

**„Das Commerz muß nicht alle Ordnung umstossen
wollen“.
Das Verhältnis von Politik und Handel in Lüneburg und
Hann. Münden im 18. Jahrhundert.**

**Von der Philosophischen Fakultät der Gottfried Wilhelm Leibniz
Universität Hannover zur Erlangung des Grades einer Doktorin
der Philosophie (Dr. phil.) genehmigte Dissertation**

von Theresa Becker

geboren am 20.01.1981 in Delmenhorst

Referent: Prof. Dr. Carl-Hans Hauptmeyer

Korreferentin: Prof. Dr. Dagmar Freist

Tag der mündlichen Prüfung: 08.12.2011

Zusammenfassung

Die vorliegende Arbeit befasst sich mit dem Verhältnis von Politik und Handel in Lüneburg und Hann. Münden im 18. Jahrhundert. Über eine Analyse der Kommunikations-, Informations- und Aushandlungsprozesse zwischen Landesregierung, Magistraten und Kaufleuten wird dieses Verhältnis in seiner normativen, praktischen und sozialen Dimension sowie in seiner Wechselwirkung mit bestimmten Ordnungsvorstellungen de- und rekonstruiert. Auch wird die Rolle der Händler und der Einfluss des Handels bei der Herstellung und der Transformation von Ordnung bestimmt.

Es wird gezeigt, wie im Zuge konkreter handelspolitischer Maßnahmen bestehende Ordnungsvorstellungen und sozioökonomische Strukturprinzipien reproduziert oder infrage gestellt, neue erprobt und Konflikte über die soziale Stellung der Kaufleute ausgetragen wurden, während gleichzeitig kommerzielle Einflüsse „eingearbeitet“ wurden – der Handel wurde einerseits auf die Ordnung bezogen, andererseits wurde mit Bezug auf den Handel Ordnung hergestellt.

Summary

The present study deals with the relationship between politics and trade in the towns of Lüneburg and Hann. Münden in the 18th century. Through an analyses of the processes of communication, information, and negotiation between the territorial state government, the magistrates and the merchants, this relationship is being de- and reconstructed in its normative, practical, and social dimension as well as in its interaction with certain notions of order. Furthermore, the merchants' role and the influence of trade concerning the production and transformation of order is being ascertained.

It is shown, how during concrete measures of trade politics existing notions of order and socioeconomic structural principles were being reproduced or questioned, how new ones were tested and how conflicts concerning the merchants' social position were dealt with, while at the same time commercial influences were being incorporated – on the one hand, trade were referred to the order, on the other hand order was constructed with reference to trade.

Schlagwörter: Handelspolitik, Handelsorganisation, gesellschaftliche und normative Ordnung

Key words: Politics of trade, trade organisation, social and normative order

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	3
1.1. Forschungsüberblick.....	4
1.2. Erkenntnisinteresse, konzeptuelle und methodische Überlegungen.....	10
1.2.1. Die Städte.....	14
1.2.2. Gliederung.....	20
2. Der städtische Handel zwischen Weltwirtschaft und Territorialstaat	25
2.1. Die wirtschaftliche und politische Bedeutung des Handels in Lüneburg und Münden.....	27
2.2. Die städtische Handelsorganisation.....	41
2.3. Grundlinien territorialstaatlicher Wirtschaftspolitik.....	54
3. Handelspolitik in Theorie und Praxis	61
3.1. Die Diskussion um eine Messe zu Münden.....	65
3.2. Die Leinsamensozietät.....	75
3.3. Die Konzeption des Verhältnisses von Politik und Handel.....	82
4. Stand und Handelsorganisation	92
4.1. Probleme der Interessenvertretung der Lüneburger Faktoren.....	94
4.2. Reformversuche der Mündener Handelsorganisation.....	105
4.2.1. Die Handlungs- und Schifffahrtsreglements.....	105
4.2.2. Der Konflikt zwischen der Kaufgilde und den Schiffen.....	116
5. Die Commerzien-Collegien	120
5.1. Das Lüneburger Commerzien-Collegium.....	124
5.1.1. Die „Fuhrlohn-Affäre“.....	127
5.1.2. Das Kaufhausgericht als Schlüssel zur Macht.....	131
5.2. Das Mündener Commerzien-Collegium.....	139
5.3. Zum Erfolg der Commerzien-Collegien	146
6. Handelspolitik im Umbruch? Politisch-kommerzielle Interaktionen nach dem Siebenjährigen Krieg	155

6.1. Der handelspolitische Prozess in Lüneburg.....	161
6.2. Der handelspolitische Prozess in Münden.....	170
6.3. Die Positionierung des Handels.....	177
7. Die Organisation der Spedition im Spannungsfeld zwischen „öffentlich“ und „privat“	190
7.1. Die organisatorische Verfestigung der Spedition in Münden.....	195
7.2. Die Lüneburger Speditionskompanie.....	210
7.2.1. Die Speditionskompanie als politischer Akteur.....	215
7.2.2. Die Speditionskompanie im ratsherrlichen Ordnungsverständnis.....	222
8. Wettbewerb als neues Ordnungsprinzip.....	235
8.1. Die Auseinandersetzung um die Handelsberechtigungen an der Legge.....	238
8.2. Wettbewerb in der Lüneburger Speditionspolitik.....	249
9. Das Verhältnis von Politik und Handel im ausgehenden 18. Jahrhundert.....	261
9.1. Das Verhältnis von Politik und Handel auf städtischer Ebene.....	264
9.2. Das Verhältnis von Politik und Handel auf staatlicher Ebene.....	270
10. Schluss.....	277
11. Quellen- und Literaturverzeichnis.....	297
11.1. Quellenverzeichnis.....	297
11.1.1. Ungedruckte Quellen.....	297
11.1.2. Gedruckte Quellen.....	302
11.2. Literaturverzeichnis.....	303

1. Einleitung

Im Dezember des Jahres 1797 kam es in Lüneburg zwischen dem Faktor Johann Ludolph Schulz und dem für die Koordination, Regulierung und Kontrolle des Speditionsverkehrs am so genannten „Kaufhaus“ zuständigen Actuarius Schulz zu einer alltäglichen Auseinandersetzung: Der Faktor hatte 36 Kisten Glas aus Böhmen erhalten, die schnell nach Hamburg weiter versendet werden mussten, fand aber keinen einheimischen Schiffer, der den Eiltransport übernehmen wollte und beantragte daher beim Actuarius einen fremden Schiffer beauftragen zu dürfen. Schulz, der in einem solchen Fall zu prüfen hatte, ob nicht doch ein einheimischer Schiffer den Transport übernehmen konnte und ob die Güter tatsächlich eilfertig waren (ansonsten galt eine Reiheordnung), vertagte die Entscheidung jedoch, da das Kaufhaus schloss, weshalb sich der Faktor umgehend beim Magistrat über den Actuarius beschwerte¹.

Dieser rechtfertigte daraufhin sein Vorgehen und verwies auf seine Prinzipien: *Ich will keinem Factor seine Nahrung nehmen; ich kann mir aber nicht vorschreiben lassen wie ich entscheiden soll und nicht leiden daß sie fremden Schiffern geneigter sind, als ihren Mitbürgern.* Am Schluss fügte er, gleichsam als Quintessenz, hinzu: *Das Commerz muß nicht alle Ordnung umstossen wollen*².

Weil Faktor Schulz keine Bescheinigung darüber vorweisen konnte, dass es sich tatsächlich um eine Expresssendung handelte, und weil einheimische grundsätzlich vor fremden Schiffen zu bevorzugen waren, wies der Magistrat seine Beschwerde ab. Schulz musste sich an die regulären Bestimmungen halten³.

Bei dieser Auseinandersetzung ging es um das Verhältnis von Politik und Handel: Sollte sich der Handel den Gesetzen der Politik unterwerfen, oder die Politik sich den „Gesetzen“ des Handels beugen? Diese Frage wurde vom Actuarius wiederum in Bezug zur Ordnung gesetzt, wobei deutlich wird, dass die Stellung des Handels in und zu dieser Ordnung nicht klar war – einerseits sollte auch er seine „Nahrung“ haben, war also in sie eingeordnet, drohte aber andererseits sie „umzustossen“. Der Konflikt zwischen dem Actuarius und dem Faktor Schulz verweist damit auch auf die Umbruchphase, in der sich die Sozial- und Wirtschaftsordnung im 18. Jahrhundert befand und die schließlich in die moderne, bürgerlich-kapitalistische Ordnung mündete.

Mit dem Verhältnis von Politik und Handel im Kontext der sich wandelnden Ordnung befasst

1 StaL, K1, Nr. 189, Joh. Ludolph Schulz et Sohn an Bürgermeister und Rat, 17.12.1797.

2 StaL, K1, Nr. 189, P. S. Schulz, 17.12.1797.

3 StaL, K1, Nr. 189, Resolutum in Collegio Conclusum, 18.12.1797.

sich die vorliegende Arbeit.

1.1. Forschungsüberblick

Über die Bezeichnung der frühneuzeitlichen Sozial- und Wirtschaftsordnung besteht in der Forschung kein Konsens⁴, denn prägend für diese Epoche war gerade der Umbruch, das Nebeneinander von „Tradition“ und „Moderne“, was eine umfassende, substanzielle Definition unmöglich macht.

Über Jahrzehnte hinweg hatte sich die Geschichtswissenschaft dem Gegenstand „Ordnung“ und ihrer Transformation vor allem über die Erforschung des sozioökonomischen Strukturwandels genähert und dabei auf solche Prozesse und Phänomene fokussiert, die die pauschal als „traditionell“ charakterisierte frühneuzeitliche Ordnung durchbrachen.⁵ Hatten hierbei die Wirtschaft und ihre Bedeutung für die Konstituierung und den Wandel historischer Ordnungen noch eine zentrale Stellung eingenommen, haben ökonomische Aspekte in jüngeren Forschungen stark an Interesse verloren. Die im Zeichen des „cultural turn“ seit einiger Zeit wieder verstärkte Beschäftigung mit „Ordnung“⁶ geht vor allem von in der so genannten „Kulturgeschichte des Politischen“⁷ angesiedelten Untersuchungen aus. Diese haben sich von einem strukturell-modernisierungsgeschichtlichen Geschichtsverständnis gelöst und operieren mit einem konstruktivistischen, prozessorientierten Begriff von Ordnung: Sie gehen davon aus, dass die Ordnung einschließlich der Machtverhältnisse und der gesellschaftlichen Hierarchien nicht als objektiv gegeben zu begreifen ist, sondern wesentlich als Produkt von Diskursen, sozialen und symbolischen Praktiken, mittels derer eben jene Ordnung verfestigt; ihr Sinn und Geltung verliehen wurde, oder aber auch Konflikte um die Deutung ihrer Normen oder um Machtverteilungen ausgetragen wurden⁸. Im Zentrum steht dabei die Analyse symbolischer Kommunikation⁹ (Rituale, Zeremonien, Prozessionen usw.), durch die normative Ordnungsvorstellungen objektiviert wurden, also (für alle Augen sichtbar) ihre konkrete Bedeutung er-

4 Groebner, Valentin: Außer Haus. Otto Brunner und die „alteuropäische Ökonomik“. In: Geschichte in Wissenschaft und Unterricht, 46 (1995), S. 69-80, S. 73.

5 Plumpe, Werner: Wirtschaftsgeschichte zwischen Ökonomie und Geschichte – ein historischer Abriss. In: Ders. (Hg.): Wirtschaftsgeschichte. Stuttgart: 2008, S. 7-40, S. 10 ff..

6 Mit historischen Ordnungen beschäftigen sich derzeit gleich zwei groß angelegte Forschungsprogramme: Der Münsteraner Sonderforschungsbereich „Symbolische Kommunikation und gesellschaftliche Wertesysteme“ und das Frankfurter Exzellenzcluster „Die Herausbildung normativer Ordnungen“.

7 Grundlegend: Stollberg-Rilinger, Barbara: Einleitung: Was heißt Kulturgeschichte des Politischen? In: Dies. (Hg.): Was heißt Kulturgeschichte des Politischen? Berlin: 2005, S. 9-26, S. 10 f.; Schorn-Schütte, Luise: Historische Politikforschung. Eine Einführung. München: 2006; Landwehr, Achim: Diskurs – Macht – Wissen. Perspektiven einer Kulturgeschichte des Politischen. In: Archiv für Kulturgeschichte 85 (2003), S. 71-118.

