

Mitteilungen

des

Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde

16. Heft

März 1941

Nr. 1

Inhalt:

Johs. Klöding: Der alte Lübecker Handel mit heimischem Holz

Der alte Lübecker Handel mit heimischem Holz

Von Johannes Klöding

Bei dem Wort „Lübecker Holzhandel“ denkt man gemeiniglich an eingeführtes nordisches Holz, das in das stark bevölkerte Binnenland weitergeht. Diese Ein- und Ausfuhr, deren Darstellung von zwei Seiten vorliegt (Peters, Hanne-
mann), ist aber hiernach eine für Lübecker Verhältnisse recht junge Erscheinung. Denn Deutschland, das noch heute zu mehr als einem Viertel mit Wald bedeckt ist, war vor seiner erst im 19. Jahrhundert eintretenden Übervölkerung holzreich genug für seinen Bedarf. In der Blütezeit Lübecks beschränkte sich demnach der Holzhandel im wesentlichen auf Anfuhr und Verkauf heimischen Holzes. Für eine nennenswerte Ausfuhr, etwa in die Niederlande, lag die Lübecker Ecke mit der von hier nötigen Skagenumfahrt nicht eben am günstigsten. Überdies waren das Mittelalter und auch noch die folgenden Jahrhunderte fast ängstlich bestrebt, alle Erzeugnisse der heimischen Umgebung in Form des sogenannten Stapelzwangs dem Markt der Stadt in ganzer Fülle und damit zu stets erschwinglichen Preisen zu erhalten.

Die Anfänge dieses Gebrauchsrechts sind schon im Barbarossa-Freibrief erkennbar. Darin ist den Lübeckern nordwärts bis Brodten und Klütz und südwärts bis Mölln ein weitgehendes Holzschlagrecht eingeräumt. Doch ist zugunsten der Land- und Waldeigentümer bestimmt, daß das Holz nur zur Deckung des städtischen Eigenbedarfes verwandt werden dürfe; auch solle der Bedarf nicht dadurch trügerisch gesteigert werden, daß die Lübecker ihre daraus hergestellten Wagen und Schiffe etwa anderen verkauften. Lübeck übernimmt das Verkaufsverbot in voller Schärfe, von dem Gedanken geleitet, die in Lübeck gebauten, bald als erstklassig bekannten Schiffe dem eignen Handel vorzubehalten und nicht den Wettbewerb anderer Städte durch deren Ueberlassung zu begünstigen. Das Schlagrecht aber baut die Stadt zielbewußt dahin aus, daß alles gefällte Holz des Trave-Stecknitz-Gebiets, soweit es nicht dem örtlichen häuerlichen oder grundherrlichen Verbrauch dient, auf den Lübecker Markt kommen muß.

Der Bedarf der hansischen Stadt an Holz war beträchtlich. Voran standen der Hausbau — zunächst gar Fachwerkbau — und der Schiffbau. Die Stadt selbst benötigte große Mengen für ihre Verteidigungswerke: Palisaden, Brustwehren, Wehrgänge sowie für mechanische Großwaffen.

Mangel trat bald an langen Dielenbrettern ein, denn das dafür vorwiegend geeignete Nadelholz war im natürlichen Waldbestand unserer Heimat verhältnismäßig selten. Darum verzeichnet der Bauhof schon 1308 einen größeren Bestand an schwedischen Dielen.

Der sehr reichliche Anfall von Fällholz minderen Wertes diente als nahezu einziger, vielbegehrter Brennstoff für Brauer, Bäcker und den bürgerlichen Winterbedarf. Ein Teil davon ging durch die ländlichen Kohlen-

meiler und ward den Schmelzstätten der städtischen Handwerker als Holzkohle angeboten.

Die besonders viel Holz fressende Teerschwelerei dagegen benötigte wieder das harzreichere Nadelholz, und darum setzte sich in diesem nahverwandten Erzeugnis bereits in frühesten Zeiten jener Großhandelszug vom Norden ins deutsche und westliche Aufnahmegebiet durch, den wir im Holzhandel selbst anscheinend erst unverhältnismäßig spät eintreten sehen.

