truppen, wenn auch für jetzt noch in geringer Anzahl, vor seinen Mauern sehn. Eines schönen Morgens, im November 1806, kam nämlich ein Detachement französischer Chasseurs à cheval, unter dem Escadronschef Ameil, von Lübeck mit einem Transport preussischer Gefangenen an und überschritt mit diesen die Gränzlinie des Hamburger Gebiets, ohne Rücksicht auf die Gränzpfähle, die es als das Territoire neutre d'Hambourg bezeichneten.

Das Detachement mit den Gefangenen lagerte sich auf einer Wiese in der Vorstadt Hamm, während der Senat der freien Stadt bei dem Gesandten Bourienne wegen Verletzung des Hamburger Gebiets Klage führte. Dieser fuhr zu dem Commandeur hinaus, um ihn zum Weiterziehen über die Elbe zu bewegen, was jedoch erst am folgenden Tage geschah. — Währenddessen wurden von der Stadt Wagen voll Lebensmittel für die Gefangenen hinausgebracht, die sich auf 400 Mann belaufen mochten und aus Soldaten von allen Regimentern und Waffen bestanden, die den traurigsten Anblick darboten. Die Bevölkerung Hamburgs strömte nach dem nahen Hamm, um dieses für sie noch neue Schauspiel in Augenschein zu nehmen. Auch Schreiber dieses, damals noch ein junger Mann, folgte von Neugierde getrieben dem hinausziehenden Haufen der Schaulustigen, der um so zahlreicher, als es gerade Sonn- oder Festtag war. Am Schläge, dem sogenannten Hammerbaum, den man herabgelassen hatte und wo die innere Vorstadt St. Georg anfängt, hielten mehrere preussische Offiziere, auf kleinen Bauerpferden reitend, die sie wahrscheinlich auf dem Wege von Lübeck gemietet hatten. Sie waren von den Franzosen auf ihr Ehrenwort freigelassen worden und begehrten nun Einlaß in die Stadt, der ihnen auch, nach geschener Anfrage des die Wache kommandirenden Offiziers beim Chef der Stadt-Garnison, bewilligt ward. Trotz mancher früheren Mißstimmungen erregte das Unglück der Preußen in Hamburg allgemeine Sympathie, da man ihren Ruin als den Vorläufer des eigenen betrachtete. Diese Episode war auch wirklich der Anfang der Trübsale, deren Handel bereits mehrere Jahre lang durch die englische Blokade der Elbe, die französische Besetzung des Amts Rißbüttel und die Occupation des damaligen Churfürstenthums Hannover unbeschreiblich gelitten hatte. Denn einige Wochen später rückte das Mortiersche Corps in Hamburg ein, und nun begann das französische Werk der Militär-Regierung, während die Continental-Sperre in volle Kraft trat. Zwar blieb die Autorität des Senats noch geltend, aber nur dem Scheine nach; der Wille des französischen Gouverneurs war Gesetz. Am folgenden Tage schon erschien eine Bekanntmachung, daß jeder Bürger eine Liste von allen englischen Manufaktur-Waaren und Kolonial-Produkten, die ihm selbst oder einem britischen Unterthanen gehörten, auf dem Bureau des Marschalls einzureichen habe. Bei Verheimlichung oder ungenauer Angabe wurden zugleich die schwersten Strafen angedroht, wenn bei einer in Aussicht gestellten Hausdurchsuchung sich die Unrichtigkeit der Declaration ergeben sollte.

Dieser strengen Maßregel folgte eine andere: man arreirte alle angefahrenen, in Hamburg sich befindenden Engländer, die zu der sogenannten English factory, einer Gesellschaft von britischen Kaufleuten, gehörten. Diese factory bestand nach Verträgen mit England schon seit mehreren Jahrhunderten in Hamburg (wie eine ähnliche noch jetzt in St. Petersburg besteht); die Mitglieder hatten das Privilegium, Großhandel jeder Art zu treiben, ohne daß

sie genöthigt waren, sich das Bürgerrecht zu erwerben, und sie wählten ihren Vorkseher oder den Court Master aus ihrer Mitte, der sie bei Verhandlungen mit den Behörden vertreten mußte. — Nachdem man diese Mitglieder der factory verhaftet hatte, wurden sie in einem Saal eingesperrt, wo man sie den ganzen Tag bewachte, und es ging die Rede, daß sie sämmtlich als Gefangene nach Frankreich abgeführt werden sollten. Indeß verwandte sich der Senat eifrig für sie bei dem französischen Gouverneur, und Herr v. Bourienne bewirkte, daß gegen eine schwere Contribution von mehreren Millionen Mark, die zugleich mit für die englischen Waaren von der Stadt entrichtet wurde, die obige Drohung unausgeführt blieb und die Gefangenen ihre Freiheit erhielten.