8 Stollberg-Rilinger 2005, S. 10 ff..

9 Grundlegend hierzu: Dies.: Symbolische Kommunikation in der Vormoderne. Begriffe – Thesen – Forschungsperspektiven. In: ZHF 31 (2004), S. 489-528.

hielten – hier wurde die Ordnung von den Akteuren selbst hergestellt¹⁰.

Bei der Frage nach der Ausbildung von als kulturell konstruiert verstandenen gesellschaftlichen Ordnungen wird folglich eine akteurszentrierte Perspektive eingenommen und die konstitutive Bedeutung von sozialen und kulturellen Praktiken, von Symbolen, Sinnstiftungen, Wahrnehmungs- und Wissensformen für den historischen Prozess hervorgehoben¹¹, wobei zwar der makrostrukturelle Kontext in seiner Bedeutung relativiert, jedoch nicht völlig außer Acht gelassen wird¹². Damit wird auch eine neue Sicht auf historischen Wandel möglich, denn indem die Interdependenz mikro- und makrostruktureller Faktoren aufgezeigt wird, kann gleichzeitig auch der Wandel „im Kleinen“, beispielsweise in Denkmustern und Verhaltensweisen, der sich nicht notwendig in einer strukturellen Transformation niederschlagen muss, erfasst werden¹³.

Mit der Kulturgeschichte des Politischen paradigmatisch eng verbunden ist die jüngere Policy-Forschung. Nachdem eine Reihe von Studien belegt hatte, dass die als Modernisierung begriffenen Phänomene – Bürokratisierung, Verdichtung und Konzentration von Herrschaft in der Person des Fürsten und die damit einhergehende Entmachtung von Zwischengewalten (unter anderem Zünften) sowie der verstärkte Zugriff des Staates¹⁴ auf die Untertanen – faktisch nicht oder nur eingeschränkt zu beobachten waren und statt dessen konsultative und konsensuale Formen der Herrschaftsausübung belegt werden konnten, untersucht die Policy-Forschung Staatsbildung nun nicht mehr unter absolutistischen Vorzeichen¹⁵. Vielmehr wird diese als interaktiver Prozess zwischen Obrigkeiten und lokalen Akteuren begriffen¹⁶, in dessen

10 Füssel, Marian/Rüther, Stefanie: Einleitung. In: Dies./Dartmann, Christoph (Hg.): Raum und Konflikt. Zur symbolischen Konstituierung gesellschaftlicher Ordnung in Mittelalter und früher Neuzeit. Münster: 2004, S. 9-18, S. 9 ff.; Weller, Thomas/Füssel, Marian: Einleitung. In: Dies. (Hg.): Ordnung und Distinktion. Praktiken sozialer Repräsentation in der ständischen Gesellschaft. Münster: 2005, S. 9-22, S. 9 ff.

11 Medick, Hans: Quo vadis Historische Anthropologie? Geschichtsforschung zwischen Historischer Kulturwissenschaft und Mikrohistorie. In: Historische Anthropologie 9, 2001, S. 78-92, S. 84.

12 Daniel, Ute: „Kultur“ und „Gesellschaft“. Überlegungen zum Gegenstandsbereich der Sozialgeschichte. In: Geschichte und Gesellschaft 1993 (19), S. 69-99, S. 92 f.; Dülmen, Richard van: Historische Anthropologie. Entwicklung. Probleme. Aufgaben. 2. durchgesehene Auflage. Köln/Weimar/Wien: 2001, S. 13 f.; S. 55 ff.

13 Dülmen 2001, S. 54; Daniel, S. 93; Medick 2001, S. 87 ff.; Daniel, Ute: Quo vadis, Sozialgeschichte? Kleines Plädoyer für eine hermeneutische Wende. In: Schulze, Winfried (Hg.): Sozialgeschichte, Alltagsgeschichte, Mikro-Historie. Eine Diskussion. Göttingen: 1994, S. 54-64, S. 60 f.

14 In der vorliegenden Untersuchung bezeichnet der Begriff „Staat“ die Landesherrschaft und ihre Behörden.

15 Kritik am Absolutismusbegriff zugespitzt erstmals bei Henshall, Nicolas: The myth of Absolutism. Change and Continuity in Early Modern European Monarchy. London: 1992. Die Debatte um den Absolutismusbegriff kann hier nicht im Einzelnen wiedergegeben werden. Vgl. dazu Meumann, Markus/Pröve, Ralf: Die Faszination des Staates und die historische Praxis. Zur Beschreibung von Herrschaftsbeziehungen jenseits teleologischer und dualistischer Begriffsbildungen. In: Dies. (Hg.): Herrschaft in der Frühen Neuzeit. Umriss eines dynamisch-kommunikativen Prozesses. Münster: 2004, S. 27 ff.; Duchhardt, Heinz: Das Zeitalter des Absolutismus. 3., überarbeitete Auflage. München 1998, S. 159 ff.; Freist, Dagmar: Absolutismus. Darmstadt: 2008, S. 4 ff.; S. 20.

16 Kümin, Beat/Würgler, Andreas: Petitions, Gravamina and the early modern state: local influence on central legislation in England and Germany (Hesse). In: Parliaments, Estates and Representation 17 (1997), S. 39-60, S. 40; Meumann/Pröve, S. 45 ff..

Zentrum die „gute Ordnung“ bzw. „gute Policey“ steht. Dieser zeitgenössische Begriff, Leitprinzip staatlichen Handelns, bezeichnete „zum einen de[n] gute[n] Zustand eines Gemeinwessens in seiner Gesamtheit, das heißt in politischer, sozialer, ökonomischer, religiöser und moralischer Hinsicht, zum zweiten die Verordnungen, mit denen dieser Zustand herbeigeführt werden sollte“¹⁷, umfasste also sowohl die normative als auch die praktische Dimension frühneuzeitlicher Politik. Deren Legitimitätsgrundlage bildete das Gemeinwohl, das jedoch erst in der Praxis definiert und hergestellt werden konnte – es war zu „operationalisieren“. Dadurch entstand zum einen Raum für Interpretationen und damit für Aushandlungen zwischen Landesherrschaft, Unter-Obrigkeiten und Untertanen darüber, was die „gute Ordnung“ bedeutete und wie sie herzustellen sei. Zum anderen erforderte die Implementation von Normen Informationen über die lokalen Verhältnisse. Sie waren den spezifischen Bedingungen anzupassen und daher gegebenenfalls zu modifizieren, was eine beständige Kommunikation voraussetzte. Die lokalen Akteure waren daher notwendig in den politischen Prozess eingebunden¹⁸, was wiederum den Blick auf politische Mitgestaltungsmöglichkeiten auch nicht-staatlicher Akteure gelenkt hat¹⁹.

Die „gute Policey“ wurde mit der Entstehung des Kameralismus um die Wende zum 18. Jahrhundert „ökonomisiert“, indem sie nunmehr als Grundvoraussetzung für die Steigerung der Wirtschaftskraft der Landeseinwohner begriffen wurde. Policey und Wirtschaft dienten nun den gleichen Zielen und waren insofern synonym²⁰, wofür die Bedeutungsvermischung der Begriffe „Policey“, „Ökonomie“ und „Kommerz“ programmatisch war²¹. Doch findet die Auseinandersetzung mit dem Verhältnis zwischen Politik und Handel bzw. Wirtschaft vor allem auf wissens- und wissenschaftsgeschichtlicher Ebene statt, wozu insbesondere Johannes Burkhardt geforscht hat²². Einen explizit policeygeschichtlichen Zugang hat zwar Thomas Si-

17 Landwehr, Achim: Die Rhetorik der „Guten Policey“. In: ZHF 30 (2003), S. 251-282, S. 252.

18 Holenstein, André: Die Umstände der Normen – die Normen der Umstände. Policeyordnungen im kommunikativen Handeln von Verwaltung und lokaler Gesellschaft im Ancien Régime. In: Härter, Karl (Hg.): Policey und frühneuzeitliche Gesellschaft. Frankfurt a. M.: 2000, S. 1-46, S. 27 ff..

19 Freist, Absolutismus, S. 27 f..

20 Simon, Thomas: „Gute Policey“. Ordnungsleitbilder und Zielvorstellungen politischen Handelns in der Frühen Neuzeit. Frankfurt a. M.: 2004, S. 405; Tribe, Keith: Governing Economy. The Reformation of German Economic Discourse 1750-1840. Cambridge: 1988, S. 34; Vogl, Joseph: Staatsbegehren. Zur Epoche der Policey. In: Deutsche Vierteljahresschrift für Literaturwissenschaft und Geistesgeschichte 74 (2000), H. 4, S. 600-626, S. 605.

21 Burkhardt, Johannes: Der Begriff des Ökonomischen in wissenschaftsgeschichtlicher Perspektive. In: Waszek, Norbert (Hg.): Die Institutionalisierung der Nationalökonomie an deutschen Universitäten. Zur Erinnerung an Klaus Hinrich Hennings (1937-1986). St. Katharinen: 1988, S. 55-76, S. 61; Geschichtliche Grundbegriffe Bd. 6, Art. „Wirtschaft“, S. 511-594, S. 563 ff..

22 Burkhardt, Johannes: Die Entdeckung des Handels. Die kommerzielle Welt in der Wissensordnung der Frühen Neuzeit. In: Ders./Koopmann, Helmut/Krauß, Henning (Hg.): Wirtschaft in Wissenschaft und Literatur. Drei Perspektiven aus historischer und literaturwissenschaftlicher Sicht. Augsburg: 1993, S. 5-30; ders.: Das Haus, der Staat und die Ökonomie. Das Verhältnis von Ökonomie und Politik in der neuzeitlichen Institutionengeschichte. In: Göhler, Gerhard/Lenk, Kurt/Schmalz-Bruns, Rainer (Hg.): Die Rationalität politischer In-

mon in seiner Habilitation von 2004 gewählt, in der er den Einfluss wissenschaftlicher Diskurse über Politik und Wirtschaft auf obrigkeitliches Handeln untersucht²³, dabei jedoch auf Prozesse der Kommunikation, Information und Aushandlung zwischen Staat und Gesellschaft nicht eingeht. Derlei Untersuchungen zur „guten Policy“ bevorzugen die ländliche Gesellschaft und erstrecken sich vornehmlich auf das Verwaltungs-, Justiz- und Gesundheitswesen. Wie sich die enge Verflechtung von Politik und Wirtschaft auf das Verhältnis zwischen Händlern und politischen Entscheidungsträgern in der Praxis auswirkte, ist hingegen von der jüngeren Policy-Forschung jedenfalls für den deutschsprachigen Raum noch nicht untersucht worden²⁴.

Das Verhältnis von Staat und Wirtschaft bzw. Politik und Handel gerät auch in neuesten Darstellungen²⁵ zumeist nur insoweit ins Blickfeld, wie nach Überwindung der „traditionellen“ Ordnung gefragt wird. Es wird reduziert auf die fördernde (oder auch hemmende) Wirkung des Staates auf die kapitalistische Entwicklung²⁶ und die Ausbildung eines „neuen“ Wirtschaftsbürgertums, das die ständisch-zünftige Ordnung überwand. Zu diesem Wirtschaftsbürgertum werden auch die Großhändler gezählt, da der Handel im Kontext der kapitalistischen Entwicklung eine erhebliche Bedeutungsaufwertung erfahren habe, weshalb diese Zuordnung gerechtfertigt sei²⁷ – die Kaufleute werden von vornherein nicht der „traditionellen“ Ordnung zugerechnet, was wiederum zeigt, wie unklar das Verhältnis der Kaufleute zu dieser der Forschung noch immer ist.

Allerdings standen weder die Großhändler noch der Staat der „traditionellen“ Ordnung antagonistisch gegenüber. So wird der Dualismus zwischen Bedarfdeckungs- und Erwerbswirtschaft schon seit geraumer Zeit infrage gestellt – die Zünfte waren nicht so borniert auf ihre „Nahrung“ fixiert, die Großhändler nicht so markt- und wettbewerbswirtschaftlich orientiert,

stitutionen. Interdisziplinäre Perspektiven. Baden-Baden: 1990, S. 169-188; ders./Priddat, Birger P. (Hg.): Geschichte der Ökonomie. Frankfurt a. M.: 2000.

23 Simon 2004.

24 Für Großbritannien vgl. Gauci, Perry: *The Politics of Trade. The Overseas Merchant in State and Society, 1660-1720*. Oxford: 2003; neuerdings auch ders. (Hg.): *Regulating the British Economy, 1660-1850*. Oxford: 2011.