Im Lübecker Urkundenbuch und den Stadtbüchern ist vom Holzhandel kaum die Rede und dann nur von seltenen auswärtigen Holzgeschäften, die etwa Klappholz- oder Wagenschotteinfuhr aus Danzig, oder eine Eibenholzfendung aus Ostpreußen zur Bogenherstellung betreffen, auch wohl eine Beiladung solchen Werthholzes — es war Brauch, die Fracht so vielfältig wie möglich zu mischen — nach dem Brügger Stapel. Nur in diesen Fällen betraf ja der Holzhandel die großen Kaufmannshäuser und ihre vielfältigen, durch Bucheintragung gesicherten Gemeinschaftsgeschäfte. Ankauf und Anfuhr aus der Umgegend aber waren auch dem kleinen Bürger zugänglich; daneben fuhren die Bauern selbst mit Holz wie mit Korn oder Wolle zu Markt. Das in den Wäldern auf dem Stamm gekaufte Nutzholz ließ der städtische Bürger oder Kaufmann durch seine oder durch ländliche Arbeiter fällen, in die Flüsse wälzen und zur Windelpforte unterhalb der Effengrube flößen, von wo vor allem die für den Bauhof bestimmten Stämme zum Behauen oder zum Brettsägen auf den Sagehoff, den heutigen Großen Bauhof, geschleift wurden. Stab- und Brennholz holte man sich, soweit nicht Wagenfracht in Betracht kam, auf eigenen Flußkähnen oder gab es solchen als Frachtgut mit.

In Einzelheiten wird das Bild erst um 1500 greifbar. Seit 1461 liegen Zeugnisse vor, daß die Stadt auch südlich von Mölln die Nutzholzabfuhr nach anderen Städten, z. B.

nach Lüneburg mit seiner holzfressenden Saline, zu hindern suchte, obgleich die Delvenau zur Elbe floß. Der städtische Vogt in Mölln machte nicht ohne Grund geltend, daß die ungefügigen Stämme, wenn sie von den Huden, den wenigen sandig-trockenen Landeplätzen in der Wiesenniederung, in den „Graben“ gelassen wurden, diese mit großen Kosten geschaffene Scheitelstrecke des Kanals sowie auch die Schleusen schädigten. Er belegte die flöße mit Beschlagnahme; nur für solche nach Lübeck ließ er Ausnahmen zu . . .

Auf den flüssen oberhalb der Stadt hatte je eine Gruppe flußschiffer oder „Böter“ das Gewohnheitsrecht der Alleinfahrt durchgesetzt, sowohl auf dem „Oldesloer Strom“, der Obertrave, wie auf der Wafenitz und der Stecknitz. Diese übernahmen gern die Holzanfuhr für die Bürger, um so mehr als sie in der zunehmenden Befahrung ihres Gewässers mit Eigenfahrzeugen von Bürgern verschiedenen Standes einen Einbruch in ihre wohl erworbenen Rechte fürchten mochten. Allerdings konnten sie das Holz, wenn sie ihre Hauptfahrt nach Oldesloe oder Rakeburg nicht aufgeben wollten, nur bei der Rückfahrt und nur, soviel die Rückfracht dann Platz ließ, an Bord nehmen. Darum fand bald eine Abspaltung der holzfahrenden Böter statt, die nun viel häufiger und regelmäßiger fahren konnten. Es ergab sich, daß sie allmählich, schon um niemals leer fahren zu brauchen, von den ihnen bekanntgewordenen Grundeignern selbst Bäume ankauften und das Holz auf ihren Schiffen den Lübecker Kleinbürgern zum Kauf anboten. Aus den Holzfahrern wurden auf diese Weise Holzkäufer, kleine Kaufleute, die zugleich Bootseigner und Schiffer waren.

Wir können diese Entwicklung rückschließend ablesen aus den zahlreichen Aktenbänden, die die Vereinigung des Verhältnisses der beiden Gruppen auf der Trave und besonders auf der Stecknitz zum Inhalt haben. Bei dieser zum