Während der Unterhandlungen und ehe noch alle Thore und Hafens-Ausgänge von den französischen Truppen besetzt waren, flüchtete man einen großen Theil der Waare zu Lande und auf der Elbe nach Altona, indem das dänische Territorium von den Franzosen respektirt wurde; wahrscheinlich wollte Napoleon auch Dänemark, das zur Zeit sein treuer Alliirter war, nicht feindlich behandeln. Das Geschäft der Hamburger wurde zur Zeit größtentheils in Altona betrieben und der Continental-Sperre durch Versendungen von dort sowohl als von Hamburg entgegen gearbeitet. Es konnten noch alle Waaren mit Certificats d'origine, die man gegen hohe Gebühren vom französischen Consul La Chevardiere bekam, ohne Schwierigkeit verhandelt werden. — Dieser und auch selbst Bourienne kümmerten sich wenig darum, ob die Ursprungs-Angaben der Waaren richtig wären, wenn sie nur ihre Gebühren für die Certificate einstreichen konnten. Beide füllten sich auf diese Weise ganz artig die Taschen, und es verlautete einige Jahre später, daß La Chevardiere Befehl vom Kaiser erhalten habe, sich nach Paris zu begeben, wo Napoleon ihm einen großen Theil seiner Beute wieder abgenommen haben soll, indem er ihm mit Gefängniß und anderen Strafen drohte.

Im Laufe des Spätherbstes traf dann auch eine Abtheilung französischer Douaniers in Hamburg ein. Diese sind bekanntlich ganz militairisch organisiert, und das gedachte Corps, welches aus mehreren Offizieren und einigen 100 Gemeinen, Préposés des douanes, bestand, wurde von einem gewissen Capitain M... r, Verwandten eines in Berlin sehr wohl bekannten jüdischen Handlungshauses, befehligt. Diese Douaniers stellten nun an allen Thoren und um Bäumen des Hafens Posten auf, legten auch später ein Wachtschiff auf die Elbe zwischen Hamburg und Altona, um alle auf- und abgehenden Fahrzeuge anzuhalten und zu untersuchen, ob solche geschmuggelte Waaren am Bord hätten. Dessenungeachtet wurden letztere fortwährend nach Hamburg eingeschmuggelt. Man suchte die verschiedensten Mittel auf, um die Douaniers zu hintergehen. So packte man in Altona z. B. englische Kattun-Fabrikate in Kutschen und schloß sich damit den Wagen an, die von den Begräbnisplätzen, die in Hamburg außerhalb des Thores liegen, nach der Stadt zurückkehrten, und in deren Gefolge man unangefochten durchkam. Später wurden wohl dergleichen Manöver verrathen, und die Douaniers visitirten von nun an alle Equipagen, die in die Stadt einfuhren.

Einige Zeit darauf fiel in der Nähe ein Intermezzo vor, das für die Zollbeamten zwar ernsthaft war, aber im Publikum allgemeine Heiterkeit erregte. Die Douaniers hatten mit mehreren französischen Matrosen zusammen ein altes, früher hannoversches Wachtschiff, das bei Stade auf der Elbe lag, ebenfalls besetzt, um auch weiter unten Alles, was von Kurhaven heraukam, zu überwachen. — Dieses hatte Lord James Stuart, Capitain der englischen Fregatte „Aimable“, die unterhalb Kurhaven vor Anker lag, in Erfahrung gebracht —, er sandte in einer dunkeln Nacht einige bewaffnete Bote die Elbe hinauf, welche sich in aller Stille mit verhüllten Rudern dem Wachtschiffe näherten, und ehe die Wache sie anrufen konnte, wenn gar eine auf dem Berdeck war, sprangen die bewaffneten Engländer schon an Bord, schlossen die Schiffscluken, kappten das Ankertau und bugsirten dann das Schiff die Elbe hinunter. Was von Franzosen zufällig auf dem Berdeck war, sprang ins Wasser, welches gerade nicht tief war, da das Fahrzeug unweit des Ufers lag; die aber unten waren, mußten sich als Gefangene ergeben. Rügen mochten die Engländer von ihrer Preife nicht viel haben — das alte Schiff war wenig werth; es war aber für Offiziere und Mannschaft „a bit of fun“, und in Hamburg freute man sich, daß die verhafteten Zollbeamten eine Lection bekommen hatten. Uebrigens war die blokirende Fregatte hauptsächlich damit beschäftigt, auf alle Bewegungen unter den französischen Truppen zu achten, welche im Amt Rißbüttel einquartiert und auf den Elbdeichen zwischen letzterem Städtchen und Kurhaven zur Bewachung des Stroms postirt waren, und sobald man von der Fregatte aus feindliche Soldaten auf den Deichen erblickte, schickte man ihnen gewöhnlich einige Kanonenkugeln zu. Die Fran-