25 Boch, Rudolf: *Staat und Wirtschaft im 19. Jahrhundert*. München: 2004, S. 1 f; S. 55 ff.; Stollberg-Rilinger, Barbara: *Europa im Jahrhundert der Aufklärung*. Stuttgart: 2000, S. 55 ff..

26 Gerhard, Hans-Jürgen: *Merkantilpolitische Handelshemmnisse (im territorialen Vergleich) am Beispiel eines territorial relativ einheitlichen Gebietes*. In: Pohl, Hans (Hg.): *Die Auswirkungen von Zöllen und anderen Handelshemmnissen auf Wirtschaft und Gesellschaft vom Mittelalter bis zur Gegenwart*. Stuttgart: 1987, S. 59-83, S. 60 f..

27 Kocka, Jürgen: *Bürgertum und Bürgerlichkeit als Probleme der deutschen Geschichte vom späten 18. zum frühen 20. Jahrhundert*. In: Ders. (Hg.): *Bürger und Bürgerlichkeit im 19. Jahrhundert*. Göttingen: 1987, S. 21-64, S. 21 f.; Gall, Lothar: *Stadt und Bürgertum im Übergang von der traditionellen zur modernen Gesellschaft*. In: Ders. (Hg.): *Stadt und Bürgertum im Übergang von der traditionellen zur modernen Gesellschaft*. München: 1993, S. 1-12, S. 7; Ders.: *Von der ständischen zur bürgerlichen Gesellschaft*. München: 1993, S. 14.

wie oft angenommen²⁸. Auch lag es nicht in der Absicht des Staates, die überkommene ständische Sozial- und Wirtschaftsordnung abzuschaffen²⁹. Zudem ist seit der Jahrtausendwende die Wirtschaftsgeschichte aus ihrem rein ökonomischen Kontext herausgelöst worden und hat eine kulturgeschichtliche Erweiterung erfahren. Neuere Forschungen betonen den Einfluss individueller und kollektiver Sinnkonstruktionen und Verhaltensweisen auf die Ausgestaltung und Funktion von Wirtschaftssystemen und verweisen auf die kulturelle Prägung des Wirtschaftsverhaltens³⁰. Auch die Handelsgeschichte befasst sich nicht mehr vornehmlich mit der (quantitativen) Entwicklung internationaler Handelsstrukturen und der Integration von Wirtschaftsräumen³¹. Vielmehr wird der Handel in seiner Eigenschaft als Transmitter für kulturelle Interaktionen untersucht, und auch Handelsnetzwerke, kaufmännische Wissens- und Kommunikationsformen, kommerzielle Praktiken und deren gesellschaftliche Wahrnehmung finden vermehrte Aufmerksamkeit³².

Doch so wie die neueren politikgeschichtlichen Ansätze die Wirtschaft und damit den Handel

28 Kluge, Arnd: Die Zünfte. Stuttgart: 2007, S. 263 ff.; S. 278 ff.; Ehmer, Josef: Traditionelles Denken und neue Fragestellungen zur Geschichte von Handwerk und Zunft. In: Lenger, Friedrich (Hg.): Handwerk, Hausindustrie und die Historische Schule der Nationalökonomie. Wissenschafts- und gewerbehistorische Perspektiven. Bielefeld: 1998, S. 19-77, S. 19 ff.; Schmidt, Georg: „Frühkapitalismus“ und Zunftwesen. Monopolbestrebungen und Selbstverwaltung in der frühneuzeitlichen Wirtschaft. In: Kirchgässner, Bernhard/Naujoks, Eberhard (Hg.): Stadt und wirtschaftliche Selbstverwaltung. Sigmaringen: 1987, S. 77-114, S. 78 ff.

29 Stollberg-Rilinger, Barbara: Der Staat als Maschine. Zur politischen Metaphorik des absoluten Fürstenstaats. Berlin: 1986, S. 117 f..

30 Zu kulturgeschichtlichen Ansätzen in der Wirtschaftsgeschichtsschreibung vgl. Paul, Axel T. (Hg.): Ökonomie und Anthropologie. Berlin: 1999; Schremmer, Eckart (Hg.): Wirtschafts- und Sozialgeschichte. Gegenstand und Methode. Stuttgart: 1998; Klump, Rainer (Hg.): Wirtschaftskultur, Wirtschaftsstil und Wirtschaftsordnung. Methoden und Ergebnisse der Wirtschaftskulturforschung. Marburg: 1996; Berghoff, Hartmut/Vogel, Jakob (Hg.): Wirtschaftsgeschichte als Kulturgeschichte. Dimensionen eines Perspektivenwechsels. Frankfurt/New York: 2004; Reinhard, Wolfgang/Stagl, Justin (Hg.): Menschen und Märkte. Studien zur historischen Wirtschaftsanthropologie. Wien/Köln/Weimar: 2007; Plumpe, Werner: Wirtschaftsgeschichte zwischen Ökonomie und Geschichte – ein historischer Abriss. In: Ders. (Hg.): Wirtschaftsgeschichte. Stuttgart: 2008.

31 Prak, Maarten: Early modern capitalism: an introduction. In: Ders. (Hg.): Early Modern Capitalism. Economic and social change in Europe, 1400-1800. London/New York: 2001, S. 1-22, S. 14 f.; Duchhardt, Heinz: Europa am Vorabend der Moderne 1650-1800. Stuttgart: 2003, S. 117 ff.; S. 125 ff.; Stollberg-Rilinger, 2000, S. 55 ff.; Glamann, K.: Der Europäische Handel 1500 – 1700. In: Cippolla, Carlo M./Borchardt, Karl (Hg.): Europäische Wirtschaftsgeschichte. Bd. 2: Sechzehntes und siebzehntes Jahrhundert. Stuttgart/New York: 1983, S. 271-334, S. 271 ff.; Niemann, Hans-Werner: Europäische Wirtschaftsgeschichte. Vom Mittelalter bis heute. Darmstadt: 2009, S. 26 ff..

32 Aus der hierzu mittlerweile unüberschaubaren Literatur vgl. beispielsweise den umfangreichen, die neuen Themen der Handelsgeschichte in ihrer gesamten Spannweite abdeckenden Sammelband von Häberlein, Mark/Jeggle, Christoph (Hg.): Praktiken des Handels. Geschäfte und soziale Beziehungen europäischer Kaufleute in Mittelalter und früher Neuzeit. Konstanz: 2010; weiterhin: Subrahmanyam, Sanjay (Hg.): Merchant Networks in the Early Modern World. Wiltshire: 1996; Schulte Beerbühl, Margrit/Vögele, Jörg (Hg.): Spinning the Commercial Web. International Trade, Merchants and Commercial Cities, c. 1640-1939. Frankfurt a.M. u.a.: 2004; Müller, Leos: The Merchant Houses of Stockholm, c. 1640-1800. A Comparative Study of Early-Modern Entrepreneurial Behaviour. Uppsala: 1998; Brand, Hanno (Hg.): Trade, diplomacy and cultural exchange. Continuity and change in the North Sea area and the Baltic c. 1350-1750. Hilversum: 2005; ders./Müller, Leos (Hg.): The Dynamics of Economic Culture in the North Sea- and Baltic Region. Hilversum: 2007; Denzel, Markus A./Hocquet, Jean Claude/Witthöft, Harald (Hg.): Kaufmannsbücher und Handelspraktiken vom Spätmittelalter bis zum beginnenden 20. Jahrhundert. Stuttgart: 2002; Burkhardt, Johannes (Hg.): Augsburger Handelshäuser im Wandel des historischen Urteils. Berlin: 1996.

vernachlässigen, vernachlässigen die neueren handelsgeschichtlichen Ansätze die Politik. Darüber hinaus wird hier anders als in der Politikgeschichte, in der die Ordnung selbst, nicht ihre Überwindung Gegenstand des Forschungsinteresses ist und als Referenz für die Untersuchung politischer Prozesse in Norm und Praxis dient, die Bedeutung des Handels noch immer darin gesehen, dass er die bestehende Ordnung transzendierte; dass er „eine ganz eigene Dynamik jenseits von Herrschaftsgrenzen entwickelte“³³. Dies hat auch eine gewisse Berechtigung, da sich der Großhandel tatsächlich nicht vollständig unter die ständisch-zünftige Sozial- und Wirtschaftsordnung subsumieren lässt. Er folgte eigenen Leit- und Funktionsprinzipien und schuf sich spezielle, oft überregionale Institutionen (z.B. Messen, Börsen), die weit über diese Ordnung hinaus wiesen. So werden auch noch in neuesten Überblicksdarstellungen zur allgemeinen und städtischen Wirtschaftsgeschichte der Handel und die mit ihm verbundenen Entwicklungen (wie globale Expansion oder die Entstehung des Finanzsektors) getrennt vom traditionellen Zunft Handwerk abgehandelt³⁴. Da die Großhändler entsprechend ihrer Bedeutung für die wirtschaftliche Modernisierung wesentlich zur Formulierung modernisierungsgeschichtlicher Großtheorien „beigetragen“ haben, sind deren Ergebnisse in Bezug auf den Großhandel zudem nicht gänzlich zurückzuweisen. Umgekehrt erscheint fraglich, ob die oben skizzierten neueren politikgeschichtlichen Zugänge für die Großhändler überhaupt einen Erkenntnisgewinn versprechen, liegt ihr Mehrwert doch zum großen Teil darin, auch die „kleinen Leute“ als politische Akteure erkannt zu haben, wodurch deren Mitbestimmungs- und Mitgestaltungsmöglichkeiten im vermeintlich absolutistischen System in den Blick geraten sind. Dass die Großhändler einen hohen politischen Einfluss besaßen, ist hingegen keine neue Erkenntnis³⁵. Auch fungierten sie, dies wird im Verlauf der vorliegenden Arbeit deutlich werden, als Sachverständige und Experten und wurden von den Obrigkeiten als solche zum handelspolitischen Prozess beratend hinzugezogen. Der kaufmännische Einfluss auf die Politik besaß somit prinzipiell eine andere Qualität als derjenige der „kleinen Leute“ – über das Verhältnis von Politik und Handel, über seine Rolle bei der Herstellung und der Transformation von Ordnung bestand nicht nur beim Lüneburger Actuarius Schulz, sondern besteht auch in der Geschichtswissenschaft keine Klarheit.

33 Freist, Dagmar: Migration und Handel. Wirtschaftsverflechtungen Nordwestdeutschlands im 17. und 18. Jahrhundert. In: Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte 81 (2009), S. 223-250, S. 236.

34 Duchhardt, Heinz: Europa am Vorabend der Moderne 1650-1800. Stuttgart: 2003, S. 117 ff.; Altena, Bert/Lente, Dick van: Gesellschaftsgeschichte der Neuzeit 1750-1989. Göttingen: 2009, S. 32 f.; Rosseaux, Ulrich: Städte in der frühen Neuzeit. Darmstadt: 2006, S. 47 ff.; Stollberg-Rilinger 2000, S. 55 ff.

35 Glamann, S. 329 ff.; Dehesselles, Thomas: Policy, Handel und Kredit im Herzogtum Braunschweig-Wolfenbüttel in der Frühen Neuzeit. Frankfurt a. M.: 1999, S. 193; Lammel, Siegbert: Die Gesetzgebung des Handelsrechts. In: Coing, Helmut (Hg.): Handbuch der Quellen und Literatur der neueren europäischen Privatrechtsgeschichte. Bd. II: Neuere Zeit (1500-1800). Das Zeitalter des Gemeinen Rechts. Zweiter Teilband. Gesetzgebung und Rechtssprechung. München: 1976, S. 571-1112, S. 583 ff.

1.2. Erkenntnisinteresse, konzeptuelle und methodische Überlegungen

Gerade wegen dieser Unklarheit verspricht eine Untersuchung des Verhältnisses von Politik und Handel neue Einsichten. Eine solche Untersuchung wird in der vorliegenden Arbeit am Beispiel von Lüneburg und Hann. Münden im 18. Jahrhundert durchgeführt. Ziel ist es, über eine Analyse der handelspolitischen Interaktionen zwischen Landesregierung, Magistraten und Groß- und Speditionskaufleuten³⁶ das Verhältnis von Politik und Handel in Wechselwirkung mit bestimmten Ordnungsvorstellungen zu de- und rekonstruieren sowie die Rolle des Handels bzw. der Händler bei der Herstellung und der Transformation von Ordnung zu erschließen.