Teil künstlichen Wasserstraße lagen die Dinge besonders verwickelt. Die Stecknitzfahrer waren Angestellte, „Knechte“, der im Kollegium der „Salzfuhr“ vereinigten Kaufleute und konnten nur mit deren Genehmigung oder zum mindesten deren Duldung für andere Rechnung Holz fahren. Dabei war ihr Fahrtziel Lauenburg weit, die Fahrtdauer durch die Schleusenaufenthalte lang und die Möglichkeit der Zuladung auf der Rückfahrt gering und unbestimmt; das heißt, gerade auf der Stecknitz war die Absonderung einer holzfahrenden Gruppe besonders nötig, wenn man nicht das Eindringen einer fremden Gruppe auf dem Kanal in Kauf nehmen wollte. So haben sich Salzführer und Stecknitzfahrer um 1512 damit abgefunden, etwa dreien aus deren Zahl die Holzfuhr zu überlassen. Diese mußten sich wohl oder übel von der Salzfuhr lösen; sie fuhrten ja nur für andere Rechnung. Es war natürlich, daß sie entsprechend dem Beispiel der Holzfahrer auf den anderen Flüssen eigene Schiffe hielten und ebenfalls zu Holzkäufern wurden. Aber sie mußten doch die Schleusen mitbenutzen, deren Erhaltung und oft kostspielige Ausbesserung den Salzführern oblag! Es kann daher nicht wundernehmen, daß diese sie nicht ganz aus den Händen lassen wollten. Im Falle von Frachtraummangel mußten sie gleich ihren früheren Genossen die Salzfuhr nach Lauenburg antreten. Sie blieben bis 1631 auch den Ältesten der Stecknitzfahrer unterstellt —, obwohl sie selbständige Händler und diese „Knechte“ waren!

Bei den Travesefahrern und den Wakenitzschiffern lagen die Verhältnisse einfacher. Hier sind die Holzkäufer mit den übrigen Amtsbrüdern bis ins 19. Jahrhundert in je einem Amt vereinigt geblieben.

Inzwischen hatte der Verkauf aus den Booten, die dazu an der mittleren Obertrave bzw. am Ahmshof bei den Hüterdamm-Wasserkünsten anlegten, zu mancherlei Un-

zuträglichkeiten geführt. Im Sommer konnten die Holzfahrer ihre Ware nicht loswerden und im Herbst nicht genug heranschaffen. Ein Lagerplatz am Gestade war unbedingt vonnöten. Auch die bürgerlichen Käufer suchten übersichtliche Lagerung herbei, denn im engen Raum des Schiffes war nicht festzustellen, ob nicht Holzscheite kürzeren Maßes und mangelnder Güte zwischen die übrigen gesteckt waren.

Der Rat war zunächst abgeneigt. Am Gestade vor der Stadtmauer durften keine großen Massen lagern, damit nicht ein Feind darübersteigend die Mauer erklimmen könne. Zwar baute man seit dem Vordringen der Feuerwaffen an einem jenseitigen Wallschutz, aber immer noch war für die Obertrave die Mauer die einzige Sicherung.

Darum erneuerte der Rat 1540 das Verbot, Waren am Gestade länger als drei Tage und zwei Nächte liegen zu lassen. 1544 ward es für den Holzhandel besonders ausgeführt und in den Kirchen verkündet: „Dewile . . . sijn etliche understaan, Bernsholt und Buholt by der Craven twüschen dem Bome und der Holstenbruggen an de Mure uptosetten or to sagende (oder zu sägen), dardorch de Mure beschwert und beschedigt ward, so geboden E. E. Radt ernstlick, . . . dat sülvre bynnen dre Weken von dar weatobringen . . . Wer von solchem Holte . . . aldar beschlagen, dat will E. E. Radt to gemeiner Stadt Beste antasten und gebruken laten . . .“

Erst nachdem der Bau des sogenannten Moorwalls um 1546—60 der Obertrave einen gewissen Außenschutz gewährte, gab der Rat den beiderseitigen Wünschen nach. Er ließ Lagerung zu, bestellte zugleich beeidigte Holzmesser und Holzwraker, die die Güte zu prüfen hatten, und verordnete überdies „veer geschworene Holdtsetters, de dat Holdt recht setten scholen, und wenn einer hart Holt gekofft . . . hefft, dat weke, olmige, samt den großen Knaften . . ., of dat, was an geborender Lengede to fort is, vermoge eres

Eides dorut scheten.“ In demselben Pergament von 1573 wird verlangt, „dat die geschworne Meter und Holtwrafer allwege, wenn de Koope des Holtes geschüht, daran, by und äwer (daran, dabei und darüber) sin scholle und sehen, dat idt Holt under und hawen gelife gut sy.“ Das Aufsetzen in den Schiffen soll so geschehen, „dat man mit Bequemlichkeit twischen beide Regen dorchsehen kann,“ und „tho Lande“ soll es „also gesettet werden, darmit datsulve so woll achter als vorn besichtiget werden kann.“ Die Gebühr für das Aufsetzen wird zwischen Verkäufer und Käufer geteilt; die für die Güteprüfung fällt dem Käufer zur Last.