Politik und Handel waren nicht deckungsgleich. Sie besaßen verschiedene Aktionsräume und Funktionsmechanismen, unterlagen verschiedenen Einflüssen und Interessen; es unterschieden sich die Akteure und die kommerziellen von den politischen Praktiken. Um dieses grundsätzliche Spannungsverhältnis analytisch integrieren zu können, wird ein Perspektivenwechsel vorgenommen – nicht der Transzendierung der Ordnung durch den Handel, sondern seiner Einordnung gilt die primäre Aufmerksamkeit: Wie und inwieweit ließen sich Handel und Händler in bestehende und sich wandelnde sozioökonomische Strukturprinzipien und normative Ordnungsvorstellungen integrieren? Die Frage nach der Einordnung impliziert wiederum die Frage nach der Abgrenzung: Wie viel Einfluss sollte, wie viel Einfluss konnte Politik auf Handel nehmen und umgekehrt, und wovon war dies abhängig?

Die Bearbeitung dieser Leitfragen erfolgt in Anlehnung an die Konzepte der „Ordnung“ und der „guten Policey“. Der Terminus „Ordnung“³⁷ wird dabei in einem doppelten Sinne verwendet: Er wird einerseits idealtypisch als ständische Privilegien- und bürgerlich-kapitalistische Ordnung bzw. Teilordnung (normative, soziale usw.) definiert. Dadurch können die „großen Strukturen“ aufgenommen und die Entwicklungen im Verhältnis von Politik und Handel der zu untersuchenden Städte im makrohistorischen Kontext verortet werden. Dem wird andererseits ein konstruktivistischer, akteurszentrierter Begriff von „Ordnung“ gegenüber gestellt. So kann das Problem der Definition der frühneuzeitlichen Sozial- und Wirtschaftsordnung sowie die damit zusammenhängende dichotome Betrachtungsweise umgangen werden, während der prozessuale Charakter, der dem kulturgeschichtlichen Zugang zur „Ordnung“ eigen ist, der präzisen Erfassung von Transformationen auch jenseits von makrostrukturellem Wandel ent-

36 Ursprünglich war geplant, auch die in beiden Städten zünftig organisierten Einzelhändler mit einzubeziehen, was jedoch aus Platzgründen nicht möglich war. Die Handlungszünfte finden daher nur am Rande Erwähnung.

37 Der Begriff „Ordnung“ ist stets mehrdeutig und kontextgebunden, da eine allgemeine, substanzielle Definition von Ordnung nicht möglich ist. Vgl. dazu: Anter, Andreas: Die Macht der Ordnung. Aspekte einer Grundkategorie des Politischen. Tübingen: 2005.

gegenkommt.

Die dieser Arbeit zugrunde liegende Konzeptionalisierung des Verhältnisses von Politik und Handel ist mehrdimensional angelegt. Es wird in seiner normativen, praktischen und sozialen Dimension; in Zusammenhang mit übergreifenden Entwicklungen und mit spezifischen Interessen und Interaktionsmustern der Akteure erfasst: Seine normative Dimension erschließt sich aus den der Handelspolitik zugrunde liegenden Leitprinzipien, wobei zwischen allgemeinen Ordnungsvorstellungen (z.B. Gemeinwohl) und speziell auf den Handel gerichteten Zielsetzungen (z.B. Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Ausland) differenziert wird und insbesondere etwaige Ziel- und Normkonflikte problematisiert werden: War das Beste des Handels kompatibel mit dem Besten der Allgemeinheit? Welche Leitprinzipien sollten Vorrang haben? Verschoben sich im Verlauf des 18. Jahrhunderts die Schwerpunktsetzungen?

Weiterhin wird untersucht, wie diese Leitprinzipien umgesetzt wurden, wodurch die praktische Dimension des Verhältnisses von Politik und Handel in den Blick gerät. Obwohl sie nicht unmittelbar auf die Herstellung oder Repräsentation der Ordnung gerichtet war, wird in diesem Zusammenhang auch auf die Handelspraxis eingegangen, denn diese war zwar nicht, wurde aber auf die Ordnung bezogen – sie musste eingeordnet werden. Dabei geht es einerseits darum, wie die Handelspraxis und damit verbunden die wirtschaftsräumlichen Bedingungen in vorhandene Ordnungskonzepte und Wissensmodelle aufgenommen und interpretiert wurden. Weil Sinnkonstruktionen und Erklärungsschemata in konkrete Handlungsanleitungen umgesetzt wurden, ist zum anderen von Bedeutung, wie kommerzielle Einflüsse praktisch „verarbeitet“ wurden. Entsprechend werden handelspolitische Vorhaben, Regulierungen und Maßnahmen sowohl im Hinblick auf die Realisierung von Ordnungsentwürfen als auch auf die Einbeziehung kommerzieller „Sachzwänge“ analysiert.

Damit zusammenhängend wird untersucht, wie handelspolitische Entscheidungen und Maßnahmen zustande kamen. Das Forschungskonzept der „guten Policey“ ist hierfür dem Untersuchungsgegenstand anzupassen, indem es erstens nicht allein auf die Normsetzung und -implementation, sondern auch auf andere handelspolitische Aktivitäten angewandt wird, die zweitens nicht ausschließlich auf die eigene Gesellschaft gerichtet waren, sondern auch auf den außenwirtschaftlichen Kontext. Doch auch dabei wird, wiederum ganz im Sinne der Policy-Forschung, Prozessen der Kommunikation, Information und Aushandlung zwischen Landesregierung, Magistraten und Kaufleuten besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Zunächst ist von Bedeutung, wie sich die politisch-kommerzielle Interaktion allgemein gestaltete; ob und warum sie eher von Kooperation oder von Konflikten geprägt war. Weiterhin wird danach gefragt, welche Rolle die Kaufleute jeweils konkret im handelspolitischen Prozess spielten, wel-

chen Einfluss sie ausübten und welcher Strategien sie sich bedienten, um ihre Interessen durchzusetzen und zu legitimieren. In diesem Kontext werden die Argumentationen vor allem daraufhin untersucht, ob über die Deutung bzw. Geltung von Leitprinzipien, beispielsweise „Nahrung“ oder Wettbewerb verhandelt wurde.

Bei der Frage ob, wie und inwieweit Handelsinteressen realisiert oder beschnitten werden konnten, ist auch das Verhältnis von Politik und Handel in seiner sozialen Dimension zu berücksichtigen. Denn gerade bei der Abgrenzung und damit Relativierung kaufmännischer Interessen gegenüber denjenigen der Politik oder auch anderer Berufsgruppen wie etwa Schiffen und Fuhrleuten waren die Stellung der Kaufleute in der gesellschaftlichen Ordnung und namentlich machtpolitische Konstellationen von ausschlaggebender Bedeutung. Auch wenn diese Abgrenzung normativ oder sachlich begründet wurde, ist doch in Betracht zu ziehen, dass über solche Konflikte Rangstreitigkeiten ausgetragen wurden, da gerade auf diese Weise soziale Hierarchien begründet und gerechtfertigt wurden.

In der politisch-kommerziellen Interaktion wurde über das Verhältnis von Politik und Handel verhandelt, wurden Ordnungsmodelle hervorgebracht und infrage gestellt, Leitprinzipien operationalisiert, praktische und normative Implikationen handelspolitischer Vorhaben oder Maßnahmen diskutiert und nicht zuletzt um Macht, Einfluss und Interessen gerungen. Doch ist noch eine weitere Analyseebene aufzunehmen, die (städtische) Handelsorganisation.

In Organisationen wird die „*Sichtbarkeit der Ordnung*“ in den Mittelpunkt gerückt³⁸. Sie werden neben Leitideen und sozialen Regelsystemen als Institutionen begriffen, denen allgemein die Funktion zugeschrieben wird, Unsicherheit zu reduzieren, indem sie Interaktionen strukturieren und damit berechenbar machen³⁹. Organisationen dienen der Umsetzung von Leitideen, da sie die Verbindlichkeit des Werte- und Normengefüges durch konkrete Regelungen und Sanktionsmechanismen sichern und dadurch Beständigkeit erst ermöglichen. Damit erfüllen sie gleichzeitig bestimmte Zwecke und Aufgaben und sind daher auch auf aktuelle, praktische Bedürfnisse der Individuen bezogen⁴⁰. Für die Dauerhaftigkeit von Organisationen ebenso wie von Institutionen im Allgemeinen ist jedoch die Akzeptanz derjenigen, die ihren Regelungen

38 Rehberg, Karl-Siebert: Die stabilisierende „Fiktionalität“ von Präsenz und Dauer. Institutionelle Analyse und historische Forschung. In: Blänkner, Reinhard/Jussen, Bernhard (Hg.): Institutionen und Ereignis. Über historische Praktiken und Vorstellungen gesellschaftlichen Ordners. Göttingen: 1998, S. 381-407, S. 391 (Hervorhebung im Original).

39 Baumgartner, Hans Michael: Institutionen und Krise. In: Melville, Gert (Hg.): Institutionen und Geschichte. Theoretische Aspekte und mittelalterliche Befunde. Köln/Weimer/Wien: 1992, S. 97-114, S. 108 f..

40 Ebd., S. 107; Göhler, Gerhard: Politische Institutionen und ihr Kontext. Begriffliche und konzeptionelle Überlegungen zur Theorie politischer Institutionen. In: Ders. (Hg.): Die Eigenart der Institutionen. Zum Profil politischer Institutionentheorie. Baden-Baden: 1994, S. 19-46, S. 41; Beyer, Lothar/Grimmer, Klaus/Kneissler, Thomas/Urlen, Marc: Verwaltungsorganisation und Institution. In: Göhler (Hg.), 1994 S. 245-272, S. 255 ff..

unterworfen sind und/oder ihre Funktionen in Anspruch nehmen, Voraussetzung. Sie hängt zum einen davon ab, ob die Institutionen und damit auch die Organisationen in der Lage sind, „Sinnvorstellungen durch dauerhaft geregelte Formen sozialen Handelns zu verwirklichen“ und zum anderen, ob sie auf aktuelle Bedürfnisse angemessen reagieren können⁴¹. Beides kann indes in einem gewissen Spannungsverhältnis stehen, so dass Norm und Praxis im Angesicht sich verändernder endogener und exogener Bedingungen ständig in Einklang zu bringen sind. Die Beständigkeit von Organisationen und auch ihr Wandel ist daher Resultat von sozialen, politischen und kulturellen Praktiken ebenso wie von makrostrukturellen Einflüssen⁴².

In diesem Sinne ist auch die städtische Handelsorganisation zu begreifen: Einerseits reflektierte und realisierte sie gesamtgesellschaftliche Leit- und Strukturprinzipien, war insofern integraler Bestandteil der Sozial- und Wirtschaftsordnung, stützte diese und stellte sie auf Dauer. Andererseits erfüllte sie spezielle Funktionen und diente damit der Handelspraxis und den aus ihr hervorgehenden Sachzwängen, was ein gewisses Maß an Flexibilität voraussetzte, um sie mit herrschenden Ordnungsvorstellungen kompatibel zu machen. Die Handelsorganisation stand so im Spannungsfeld von Norm und (kommerzieller) Praxis, sie stand aber auch im Spannungsfeld von Kaufleuten und Obrigkeiten. Denn durch sie wurden die Kompetenzen, Rechte und Pflichten festgelegt, die beide Teile bei der Regelung von Handelsangelegenheiten besaßen.

Die Handelsorganisation bildete also gewissermaßen die „Nahtstelle“ zwischen Politik und Handel. In und über sie wurden sachliche, ideologische, Macht- und Interessenkonflikte ausgetragen. Da sie sowohl die Ordnung symbolisierte als auch auf die aktuelle Situation reagierte und funktionale Anpassungsleistungen erbrachte, erscheint sie besonders geeignet, Prozesse der Einordnung, aber auch der Dissoziation und der Transformation „sichtbar“ zu machen.

Damit stellt sich wiederum die Frage nach der Grenze zwischen Anpassung und Wandel, Einordnung und Neuordnung, die im Wesentlichen eine Frage der Perspektive ist. Zunächst ist hierbei zwischen Wandel „im Großen“ und „im Kleinen“ zu unterscheiden: Wie verhielt sich mikro- zum makrostrukturellen Wandel? Welchen Einfluss übten die überregionale Handelseinbindung und die landesherrliche Handelspolitik aus, und welche Bedeutung kam demgegenüber innerstädtischen Faktoren zu? Änderten sich mit den ökonomischen und politischen Rahmenbedingungen auch die städtischen Bedingungen und Interaktionsmuster, und wenn ja, in welcher Hinsicht?