Ein Gesuch der Stecknitzholzkäufer bei der Wette um 1593 läßt erkennen, daß hier die Entwicklung in der Richtung auf ein selbständiges Amt hin Fortschritte gemacht hat. Sie bitten darin, ihre Zahl entweder auf drei, sonst auf acht festzusetzen, mindestens aber weiteren Andrang durch ein Antritts- oder Einkaufsgeld zu erschweren. 1631 erfolgt dann die erste Loslösung von den Stecknitzfahrern. Der zwickten Verhältnisse halber wird beiden Gruppen ein Inspektor namens Sweder Hoyer vorgesezt. Die Bitte der fünf Stecknitzholzfahrer von 1640, ihnen doch gleich den zehn Traveholzfahrern zwei eigene Älteste zu gewähren, hat keinen Erfolg. Wohl aber findet, um den dauernden Streitigkeiten der beiden Stecknitzgruppen ein Ende zu machen, 1643 vor der Wette eine Trennung der Aufgabengebiete statt: Die Holzkäufer sollen fortan nur Holz und niemals mehr Kaufmannsgut fahren, die Salzschiffe der Stecknitzfahrer bleiben dagegen bei ihrer ursprünglichen Berechtigung, Salz und Kaufmannsgut zu befördern; sie behalten ferner ihr altes Vorrecht, auf jedem Schiff zwei Faden Holz für den eignen Bedarf heimzuholen, dürfen auch nach wie vor im Herbst eine volle Ladung Brennholz heranzubringen, die sie sich seit alters den Pastoren des Doms zu liefern verpflichtet haben.

Beim Passieren der Schleusen sollen die Holzfahrer, da sie zu deren Unterhalt nichts beitragen, warten, bis die Boote der Salzfahrt sie benötigen und dann mit diesen durchschlüpfen. Zum Krautschnitt sind sie gleich den Stecknifahrern verpflichtet.

1655 erhielten sie dann durch den Rat eine besondere Ordnung, die sie als „Rolle“ bezeichnen, und damit die Anerkennung als selbständiges Amt. Aus den sieben Punkten der Ordnung ist bemerkenswert, daß Bürger nur für sich selber Holz einkaufen, es aber nicht weiterverhandeln dürfen, insbesondere sollen Fremde vor den Holzkäufern zurückstehen. Zum Anfahren allerdings dürfen die Bürger — und das ist später eine Quelle großen Argernisses — nehmen, wen sie wollen!

Gleichzeitig ist auch die Frage des Holzlagerns vor der Mauer zu einer festen Lösung geführt. Jetzt, da die große Umwallung vollendet ist, hat der Rat nicht nur nichts gegen die dortige Lagerung, er läßt vielmehr selber umfriedete Lagerplätze, sogenannte Rähme, vor der Mauer herrichten und verpachtet diese auf Lebenszeit an die Crave- und Stecknifholzkäufer. Da die Mauerpfosten noch immer nachts geschlossen werden, lagert das Holz dort diebesicher. Auch den Stecknifahrern wird der Erwerb einiger Rähme gestattet; sie setzen es sogar durch, daß sie das ihnen zustehende Holz, soweit sie es nicht verbrauchen, dort verkaufen dürfen. Da alle Rähme bald in Händen der drei Gruppen sind, scheidet ein etwaiges Eindringen anderer Bürger in den Brennholzhandel von vornherein aus.

Bereits 1642 ist eine entsprechende Holzordnung für das Hürtentor, das heißt für die Wakenifholzfahrt, zustande gekommen. Nicht mehr als zwei bis drei Schiffe sollen daran teilhaben; als Käufer haben die Rotbrauer, die Besitzer der nahen Brauerwasserfont, den Vorrang; beim

Auswerfen und Aufsetzen sollen Holzmesser zugegen sein, denen ein angehängtes Eisenmaß zur Verfügung steht; ein Kauf vor der Landung, etwa schon in Ratzeburg, darf nicht erfolgen, auch nicht durch Vermittlung der Messer; es ist ein der Wette verpflichteter Aufschreiber anwesend.

Die Travefahrer konnten sich einer „Rolle“ schon von 1593 her rühmen. In dieser ist aber eine Scheidung der Aufgaben noch nicht vorgesehen. Die „Ordnung“, als die man sie nur ansprechen kann, richtet sich besonders gegen den Wettbewerb aus Oldesloe stammender Bötter, denen vor allem die Holzfahrt nach Lübeck verboten wird. Den Travefahrern wird auferlegt, nur mit eignen, nicht mit hinzugemieteten Booten zu fahren.

1598 drohen drei Alterleute, die sich alle als Holzkäufer bezeichnen, mit dem Rücktritt, da einige Amtsbrüder dem Verbot zuwider Stecknitzschiffe gemietet haben.

1603 wird, ähnlich wie bei den anderen Gruppen, die Ordnung durch eine dem Wunsch des Amtes entstammende „Beliebung“ ergänzt, die die Höchstzahl der Schiffe für jeden auf drei festsetzt und gegenseitiges Aberbieten beim Holzkauf untersagt.

1621 wird der Gegensatz zwischen beiden Gruppen auf der Trave zuerst offenbar. Die Bötter haben den Wunsch, wenn sie leer von Oldesloe zurückfahren müssen, eine gewisse Ladung Holz mitnehmen zu dürfen; die Holzkäufer lehnen das ab, und die Wette pflichtet diesen bei. Der Rat gestattet ihnen dagegen, bis zu 10 Faden heimzuführen; jedoch dürfen sie kein Holz selbst kaufen und verkaufen.

1666 finden wir die Holzkäufer im Angriff. Sie haben keine Fracht für die Bergfahrt und möchten in ihren größeren Schiffen Kaufmannsgut nach Oldesloe bringen, da doch oft die Ware lange auf die drei vorhandenen Bötter warten müsse. Aus der Gegenschrift der Bötter ist die Darstellung bemerkens-

wert, ihre Vorfahren hätten sich erst nach dem Eingehen des Allster-Beste-Kanals statt flachbodiger Schiffe Böte angeschafft, die jetzt nur ein Drittel der Tragfähigkeit besäßen wie die Holzkäuferschiffe.

1671 scheidet die Wette auch hier die Aufgaben. Sie gesteht den Holzkäufern die Verladung von Mühlengut nach Oldesloe zu, jedoch ist solches, das nach Hamburg weitergehen soll, ausgenommen und bleibt den Böttern allein. Diese dürfen fortan nur mehr einmal im Jahr Holz als Rückfracht nehmen, dann aber zwei bis zehn oder auch noch mehr Faden; wegen des Kaufes sollen sie dabei in Einvernehmen mit den Holzkäufer-Altesten handeln. (Anscheinend sind unter den Altesten des gemeinsamen Amtes immer noch wie 1598 die Holzkäufer vorherrschend.)

Damals, nach dem Schluß des Dreißigjährigen Krieges, aber auch schon vor seinem Beginn, brachte der Aufschwung der Gutswirtschaften — die in Mecklenburg bekanntlich den größten Teil des Bauerntums auffogon — eine zweite große Rodezeit in Nordelbingen mit sich. Hier ward der Wald so rücksichtslos gelichtet, daß sich Schleswig-Holstein heute mit einem Drittel der durchschnittlichen deutschen Bewaldung begnügen muß.

Die Menge des angebotenen Brennholzes wuchs in diesen Jahrzehnten so riesig an, daß bald 122 Holzkäufer und 25 Stecknitzfahrer-Rähme den ganzen Raum von der Effengrube bis zur Pagönnienstraße in Anspruch nahmen. Ja, durch die Holstenbrücke fuhren 1651 die Holzkäufer und belegten das Gestade zwischen dem inneren Holstentor und „der Brunstraten Orde,“ das merkwürdigerweise niemals vom Hafenbetrieb beansprucht worden war. Ob es im Volksbewußtsein noch nach alter, dunkler Erinnerung zur Obertrave gerechnet ward, deren Petrikirchspiel ebenfalls bis zur Braunstraße reichte? Die Holzkäufer haben auf

diesen Platz allerdings bald verzichtet oder verzichten müssen.