Es ist also auch nach Unterschieden und Gemeinsamkeiten zur „allgemeinen“ historischen

41 Melville, Gert: Institutionen als geschichtswissenschaftliches Thema. Eine Einleitung. In: Ders. (Hg.), S. 1-25, S. 11 ff. (Zitat: S. 11).

42 Ebd., S. 29 ff.; Baumgartner, S. 109 f..

Entwicklung zu fragen: Wo zeigten sich Parallelen zu übergreifenden Entwicklungen, und wo folgten die spezifischen Konstellationen einer eigenen Logik? Woraus resultierten Ähnlichkeiten und Abweichungen im Entwicklungsverlauf?

Dies impliziert eine vergleichende Untersuchung, die am Beispiel von Münden und Lüneburg durchgeführt wird.

1.2.1. Die Städte

Münden und Lüneburg waren im 18. Jahrhundert die wichtigsten Speditionstädte des Kurfürstentums Braunschweig-Lüneburg (Kurhannover)⁴³, dem Kernland des heutigen Bundeslandes Niedersachsen.

Obwohl es seit 1714 in Personalunion mit der Weltmacht England regiert wurde, war Kurhannover eher provinziell. Während Preußen eine ehrgeizige Wirtschaftsförderungspolitik betrieb⁴⁴, während Städte wie London, Amsterdam oder Hamburg die weltumspannende Dynamik des europäischen Überseehandels trugen, der Weltregionen miteinander vernetzte, Stadt und Land verband, Produktionsweisen und Konsumverhalten transformierte⁴⁵; während sich in den Zentren des Welthandels das Kreditwesen ausgebildet hatte, Versicherungs- und Aktiengesellschaften, Börsen und Banken und mächtige Handelskompanien entstanden waren⁴⁶, lebten in Kurhannover die meisten Einwohner von traditioneller Landwirtschaft. Ländliche Gewerbepflichtungen im großen Stil hatten sich nicht etablieren können⁴⁷. Die obrigkeitliche Wirtschaftspolitik bewirkte trotz einiger innovativer Ansätze keine tief greifenden Änderungen der Sozial- und Wirtschaftsstruktur⁴⁸. Das Stadtbürgertum spielte weder in ökonomischer noch in politischer Hinsicht eine größere Rolle, der Außenhandel war vergleichsweise bescheiden, Verlags- und Manufakturwesen oder überregional agierende Handelsgesellschaften

43 Weil Braunschweig nicht, das Fürstentum Lüneburg (gemeinsam mit der gleichnamigen Stadt) erst seit 1705 zum Kurfürstentum gehörte, dessen politisches und administratives Zentrum die Stadt Hannover war, wurde das Kurfürstentum Braunschweig-Lüneburg schon von den Zeitgenossen als „Kurhannover“ bezeichnet.

44 Gömmel, Rainer: Die Entwicklung der Wirtschaft im Zeitalter des Merkantilismus. 1620-1800. München: 1998, passim.

45 Duchhardt 2003, S. 125 ff.; Glamann, S. 271 ff.; Niemann, S. 26 ff.; Kriedte, Peter: Vom Großhändler zum Detaillisten. Der Handel mit „Kolonialwaren“ im 17. und 18. Jahrhundert. In: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte 1994, H 1, S. 11-36, S. 12 ff.; S. 20 ff..

46 Braudel, Fernand: Sozialgeschichte des 15. - 18. Jahrhunderts. Bd. II: Der Handel. München: 1986, S. 101 ff.; North, Michael: Kommunikation, Handel, Geld und Banken in der frühen Neuzeit. München: 2000, S. 1 f.; Niemann, S. 59 ff..

47 Hauptmeyer, Carl-Hans: Niedersachsen im Spätmittelalter und früher Neuzeit. Anwendungsaspekte der Geschichte des Weltsystems für die Regionalgeschichte. In: Zeitschrift für Weltgeschichte 2001, H. 2, S. 53-79, S. 64; Kaufhold, Karl Heinrich: Die Wirtschaft in der frühen Neuzeit: Gewerbe, Handel und Verkehr. In: Heuvel, Christine van den/Boetticher, Manfred von (Hg.): Geschichte Niedersachsens. Bd. 3,1: Politik, Wirtschaft und Gesellschaft von der Reformation bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts. Hannover: 1998, S. 351-574, S. 458 ff..

48 Hauptmeyer, Carl-Hans: Niedersachsen. Landesgeschichte und historische Regionalentwicklung im Überblick. Oldenburg: 2004, S. 93 f..

bildeten sich nicht oder nur in Ansätzen heraus. In Kurhannover gab es noch nicht einmal eine Bank⁴⁹.

Der einzige bedeutsame Handelszweig des Landes war die Spedition⁵⁰, die sich gemeinsam mit dem Überseehandel im 16. Jahrhundert auszubilden begonnen hatte⁵¹. Dessen ungeachtet löste der Handel weder in Münden noch in Lüneburg eine übermäßige wirtschaftliche oder soziale Dynamik aus.

Münden ist als eine kleine Handels- und Schifffahrtsstadt im Einflussbereich Bremens zu charakterisieren, deren Sozial- und Wirtschaftsstruktur im Verlauf des 18. Jahrhunderts keine Umbrüche erfuhr und in der der Handel dominierte. Seiner verkehrsgünstigen Lage an den Flüssen Werra, Fulda und Weser wegen besaß Münden in der Region größere wirtschaftliche Bedeutung. Die Stadt, die im 18. Jahrhundert nur ca. 3000⁵² Einwohner beherbergte, lebte schon seit dem Mittelalter von Schifffahrt und Handel. Seit dem 16. Jahrhundert nahm auch die Spedition eine immer wichtiger werdende Rolle ein, denn Münden war der Hauptschlagplatz für den Handel zwischen Hessen und Bremen. Doch auch der Großhandel vor allem mit Leinwand war ein erfolgreicher Wirtschaftszweig⁵³.

Lüneburg war im 18. Jahrhundert im Strukturwandel – von der Salz- zur Speditionsstadt – begriffen. Seit dem Mittelalter hatte sein sozioökonomisches Gefüge auf dem Salz basiert, das in ganz Nordeuropa gehandelt wurde und den Reichtum der Stadt begründet hatte. Zwar bot neben den Salinen auch die verkehrsgeographische Lage günstige Handelsvoraussetzungen, da Lüneburg mit der Ilmenau über eine direkte Flussverbindung zu Hamburg verfügte und so wichtige Etappe für den Warenverkehr zwischen der Elbstadt und dem Inneren des Deutschen Reichs war. Aufgrund dessen hatte sich hier ebenso wie in Münden bereits im 16. Jahrhundert

49 Patje, Christian Ludwig Albrecht: Kurzer Abriß des Fabriken-, Gewerbe-, und Handlungs Zustandes in den ChurBraunschweig-Lüneburgischen Landen. Göttingen: 1796, S. 60; Kaufhold 1998, S. 463.

50 Kaufhold, Karl Heinrich: Historische Grundlagen der niedersächsischen Wirtschaft. In: Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte 57 (1985), S. 69-108, S. 79 ff..

51 North, S. 1 ff..

52 Genaue demographische Untersuchungen liegen nicht vor. Gesichert ist nur, dass es 1689 2800 Einwohner gab. Angaben zur Bevölkerungsentwicklung im 18. Jahrhundert sind widersprüchlich. Stockhausen spricht von einer Stagnation (Stockhausen, Joachim von: Hann. Münden und die Schifffahrt auf Werra, Fulda und Weser. Göttingen: 2003, S. 90); Habicht nimmt für den Zeitraum zwischen 1689 und 1815 eine 30-40prozentige Steigerung an (Habicht, Bernd: Stadt- und Landhandwerk im südlichen Niedersachsen im 18. Jahrhundert. Ein wirtschaftsgeschichtlicher Beitrag unter Berücksichtigung von Bedingungen des Zugangs zum Markt. Göttingen: 1983, S. 111), Winnige schätzt die Bevölkerung 1755 auf 3500 (Winnige, Norbert: Krise und Aufschwung einer frühneuzeitlichen Stadt. Göttingen 1648-1756. Hannover: 1996, S. 110) und Patje berichtet, Münden habe 1786 2033 Einwohner über 14 Jahre gehabt (ders., S. 272). Die Angabe von 3000 Einwohnern ist also nicht als gesichert, sondern nur als ungefähre Schätzwert zu verstehen.

53 Zur Wirtschaftsgeschichte Mündens im 18. Jahrhundert vgl. vor allem Stockhausen; Pezold, Johann Dietrich von: Das Stapelrecht der Stadt Münden 1247-1824. Ein erster Überblick. In: Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte, Bd. 70, 1998, S. 53-72; Willigerod, J. H. Z.: Geschichte von Münden, in vorzüglicher Hinsicht auf Handlung und Schifffahrt. Göttingen: 1808. Wie auch auf die Lüneburger Wirtschaftsstruktur wird auf diejenige Mündens in Kapitel 2.1. näher eingegangen werden.

ein reger Speditions- und Kommissionshandel ausgebildet, der aber gegenüber der Saline zunächst von nachrangiger Bedeutung war. Dies änderte sich mit dem Niedergang des Salzhandels, der im 17. Jahrhundert begann und sich im 18. Jahrhundert fortsetzte. Lüneburg geriet in eine Wirtschaftskrise, die sich auch auf die Bevölkerungsentwicklung niederschlug: Zählte die Stadt im 16. Jahrhundert noch ca. 16000 Einwohner, so waren es im 18. Jahrhundert nur noch etwa 10000, und zwar mit abnehmender Tendenz⁵⁴. Im selben Zeitraum setzte jedoch der Aufschwung der Spedition ein, die, wie in Münden, zum wichtigsten Wirtschaftszweig der Stadt wurde⁵⁵.

Entsprechend bildeten in Lüneburg die Spediteure die Wirtschaftselite. Ihre ökonomische Bedeutung stand jedoch in auffälligem Gegensatz zu ihrer politischen Bedeutung: In der Salzstadt hatten die Sulfmeister bis ins 17. Jahrhundert hinein das allein ratsfähige Patriziat gebildet, das zwar durch soziostrukturelle und Verfassungsänderungen an politischer Macht einbüßte. Davon profitierten die Spediteure jedoch nicht – sie blieben vom Stadttregiment weitestgehend ausgeschlossen, und auch darüber hinaus suchte der Lüneburger Magistrat jeglichen Einfluss der Spediteure vehement zu verhindern⁵⁶.

In Münden stellten der wirtschaftsstrukturellen Ausrichtung gemäß ebenfalls Großhändler und Spediteure die ökonomische Elite. Die Kaufleute hatten zwar bereits im 16. Jahrhundert das Ratsmonopol verloren, waren jedoch auch noch im 18. Jahrhundert im Magistrat vertreten und besaßen im Allgemeinen einen höheren politischen Einfluss als ihre Lüneburger Kollegen, da sich die Beziehung zwischen Händlern und Magistrat zumeist einvernehmlich gestaltete⁵⁷.

Die sozioökonomischen Strukturen spiegelten sich auch in der Handelsorganisation wider. Sie wies in beiden Städten insofern Ähnlichkeiten auf, als dass Groß- und Speditionshandel anders als der Einzelhandel nicht zünftig organisiert, sondern lediglich an den Besitz des Bür-

54 Hauptmeyer, 2004, S. 68; Hinz, Ulrich: Die Bevölkerung der Stadt Lüneburg im 18. Jahrhundert. In: Lüneburger Blätter, H. 15/16, 1965, S. 71-138, S. 73.

55 Zur Geschichte des Lüneburger Handels vgl. beispielsweise die Überblicksdarstellung von Till Luschert: Von den mittelalterlichen Gilden zum Verein Lüneburger Kaufleute. Die Geschichte einer kaufmännischen Vereinigung im Spiegel der wirtschaftlichen Entwicklung Lüneburgs. Lüneburg: 2003. Zur Spedition vgl. Harald Witthöft: Die Lüneburger Spedition 1750-1800. Zur Entwicklung des Warenverkehrs im Einzugsbereich von Hamburg und Lübeck. In: Manegold, Karl-Heinz (Hg.): Wissenschaft, Wirtschaft und Technik. Studien zur Geschichte. Wilhelm Treue zum 60. Geburtstag. München: 1969, S. 147-157.