Mehr und mehr traten dann die Güter als Selbstverbraucher auf, um die Flut des anfallenden Brennholzes zu verwerten: Sie gründeten Glashütten, Kupferhämmer und andere Betriebe. Das Überangebot an Nutzholz aus den mit Leibeigenenhilfe niedergelegten und in Acker oder Weide verwandelten Gutswäldern aber drängte über alle Beschränkungen hinweg zum Export.

Die Stadt kämpfte lebhaft um das Stapelrecht. Sie bestimmte in ausdrücklicher Wiederholung 1603: Hier gebaute Schiffe dürfen binnen vier Jahren nicht verkauft werden. Hier geschlagenes Holz: „Eichenbretter, Bauholz, Inholz, Pipenholz, Bernholz, Stabhholz u. dgl., das dieser Stadt Ströme, die Trave unten und oben, auch die Stecknitz berüret, darf durchaus nicht abgeführt werden. Was aber se(h)ewärts anheer gebracht“, — und das ist, so klar ausgesprochen, eine Neuerung — darf nach Zollabgabe hinaus! Damit ist also der „Lübecker Holzhandel“ im eingangs erwähnten Sinn bereits vorhanden. Ihm stand übrigens bereits seit vor 1500 die halbe jenseitige Lastadie mit der Wrafbude zur Verfügung.

Aber so scharf der Rat darauf hielt, das heimische Holz auf den heimischen Markt zu zwingen, er mußte zurückweichen, wenn er es mit dem dänischen König als holsteinischem Gutsbesitzer zu tun hatte. Christian IV. erklärte 1624 unverblümt: „Nicht nur, was wir durchzustatten begehren, sondern auch was zu eurer und eurer Bürgerschaft Nothdurft in der Stadt gebraucht wird, kommt größtentheils aus unserm Fürstentum Holstein, und wenn wir die Zufuhr von da sperren ließen, würde ohne Zweifel bei euch überaus großer Mangel entstehen.“ Er drohte also mit dem Boykott als Gegenschlag. In solchen Fällen, die auch 1641 und 1669

eintreten und ein anderes Mal die um Reinfeld begüterte Sonderburger Seitenlinie des Fürstenhauses betreffen, hilft sich die Stadt mit einer ausnahmsweisen, einmaligen Bewilligung, läßt auch den Bauhof, die Bretlingsbehörde — die zu Pfählen und Bohlwerken sonst immer viel Holz braucht — und die Schiffbauer erklären, daß sie im Augenblick nichts benötigen und verwahrt sich gegen „Konsequenzen“.

Lübecker und Holsteiner Kaufleuten dagegen bewilligte man die gleichen Ausnahmen selten, selbst wenn sie den diplomatischen Einfluß ihrer Abnehmerländer, etwa der holländischen Generalstaaten, einschalteten. Als 1663 H. Wörger heimisches Holz nach Holland schicken wollte, erhoben Tischler, Schiffs- und Hauszimmerleute, Spinnrad- und Blokmacher, Holzkäufer und Stecknißfahrer erfolgreichen Einspruch. Auch die Ausfuhr des an der Untertrave, der Stepeniße und der Maurine anfallenden Holzes ließ die Stadt nicht zu. Hier erstrebten die Traveholzfahrer und sogar die Stecknißholzkäufer bis an den Travemünder Wasserbaum ein ähnliches Vorrecht, wie auf den „oberen Strömen“ und haben es schließlich durchgesetzt.

Im 18. Jahrhundert steht die Holzfuhr unter entgegengesetzten Vorzeichen. Die Hochflut des Holzangebots ist verebbt. Wenige Generationen haben genügt, Schleswig-Holstein aus einem waldreichen zu einem waldarmen Land zu machen. 1712 ist bereits von Brennholzzufuhr über See die Rede. Für dieses und das von der Untertrave Herankommende bürgerte sich ein weiterer Verkaufplatz bei der Engelsgrube ein, zeitweilig auch einer nahe der Beckergrube, den aber die Wette 1714 verwies.

Mit der geminderten Verdienstmöglichkeit nimmt der Wettbewerb der einzelnen und der Gruppen schärfere Formen an. Das Mißverhältnis zwischen der großen

Nachfrage und dem kleinen Angebot führt zu Preissteigerungen, die wiederum Bevölkerung und Rat gegen die Holzfahrer einnehmen.

Es ist erklärlich, daß die Fahrergruppen gegen jedes Eindringen in ihren Bereich schärfer vorgingen. Das mußte 1681 der Werkmeister von St. Petri erfahren, als er Ziegel aus Schenkenberg mit eignen Booten holen wollte. Er versprach feierlich, künftig den Holzfahrern, die die Beschwerde eingelegt hatten, die Ziegelfuhr zu überlassen. Diesen, die sie nun überall als Vorrecht beanspruchten, wurde sie, ebenso erklärlich, hernach auf Grund des Vergleichs von 1643 durch die Stecknitzfahrer streitig gemacht.

Eine Verfrachtung heimischen Teers durch Holzfahrer rief die Schonfahrer und andere Kompanien auf den Plan, um ihnen solche offenbare Kaufmannsware wieder zu entziehen. Bezüglich der Ziegelsteine und der Eichenlohe behaupteten die Holzkäufer aber das Fuhrrecht, da beides eben nicht als Kaufmannsgut anzusprechen sei.

Mancher Streit bricht darüber aus, daß Bürger, denen eigener Holzkauf ja freisteht, oder gar einzelne Amtsbrüder und deren Sippenangehörige den Holzfahrern Bäume, um die sie schon mit den Grundeignern gehandelt haben, vor der Nase wegkaufen. Auch gegen die Genossen von der Wakenitz gilt es vorzugehen, als diese außer ihrem Hürterdammlager eins an der kleinen Kastadie, dem Gegenufer der Obertrave, mieten und beziehen wollen. Selbst auf den Flößen duldet man keine Amtsfremden. Städtische Beamte, selbst wenn sie aus den eignen Reihen hervorgegangen sind, wie der „Bauhoffschiffer“ Hinr. Koop 1744 oder der „Bäumer und Zöllner“, werden nicht nur aus der Travefahrt verwiesen, sondern ihnen wird auch etwaiges Flößen untersagt. Dem Zingelschließer am Mühlenort macht man 1728 sogar daraus ein Verbrechen, daß er Bauernfracht-

wagen für Güter auf Hamburg vermittelt und so den Travesschiffern die Fracht nach Oldesloe gemindert habe.

Bei jeder Aufnahme ins Amt machen die Mitglieder große Schwierigkeiten, um keinen neuen Mitbewerber an dem kargen Verdienst zu erhalten. Bei den Travesfahrern z. B. ist eine „usance“, die sie nicht „löchericht gemacht“ zu sehen wünschen, daß der Sohn eines Mitgliedes nur dann aufgenommen werden darf, wenn er sich noch nicht beweibt hat; Einheirat ins Amt kann nur durch Verbindung mit der Witwe, nicht etwa der Tochter eines Amtsbruders erfolgen. Ein Hinüberwechseln von einem Amt ins andere, etwa von der Stecknitz zur Travesfahrt, wird nicht gern gesehen.

In der Regel achtet die Wette als Polizei auf die Befolgung der bestehenden Gebräuche; der Rat hingegen ist aus Rücksicht auf das Wohl aller Bürger gelegentlichen Durchbrechungen nicht abgeneigt.

Die Prozesse zwischen den verwandten Gruppen, insbesondere zwischen Stecknitzfahrern und Holzkäufern auf der Stecknitz, aber reißen nun überhaupt nicht mehr ab und hinterlassen immer dicker schwellende Aktenbündel. Da behaupten die Stecknitzfahrer, für Rechnung der Salzführer sei ihnen gelegentlich eine volle Holzfracht gestattet, denn in diesem Falle sei das Holz ja Kaufmannsgut. Die Holzfahrer bestreiten das nicht nur, sondern beanspruchen auch bearbeitetes Holz und selbst Möbel für sich, — es sei ja Holz! Als endlich ein Vergleich zustande kommt, der alles Holz den Holzkäufern, die Möbel aber den Stecknitzfahrern zuweist, wendet sich das Salzfuhr-Kollegium dagegen und bestreitet „ihren Knechten“ das Recht, über die doch von ihnen, den Kaufleuten, zu bestimmende Fracht mit anderen Vergleichen abzuschließen!