56 Zur Lüneburger Sozial- und Verfassungsgeschichte vgl. beispielsweise Janowitz, Axel: Die Lüneburger Saline im 18. Jahrhundert. Zwischen städtischer Interessenwahrung und landesherrlichen Interventions- und Modernisierungsbestrebungen. In: Freitag, Werner (Hg.): Die Salzstadt. Alteuropäische Strukturen und frühmoderne Innovation. Bielefeld: 2004, S. 161-194. Auch dieser Aspekt wird in Kapitel 2.1. ausführlicher dargestellt.

57 Dem frühneuzeitlichen Münden fehlt es an verfassungsgeschichtlichen Arbeiten, die einzige diesbezügliche Studie von Annelies Ritter: Die Ratsherren und ihre Familien in den südhannoverschen Städten Göttingen, Duderstadt und Münden vom 15. bis zum Ende des 17. Jahrhunderts. Oldenburg: 1943, deckt das 18. Jahrhundert nicht ab. Entsprechende Untersuchungen werden in Kapitel 2.1. durchgeführt.

gerrechts gebunden waren. Die Spedition verfügte jedoch in beiden Städten über spezielle Institutionen, die der Organisation und Regulierung des Transithandels dienten⁵⁸. In Lüneburg geschah dies im und durch das bereits erwähnte „Kaufhaus“, in Münden waren die so genannten „Schlagden“ für den Wasser-, der Güterbestäter für den Landtransport zuständig. Diese Einrichtungen übernahmen in beiden Städten im Wesentlichen die gleichen Funktionen, waren jedoch in Lüneburg ausdifferenzierter und standen stärker unter obrigkeitlicher Kontrolle als in Münden, wo die Händler eine sehr viel größere Autonomie bei der Regelung von Handelsangelegenheiten besaßen.

Lüneburg und Münden waren trotz ihrer wirtschaftsstrukturellen Ausrichtung auf den Großhandel bzw. die Spedition keine Handelsmetropolen – solche würden sich für eine Untersuchung, wie sie in der vorliegenden Arbeit angestrebt wird, nicht eignen. Zu umfangreich und komplex wären hier der Handelssektor, seine Organisationsformen und die Handelspolitik. Hingegen ist gerade die Spedition unter dem Aspekt der „Einordnung“ näherer Beschäftigung wert, da sie zum einen als relativ neuer Handelszweig nicht in der mittelalterlichen Ordnung wurzelte, was insbesondere auf die nicht-zünftige Organisation zutrifft. Zum anderen stand sie stark unter dem Einfluss der Gepflogenheiten, Strukturen und Entwicklungen des überregionalen Großhandels.

Weil hinsichtlich der innerstädtischen Bedingungen in Lüneburg und Münden sowohl Unterschiede als auch Parallelen bestanden, sind differenzierte Ergebnisse zu erwarten, was vor allem im Hinblick darauf gilt, dass Lüneburg sich im Untersuchungszeitraum im sozioökonomischen Strukturwandel befand, Münden nicht, wodurch die Wechselwirkungen zwischen sozialer und normativer Ordnung und dem Verhältnis von Politik und Handel klarer hervortreten könnten.

Beide Städte waren sowohl auf der ökonomischen als auch auf der politischen Makroebene den gleichen Einwirkungen ausgesetzt, da sie einerseits als außenorientierte Speditionsstädte stark von überregionalen Konjunkturen und politischen Krisen beeinflusst wurden, andererseits der selben Landesherrschaft unterstanden. Dies könnte gegebenenfalls die Bestimmung des jeweiligen Einflusses mikro- und makrostruktureller Faktoren auf das Verhältnis von Politik und Handel und seine Veränderungen erleichtern.

Das gleiche gilt im Hinblick auf die oben schon kurz angerissene „Zwischenstellung“ des Großhandels, der sowohl modernisierungsgeschichtlichen Interpretationsangeboten als auch

58 Zum Lüneburger Kaufhaus vgl. Witthöft, Harald: Das Kaufhaus in Lüneburg als Zentrum von Handel und Faktorei, Landfracht, Schifffahrt und Warenumschatz bis zum Jahre 1637. Lüneburg: 1962. Zur Mündener Handelsorganisation vgl. Pezold. Die städtische Handels- und vor allem Speditionsorganisation ist Gegenstand des Kapitels 2.2., wobei in erster Linie auf archivalische Quellen zurückgegriffen wird.

einer mikro- bzw. kulturgeschichtlichen Analyse zugänglich ist, wodurch Vergleiche zur Geschichte der „großen Strukturen“ leichter gezogen werden können. Da, wie erwähnt, Münden und Lüneburg ebenso wie Kurhannover insgesamt nur bedingt modernisierungsgeschichtlichen Parametern entsprachen, besteht auf der anderen Seite nicht die Gefahr, dass „fortschrittliche“ Aspekte überbetont und damit letztlich wieder dichotomisierende Geschichtsbilder reproduziert werden.

Insofern hätte man allerdings auch andere kurhannoversche Städte mit (relativ) bedeutender Handelsaktivität auswählen können, wie etwa Hannover und Harburg, die nach Münden und Lüneburg zu den wichtigsten Speditionsorten des Kurfürstentums zählten. Hier war aber die Quellen- bzw. Literaturlage nicht ausreichend. Zu Celle, dessen Speditions- und Eigenhandel nach kursorischer Archivrecherche durchaus weiterer Beschäftigung wert gewesen wäre, existieren keinerlei für die verfolgte Fragestellung brauchbaren Forschungsarbeiten. Der Handel anderer wirtschaftlich nicht irrelevanter Städte wie Osterode, Hameln, Einbeck oder das besonders gut erforschte Göttingen bestand hauptsächlich in Manufakturerezeugnissen aus eigener Herstellung. Deshalb hätten auch Produktion und Gewerbepolitik in die Analyse einbezogen werden müssen, was jedoch den Rahmen der vorliegenden Arbeit gesprengt hätte. Aus dem selben Grund wird auf den Lüneburger Salzhandel nicht näher eingegangen – er war natürlich eng mit dem Salinenwesen verbunden, das ein zu komplexes und umfangreiches Thema ist, als dass es in angemessener Weise hätte berücksichtigt werden können⁵⁹.

Die zu Lüneburg vorliegende Literatur bietet eine solide Grundlage für alle hier interessierenden Aspekte. Weil Lüneburg über Jahrhunderte hinweg von einem Salzpatriziat beherrscht wurde, ist seine eng mit der Saline zusammenhängende Sozial- und Verfassungsgeschichte sehr gut erforscht⁶⁰. Die Saline wiederum dominieren auch die Lüneburger Wirtschaftsgeschichtsschreibung, doch auch zum Handel im Allgemeinen und zur Spedition im Besonderen⁶¹ liegen Publikationen vor. Zum Lüneburger Kaufhaus gibt es zudem eine eigene Monographie⁶², die sich schwerpunktmäßig zwar auf das 17. Jahrhundert bezieht, aber dennoch äußerst instruktiv ist.

59 Zum Lüneburger Salzhandel vgl. besonders die hervorragende Monographie von Bleeck, Hans: Lüneburgs Salzhandel im Zeitalter des Merkantilismus (16. bis 18. Jahrhundert). Lüneburg: 1985.

60 Der Schwerpunkt liegt dabei allerdings im 16. und 17. Jahrhundert. Vgl. etwa: Mörke, Olaf: Der gewollte Weg in Richtung „Untertan“. Ökonomische und politische Eliten in Braunschweig, Lüneburg und Göttingen vom 15. bis ins 17. Jahrhundert. In: Schilling, Heinz/Diederiks, Hermann (Hg.): Bürgerliche Eliten in den Niederlanden und in Nordwestdeutschland. Studien zur Sozialgeschichte des europäischen Bürgertums im Mittelalter und in der Neuzeit. Köln/Wien: 1985, S. 111-134. Speziell zum Patriziat vgl. neuerdings Hecht, Michael: Patriziatsbildung als kommunikativer Prozess. Die Salzstädte Lüneburg, Halle und Werl im Spätmittelalter und Früher Neuzeit. Köln/Weimar/Wien: 2010.

61 Vgl. Anmerkung 87 und 88.

62 Witthöft 1962.

Die Literatur zu Münden ist überschaubar. Zunächst sind die „obligatorischen“ Stadtgeschichten aus dem 19. und frühen 20. Jahrhundert zu nennen⁶³, in der sich oberflächliche Darstellungen der Sozial- und Wirtschaftsgeschichte sowie der Handelsorganisation finden, die zwar modernen wissenschaftlichen Ansprüchen und Fragestellungen nicht genügen, jedoch durchaus informativ sind. Dem frühneuzeitlichen Münden fehlt es vor allem an sozial- und verfassungsgeschichtlichen Arbeiten; die einzige diesbezügliche Studie endet 1697⁶⁴. Die wenigen neueren Publikationen konzentrieren sich auf die Schifffahrt und das Stapelrecht, die auch den Handel bzw. die Handelsorganisation berühren⁶⁵ und recht profunde wirtschaftsgeschichtliche Informationen enthalten. Des Weiteren existiert eine Monographie zur Mündener Berufsstruktur im 18. Jahrhundert⁶⁶.

Die vorliegende Untersuchung basiert in erster Linie auf archivalischen Quellen vornehmlich der Stadtarchive. Für Lüneburg wurden vor allem die umfangreichen Bestände zu den Handelssachen (H-Registratur) und zum Kaufhaus (K-Registratur) herangezogen, für Münden die „Mittlere Registratur“ (MR) sowie die „B-Registratur“, die, unterteilt in Sachgruppen, den Zeitraum vom 17. bzw. 18. bis ins 20. Jahrhundert hinein umfassen. In geringerem Umfang wurde auf die im Niedersächsischen Landesarchiv befindlichen Bestände der Ämter Münden und Lüne („Hann. 74“) und der inneren Landesverwaltung der Geheimen Räte („Hann. 93“), die auch Wirtschaftsangelegenheiten der Städte beinhalten, zurückgegriffen. Nur vereinzelt fanden sich relevante Quellen in den Städtesachen des Fürstentums Calenberg („Cal. Br.“), in dem Münden lag.

Die für die Wirtschaft und die Wirtschaftspolitik des Kurfürstentums Hannover wichtigsten archivalischen Quellen zu den Kommerzsachen der Geheimen Räte und des Kommerzkollegiums sind allerdings 1945/46 vollständig zerstört worden. Entsprechend lückenhaft gestaltet sich der Forschungsstand. Eine Gesamtdarstellung speziell zur Wirtschaftsgeschichte Kurhanovers existiert nicht; lediglich in diesen Territorium oder Niedersachsen allgemein betreffenden Darstellungen findet sie mehr oder weniger ausführlich Erwähnung, wobei sich viele solcher Abhandlungen notwendigerweise auf die immer selben Quellen⁶⁷ beziehen und sich daher in großen Teilen decken. Die für die Wirtschaftsstruktur und -entwicklung ergiebigste und ausführlichste Arbeit stammt von Karl Heinrich Kaufhold⁶⁸, der eine Vielzahl von Einzelun-

63 Willigerod 1808; ders.: Mündensches Stadtrecht. In vorzüglicher Hinsicht auf Handlung und Schifffahrt. Münden: 1817; Lotze, Wilhelm: Geschichte der Stadt Münden nebst Umgegend mit besonderer Hervorhebung der Begebenheiten des Dreißigjährigen und Siebenjährigen Krieges. Münden: 1909.

64 Vgl. Anmerkung 89.

65 Vgl. Anmerkung 85.

66 Es handelt sich hier um die Dissertation von Habicht.

67 Zu nennen ist hier in aller erster Linie Patje.

68 Kaufhold 1998. Dort finden sich auch weitere Literaturangaben zu Aspekten der Wirtschaftsgeschichte Nie-

tersuchungen zu den verschiedenen Regionen, Städten und Wirtschaftszweigen Niedersachsens zusammengetragen hat, anhand derer er Grundzüge identifizieren konnte. Des Weiteren hat vor allem Carl-Hans Hauptmeyer zur weltwirtschaftlichen Einbindung Niedersachsens geforscht⁶⁹. Speziell der Handel ist allerdings bislang wenig untersucht worden, auch wenn man mittlerweile davon ausgeht, dass er „keine Randerscheinung“⁷⁰ war.

Das Urteil über die (nur schwer rekonstruierbare) Wirtschaftspolitik⁷¹ Kurhannovers ist lange Zeit von einigen sehr kritischen Studien aus den 1960er Jahren bestimmt worden. Sie gingen davon aus, dass durch die Abwesenheit des Landesherrn (die hannoverschen Kurfürsten waren seit 1714 zugleich Könige von England und residierten in London) eine ökonomische Modernisierung des Landes verhindert worden sei, da die Regierung in den Händen eines rückständigen, weitgehend untätigen Ständeregiments gelegen habe⁷². Mittlerweile hat sich dieses Bild zwar zu differenzieren begonnen, verbleibt jedoch noch immer im Modernisierungsparadigma, indem nunmehr die geringe politische Steuerung des Wirtschaftslebens als Ausrichtung am Markt interpretiert und entsprechend positiv bewertet wird⁷³.

Die staatliche Handelspolitik einmal unter den Vorzeichen der „guten Policy“, nicht im Hinblick auf Fortschritt und Modernisierung zu untersuchen, könnte also durchaus neue Erkenntnisse hervorbringen. Da sich die Untersuchung auf die Städte Lüneburg und Münden bezieht, sind die Aktenverluste des Staatsarchivs Hannover nicht übermäßig problematisch, da hierfür die in den Stadtarchiven befindliche Korrespondenz mit der Landesregierung herangezogen werden kann. Die vorliegende Arbeit versteht sich so auch als Beitrag zur Geschichte der kurhannoverschen Wirtschaftspolitik.

1.2.2. Gliederung

Die Untersuchung beginnt mit einem Überblick über die makro- und mikrostrukturellen Rah-

dersachsens.

69 Hauptmeyer 2004; 2001.

70 Kaufhold, Karl Heinrich/Denzel, Markus A.: Vorwort. In: Dies. (Hg.): Der Handel im Kurfürstentum/Königreich Hannover (1780 – 1850). Gegenstand und Methode. Stuttgart: 2000, S. 7-8, S. 7.

71 Darstellungen diverser wirtschaftspolitischer Maßnahmen finden sich u.a. bei Schnath, Georg: Geschichte Hannovers im Zeitalter der neunten Kur und der englischen Sukzession 1674-1714. Bd. II und III, Hildesheim: 1978; Conrady, Sigisbert: Die Wirksamkeit König Georgs III für die hannoverschen Churlande. In: Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte 39 (1967), S. 150-191, Patje und komprimiert bei Kaufhold 1998.

72 Vgl. dazu vor allem Röhrbein, Waldemar R.: Wirtschaft und Wirtschaftspolitik in den hannoverschen Kurlanden zur Zeit des deutschen Frühmerkantilismus. In: Neues Archiv für Niedersachsen 11 (1962), H. 1, S. 40-63 und Püster, Klaus: Möglichkeiten und Verfehlungen merkantiler Politik im Kurfürstentum Hannover unter Berücksichtigung des Einflusses der Personalunion mit dem Königreich Großbritannien. Hamburg: 1966.

73 Gerhard; Obal, Udo: Transithandel und Globalisierung. Chancen kurhannoverscher Wirtschaftspolitik im Zeitalter der Personalunion. In: Barmeyer, Heide (Hg.): Hannover und die englische Thronfolge. Bielefeld: 2005, S. 33-52.

menbedingungen der politisch-kaufmännischen Interaktion⁷⁴, während die folgenden Kapitel grob chronologisch angeordnet sind. Da aufgrund des hier verfolgten Erkenntnisinteresses eine Einbettung in den übergreifenden Kontext erforderlich ist, ist es jedoch unumgänglich, bisweilen am Beginn der Kapitel diesen Kontext kurz darzustellen, bevor die Argumentationsstränge wieder aufgenommen werden.

In Kapitel 2 wird zunächst auf die überregionalen und regionalen Handelsstrukturen eingegangen, in die der Lüneburger und Mündener Handel eingebunden war. Daran anschließend werden die städtischen Sozial- und Wirtschaftsstrukturen im Allgemeinen sowie Art und Umfang kommerzieller Aktivitäten und die soziale Zusammensetzung der Magistrate im Besonderen skizziert und auf dieser Basis die strukturelle ökonomische und politische Bedeutung des Handels bzw. der Händler herausgearbeitet. Dem folgt eine Darstellung der städtischen Handelsorganisation, die deren praktische Funktionen für den Handelsverkehr ebenso umfasst wie Einfluss- und Mitgestaltungsmöglichkeiten der Kaufleute. Danach werden die Grundzüge der territorialstaatlichen Wirtschaftspolitik dargelegt, wobei sowohl auf die normativen Grundlagen von Kameralismus und „guter Policey“ als auch auf die praktischen Implikationen, die diese Konzepte für die Interaktion zwischen Staat, Städten und Kaufleuten besaßen, eingegangen wird. Auch wird das Spannungsverhältnis zwischen der auf Bewahrung der ständischen Privilegienordnung und der auf Handelsförderung ausgerichteten Wirtschaftspolitik thematisiert, das das Verhältnis von Politik und Handel in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts prägte – es ist das Leitmotiv für diesen Untersuchungszeitraum.

In Kapitel 3 wird die Handelspolitik unter dem Konzept der „guten Policey“ und im Hinblick auf ihre Konsequenzen für das Verhältnis von Politik und Handel untersucht. Am Beispiel der Diskussion um eine Messe in Münden und um die Gründung einer Leinsamensozietät in Lüneburg in den 1730er Jahren wird analysiert, wie die kommerzielle Sphäre wahrgenommen und davon ausgehend die Chancen zur politischen Einflussnahme eingeschätzt wurden. Zudem wird gezeigt, wie in der Kommunikation zwischen Landesregierung, Magistraten und Kaufleuten handelspolitische Leitprinzipien operationalisiert, also mit den lokalen und wirtschaftsräumlichen Bedingungen sowie mit sachlich-technischen Aspekten des Handels in Bezug gesetzt wurden, wobei auch auf den Einfluss eingegangen wird, den die Kaufleute insbesondere durch ihre Funktion als Sachverständige und Informationsquellen auf den handelspolitischen Prozess nehmen konnten. Auf dieser Grundlage wird untersucht, wie das Verhältnis

⁷⁴ Weil diese nicht allein Hintergrund, sondern auch Baustein der Analyse sind, hat die Verfasserin sich dafür entschieden, sie trotz ihres Überblickscharakters in einem eigenen Kapitel und nicht in der Einleitung darzustellen.

von Politik und Handel konzeptualisiert wurde. Hierbei wird deutlich werden, dass dies nicht unabhängig von innerstädtischen Konstellationen erfolgen konnte, da die Händler nicht voll in die ständische Sozial- und Wirtschaftsordnung integriert waren. Ihre Funktion, Position und ihr Einfluss in der Handelspolitik konnten daher nicht über diese Ordnung festgelegt werden – es fehlte der institutionelle Bezugsrahmen.

In Kapitel 4 wird ausgehend von allgemeinen Überlegungen zum Funktionsstand der Zusammenhang zwischen ordnungs- und handelspolitischen Leitprinzipien, der Handelsorganisation, kaufmännischen Interessen und dem Problem der Einordnung der Händler in die soziale und normative Ordnung hergestellt. Im Vordergrund stehen dabei Konflikte um die Festlegung und Abgrenzung kaufmännischer Befugnisse und Interessen und damit verbunden um die Stellung der Kaufleute in der Sozialordnung, die in Bezug zur personellen bzw. sachlichen Handelsorganisation standen. Dies galt in erster Linie im Hinblick darauf, ob der Handel ständisch-zünftig organisiert werden sollte oder nicht. Wie sich dabei Sach- und Machtaspekte mit allgemeinen Ordnungsvorstellungen und speziellen handelspolitischen Zielsetzungen vermischten und zur Legitimierung und Delegitimierung kaufmännischer Interessen eingesetzt wurden, wird an den diese Konflikte begleitenden Aushandlungen zwischen Landesregierung, Magistraten und Kaufleuten gezeigt.

Die Gründung der städtischen Commerci-Collegien 1746/47 markiert nicht nur zeitlich den Abschluss der Entwicklung des Verhältnisses von Politik und Handel in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts. Hier werden auch die in den vorangegangenen Kapiteln herausgearbeiteten Problemfelder zusammengeführt. So dienten die Commerci-Collegien als wirtschaftspolitische und Informationsorgane; die Handelspolitik wurde institutionalisiert. Weil neben Ratsherren auch Kaufleute in den neuen Behörden vertreten waren, wurde auch das Verhältnis zwischen Politik und Handel auf eine institutionelle Grundlage gestellt – Funktion und Einfluss der Kaufleute in der Handelspolitik sollten festgelegt werden. Diese waren jedoch im Vorfeld auszuhandeln, womit wiederum städtische Konstellationen wirkungsmächtig wurden. Dies galt umso mehr, als dass Fragen der Handelsorganisation, der Machtverteilung zwischen Händlern, Commerci-Collegien und Magistraten sowie vorhandene Konflikte explizit aufgegriffen wurden; die neuen Behörden sollten bestehende Strukturen prüfen und gegebenenfalls reformieren. Ob sie allerdings das Verhältnis von Politik und Handel tatsächlich in eine neue, eine „gute Ordnung“ brachten, wird anhand ihrer und der weiteren Entwicklung der mit ihnen zusammenhängenden Problemfelder erörtert.

Die Ordnung begann sich nach dem Siebenjährigen Krieg grundlegend zu wandeln, so dass

das Verhältnis zwischen Politik und Handel in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts unter anderen Vorzeichen zu betrachten ist: Marktwirtschaftliche Prozesse, Aufklärung und Liberalismus führten zu einer Pluralisierung gesellschaftlicher und ökonomischer Ordnungsentwürfe und zu einer beginnenden Trennung zwischen Staat und Wirtschaft bzw. Gesellschaft. Für die Bestimmung des Verhältnisses von Politik und Handel standen somit verschiedene Ordnungsreferenzen zur Verfügung, womit das Leitmotiv für diesen Untersuchungsabschnitt benannt ist.

Die neuen Entwicklungen werden in Kapitel 6 zunächst allgemein skizziert und vor diesem Hintergrund nach Kontinuität und Wandel in den politisch-kaufmännischen Interaktionsmustern gefragt. Hinsichtlich des handelspolitischen Prozesses wird untersucht, ob sich in den ergriffenen Maßnahmen neue Ordnungsvorstellungen bzw. wirtschaftspolitische Akzentverschiebungen widerspiegelten und ob quantitative oder qualitative Veränderungen in der Kommunikation und Kooperation zwischen Landesregierung, Magistraten und Kaufleuten erkennbar sind. Angesichts des Auseinandertretens von Politik und Wirtschaft wird weiterhin thematisiert, wie die Händler sich gegenüber der alten und der neuen Ordnung positionierten. Neben Handelsaktivitäten und Wirtschaftsmentalität wird in diesem Zusammenhang insbesondere darauf eingegangen, welche Rolle sie der Politik bei der Förderung des Handels beimaßen und inwieweit sie sich von der Politik „emanzipierten“. Dies wird wiederum in den erweiterten Kontext gestellt – hinter der ständischen Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung begann sich die bürgerlich-kapitalistische Ordnung abzuzeichnen, die vom geschichtswissenschaftlichen Konstrukt des Wirtschaftsbürgertums repräsentiert wird. Dessen dichotomisierende Konstituierungsfaktoren werden in den beiden folgenden Kapiteln dekonstruiert, so dass die mit dem (Wirtschafts-) Bürgertum assoziierten Prozesse und Entwicklungen in den Kontext mikrostruktureller Bedingungsbeziehungen gestellt und dadurch differenziert bzw. relativiert werden können.

Zunächst werden in Kapitel 7 die in den 1770er Jahren in beiden Städten einsetzenden organisatorischen Veränderungen der Spedition in Bezug auf die gemeinhin mit den Aufklärungsgesellschaften assoziierten neuen Organisations- und Ordnungsprinzipien und dem aus ihnen hervorgehenden Verhältnis zwischen Staat und Gesellschaft untersucht: Überkommene politisch-kommerzielle Interaktionsmuster und Ordnungsvorstellungen wurden im Prozess der Neuorganisation der Spedition infrage gestellt, während gleichzeitig das Ausmaß und die Grenzen des Einflusses, den Politik und Handel aufeinander nehmen sollten, neu justiert werden mussten. Dabei wird gezeigt, wie das Verhältnis von Politik und Handel entlang spezifi-

scher innerstädtischer Konstellationen und neuer sozioökonomischer Strukturprinzipien zu rekonzeptualisieren versucht wurde.