Aus den Prozeßakten von 1770 bis 1790 ergibt sich unter anderem, daß sich die Stecknitzfahrer, dem Beispiel der

Cravefahrer folgend, gegen die Holzkäufer durch Festlegung eines Schiffsmaßes gesichert haben, das diesen die Befahrung der schmaleren und flacheren Oberläufe ihrer Gewässer unmöglich macht. Das „rechte Maß“ für einen Holzfahn auf der Stecknitz soll — angeblich seit den ältesten Zeiten — 74 Fuß Länge und 13 Fuß Breite sein, während die oberen Schleusen und die Scheitelstrecke nur für Schiffe von 66 Fuß Länge und $11\frac{1}{3}$ Fuß Breite zugänglich sind. Obertravenholzfähne sollen sogar 78 Fuß lang und 14 Fuß breit sein. Dadurch sind den Holzfahrern, die sich noch 1646 als die auf Lauenburg fahrenden Holzkäufer unterzeichnen konnten, nur noch die stadtnäheren Wälder erreichbar. Von der Wette unterstützte Versuche, das Längenmaß wenigstens auf 70 Fuß zu ermäßigen, werden von der Gegenseite siegreich abgeschlagen. Auf drei Vierteln der Kanalsstrecke haben damit die Stecknitzfahrer das Holzfuhrrecht erlangt, das ihnen schon 1766 auch ausdrücklich als „unbenommen“ bestätigt wird. Sie sind dadurch in der Lage, auf der Delvenau und sogar der ihnen eigentlich versagten Elbe Holzhandel zu treiben, wünschen auch einmal sogar für Elbholz freie Durchfuhr durch Lübeck und Verkaufserlaubnis ins Ausland!

Die Zeitstimmung ist nämlich inzwischen eine andere geworden, wie schon im Stadtbild die schmucken jungen Alleen auf den einst so strengen Linien der Wälle anzeigen. Man hat erlebt, daß Lübecker Schiffe Holz von Schweden nach Frankreich brachten — unter Umgehung des Lübecker Hafens mit seinen immer wieder drohenden Ausfuhrverboten. Die „Ausnahmen“ im Durchfuhrverbot sind schon Regel geworden: Holsteinische Adelige haben die Bewilligung so gut erhalten wie königliche Holzsendungen zum Kopenhagener Kriegsschiffbau. Selbst dem Rakeburger Kaufmann Rohrdanz wird 1779 erlaubt, Holz auf der Wakenitz bis an den Burgtorrücken und über diesen beim Welt-

nerschen Garten an die Crave schaffen zu lassen, wenn er es nur vor der Ausfuhr durch Lübecker zuhauen läßt.

Für die Holzkäufer wird es zum Schicksal, daß bei der Knappheit des Angebots die Brennstoffpreise steigen. Der Rat erweitert eine Lücke nach der andern in ihren gewordenen Rechten, um durch vermehrten Wettbewerb die Preise wieder zu drücken. Das Jahr 1796 vollendet den Niedergang der „Holzfuhr“. Da verordnet der Senat „in Betracht des jetzt wiederum zu einer übermäßigen Höhe gestiegenen Holzpreises und fast besorglichen Mangels vor Eintritt des Winters . . . daß dem Kaufmann und Bürger überhaupt unverwahrt sey, neben den Holzkäufern . . . Brennholz hierselbst zu verkaufen; derselbe zum Transport . . . seiner eigenthümlichen Schiffe . . . sich bedienen könne; daß dem Bürger freystehe, . . . das . . . Brennholz . . . zu lagern“, wozu gegebenenfalls die Wette nicht belegte Rähme zuweisen soll.

Doch hebt man, um jeder Entwicklung gewachsen zu sein, keine der bestehenden Ordnungen ausdrücklich auf — daß es sich um „Rollen“ handelt, wird von der Universität Heidelberg in einem angeforderten Gutachten wenigstens den Wafenihfahrern ausdrücklich bestritten —, erkennt auch gegenüber den Ballastböttern 1809 und 1830 noch einmal das Vorrecht der Crave- und Stecknitzholzkäufer auf der Untertrave an; aber um 1842/44 ist es mit den Sonderfahrtrechten auf den Wasserstraßen in Deutschland vorbei, und um 1852 wird endgültig jegliches Lagern von Brennholz am nunmehr mauerfreien Gestade verboten. Die Brennholzzufuhr erlischt ohnedies durch den zunehmenden Verbrauch von Steinkohle.

Hauptquellen der Darstellung waren aus dem Archiv der Hansestadt Lübeck die Senatsakten über Durchfuhr, Holzhandel, Stecknit, Crave und Cravefahrer.