In Kapitel 8 werden die Auswirkungen des neuen Ordnungsprinzips des Wettbewerbs als Gegenentwurf zur ständischen Privilegienordnung auf das Verhältnis von Politik und Handel behandelt. Am Beispiel der Auseinandersetzungen um die Handelsberechtigungen an der Mündener Legge und der Frage des Wettbewerbs in der Lüneburger Speditionspolitik wird untersucht, wie in der staatlichen bzw. städtischen Handelspolitik wettbewerbswirtschaftliche Prinzipien zum Tragen kamen und welche Konsequenzen daraus für die soziale Stellung der Kaufleute und ihre Möglichkeiten zur politischen Einflussnahme hervorgingen. Weil die Frage des Wettbewerbs nicht allein eine normative war, auch nicht nur die ökonomische Sphäre betraf, sondern auch Interessen und soziopolitische Konstellationen berührte, stehen im Vordergrund der Analyse die Aushandlungen zwischen Landesregierung, Magistraten und Händlern über die Geltung von Wettbewerb gegenüber Privilegien und der standesgemäßen „Nahrung“, die eben jene Aspekte involvierten.

Abschließend wird untersucht, welche Impulse die Französische Revolution in politischer und kommerzieller Hinsicht auf das Verhältnis von Politik und Handel ausübte und wie es sich im ausgehenden 18. Jahrhundert darstellte, bevor Napoleon 1803 den Handel in Münden und Lüneburg vorübergehend zum Erliegen brachte – und wenig später auch die Ordnung.

2. Der städtische Handel zwischen Weltwirtschaft und Territorialstaat

In Folge der europäischen Expansion nach Übersee wandelte sich die Gestalt des globalen Handels. Der Atlantikraum wurde zum Zentrum einer von Holland und England beherrschten Weltwirtschaft¹. Gleichzeitig veränderten sich Angebots- und Nachfragestrukturen: Kolonialwaren wie Zucker, Tabak und Kaffee sowie in Manufakturen hergestellte Textilien entwickelten sich im 18. Jahrhundert zu Massenwaren und drängten auch auf die europäischen Märkte. Flachs, Garn und Leinwand für die Tuchproduktion wurden ebenfalls überregional gehandelt; insbesondere Holland und England hatten hier einen hohen Bedarf, da sie im Rahmen des Atlantischen Systems die daraus gefertigten Tuche gegen Sklaven und Kolonialwaren eintauschten².

Das Kurfürstentum Hannover war in diese Weltwirtschaft nur locker eingebunden. Überwiegend agrarisch geprägt, waren Produkte des primären Sektors (Getreide, Salz, Flachs, Berg- und Hüttenwaren aus dem teilweise zum Lande gehörenden Harz) sowie Garn und Leinwand die wichtigsten Exportwaren³, während die Importe vor allem aus Kolonialwaren bestanden, deren Konsum auch in Kurhannover im 18. Jahrhundert zunahm⁴. Dem gegenüber war die Bedeutung der Stadtwirtschaft rückläufig. Die traditionellen Handwerkswaren fanden auf dem Weltmarkt kaum noch Absatz, da sie gegenüber den modernen Manufakturerezeugnissen nicht mehr konkurrenzfähig waren, die in den kurhannoverschen Städten nur in geringem Umfang produziert wurden⁵.

Auch der städtische Handel war gemeinhin kein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Es gab nur wenige erfolgreiche Fernhändler; im 18. Jahrhundert nahm „die internationale Handelseinbindung der wenigen größeren Städte ... ab“⁶. Gehandelt wurde vorrangig mit ausländischen Importen, teilweise auch mit Garn und Leinwand. Doch da letztere im Kurfürstentum zumeist nur nebensächlich hergestellt und oft von den Produzenten selbst im Ausland abgesetzt wurden⁷, erreichte dieser Handel nur in den südlichen Landesteilen, wo das ländliche Gewerbe am stärksten ausgebildet war, größere Bedeutung⁸.

1 Unter Welt- bzw. globaler Wirtschaft wird hier der Kontinente übergreifende Warenaustausch verstanden.

2 Zur Entwicklung des internationalen Handels in der frühen Neuzeit vgl. Duchhardt 2003, S. 125 ff.; Glammann, S. 271 ff.; Niemann, S. 26 ff..

3 Kaufhold 1998, S. 522; S. 549.

4 Hauptmeyer 2001, S. 72 f..

5 Ebd., S. 66; ders. 2004, S. 22; S. 91 ff.; Kaufhold 1998 S. 463 ff.; 526 ff..

6 Hauptmeyer 2004, S. 91.

7 Hornung, Erich: Entwicklung und Niedergang der hannoverschen Leinwandindustrie. Hannover: 1905, S. 40 ff..

8 Kaufhold 1998, S. 458 ff..

Die kurhannoverschen Städte hatten am überregionalen Handel also durchaus einen Anteil, doch große Handelszentren waren sie nicht. Diese lagen außerhalb des Landes: Der Im- und Export wurde ebenso wie der Zahlungsverkehr vor allem über Bremen und Hamburg abgewickelt, und auch Braunschweig mit seinen Messen war ein wichtiger Handels- und Finanzplatz für die Kurhannoveraner⁹. So partizipierte das Kurfürstentum nicht direkt am Welthandel, sondern bis auf wenige Ausnahmen nur durch die Vermittlung vor allem der großen norddeutschen Hansestädte¹⁰. Dies galt auch für den Speditionsbzw. Kommissionshandel, der im Gegensatz zum Eigenhandel in Kurhannover sehr beträchtlich war.

Die Entwicklung dieser Handelszweige, die sich gegen Ende des 16. Jahrhunderts auszubilden begannen, war eng mit dem frühneuzeitlichen überregionalen Handelssystem verflochten – sie waren für dessen Aufrechterhaltung unerlässlich, da sie den Handel über große Entfernungen hinweg ermöglichten. So kauften oder verkauften Kommissionäre bzw. Faktoren Ware in fremden Auftrag und kompensierten damit nicht nur die mangelnden Marktinformationen und Kenntnisse der lokalen Handelsgewohnheiten ihrer Auftraggeber, sondern stellten auch Geschäftsverbindungen zwischen weit entfernt wohnenden Kaufleuten her¹¹. Die Spediteure organisierten gegen Provision den Transport der Kaufmannsgüter für bestimmte Etappen, wodurch die Unwägbarkeiten des Warenverkehrs reduziert wurden, da so sichergestellt war, dass die Ladung unbeschädigt und in der bestellten Menge (und überhaupt) beim Empfänger ankam¹². Auch sorgten sie für die sichere Lagerung der Güter, machten geeignete Fuhrleute oder Schiffer ausfindig und bezahlten sie und beglichen alle am Ort anfallenden Kosten und Gebühren.

Für den Transithandel eignete sich das Kurfürstentum Hannover wiederum in besonderem Maße. Es war „ein Durchgangsland in vorzüglicher handels- und verkehrsgeographischer Lage“¹³. Wichtige deutsche und zum Teil auch europäische Fernhandelswege lagen in seinem Gebiet. So verliefen die Straßen von Hamburg und Bremen nach Süd- und Ostdeutschland durch das Land; die wichtigsten Routen, die nach Magdeburg und Leipzig bzw. nach Nürnberg und Frankfurt am Main führten, passierten auch Lüneburg bzw. Münden¹⁴. Doch auch für den Wassertransport waren beide Städte wohl geeignet, denn sie lagen an wichtigen Flussverbindungen. Der Speditionshandel nahm daher sowohl in Münden als auch in Lüneburg eine

9 Ebd., S. 524 f.; S. 564 ff.; ders., 1985, S. 79 ff.

10 Hauptmeyer 2004, S. 92 f.; ders. 2001, S. 72 f.. Allerdings blieb die Handelsbilanz Kurhannovers während des 18. Jahrhunderts negativ.

11 Glamann, S. 325; Braudel, S. 158.

12 Feldenkirchen, Wilfried Paul: Der Handel der Stadt Köln im 18. Jahrhundert (1700 – 1814). Bonn: 1975, S. 210f..

13 Kaufhold 1998, S. 522.

14 Ebd., S. 483ff.; ders., 1985, S. 79.

herausragende Stellung ein. Sie waren im 18. Jahrhundert neben Hannover die wichtigsten Speditionsorte des Kurfürstentums¹⁵.

2.1. Die wirtschaftliche und politische Bedeutung des Handels in Lüneburg und Münden

Die regionalen und überregionalen Wirtschaftsstrukturen bildeten für Münden und Lüneburg die Rahmenbedingungen der ökonomischen Entwicklung, und auch die innerstädtischen Bedingungen für den Handel wiesen Parallelen auf, die auf die Verkehrslage zurückzuführen sind.

Münden lag am äußersten südwestlichen Rand des Kurfürstentums an der Grenze zu Hessen, Thüringen und dem Eichsfeld an den drei Flüssen Werra, Fulda und Weser. Die kleine, aber geschäftige Stadt lebte von Handel und Schifffahrt, da die Waren, die auf Werra und Fulda heraufkamen, hier auf die Weser umgeladen werden mussten, um nach Bremen gesandt zu werden und umgekehrt.

Schon im Mittelalter gab es hier regen Durchgangsverkehr, der durch die Verlagerung der Handelswege in den Atlantikraum noch erheblich zunahm. Denn damit gewann Bremen an Bedeutung, dessen Importe – hauptsächlich Kolonialwaren – über Münden weiter ins Landesinnere gelangten und von dort vor allem Leinwand als Exportartikel für den Weltmarkt zurückgesandt wurde. Münden stieg im Verlauf des 16. Jahrhunderts zur wichtigsten Weserstadt nach Bremen auf¹⁶. Im selben Zeitraum begann sich der Speditions- und Kommissionshandel in der Stadt zu entwickeln¹⁷.

Durch den Dreißigjährigen Krieg in eine Wirtschaftskrise geraten, erholte sich Münden in den ersten Dekaden des 18. Jahrhunderts wieder und trat in eine Aufschwungphase ein, die nur durch den Siebenjährigen Krieg unterbrochen wurde¹⁸. So nahmen ab den 1720er Jahren die städtischen Steuereinnahmen fast kontinuierlich zu, und auch die Wirtschaft insgesamt prosperierte. Zwar verfielen einige Erwerbszweige, namentlich die Brauerei und der Getreide-, Wein-, Woll- und Garnhandel, doch nahm die Zahl der Gewerbetreibenden zwischen 1710 und 1749 um 37% zu (von 519 auf 709). Dies ist fast ausschließlich auf den Anstieg der Kaufleute, Schiffsknechte und Tagelöhner zurückzuführen; bei den Handwerksberufen ereigneten sich zumeist keine wesentlichen Veränderungen oder sogar rückläufige Entwicklungen¹⁹. Dass

15 Obal, Udo: Zollregister als Quelle einer Handelsstatistik des Kurfürstentums/Königreichs Hannover. In: Kaufhold/Denzel(Hg.), S. 51-100, S. 65; Kaufhold 1998, S. 474 f..

16 Willingerod Münden, S. 406; Stockhausen, S. 61 ff..

17 Pezold, S. 66.

18 Lotze, S. 236.

19 Grundlage ist eine tabellarische Aufstellung der Gewerbetreibenden zwischen 1710 und 1749 in: StaM, MR

sich gerade Berufe, die mit Handel und Transport in engstem Zusammenhang standen, so sehr vermehrt hatten, weist darauf hin, dass die Spedition bzw. der Handel allgemein sich in diesem Zeitraum im Aufwärtstrend befand²⁰ und daher hauptsächlich für die positive Wirtschaftsentwicklung der Stadt verantwortlich war.

Der Handel war stark außenorientiert. Weil Münden in einer schwer zugänglichen Talenge lag und in seiner Umgebung nur wenig Landwirtschaft betrieben wurde, war der Nah- bzw. Kleinhandel von untergeordneter Bedeutung²¹. Erschwerend hinzu kam die Grenzlage. Zwar konnten dadurch die Kramer und Hoken auch im nahen Hessenland Handel treiben, doch war dieser Absatzmarkt stets prekär, weil er auf Steuererhöhungen sehr sensibel reagierte. Das galt allerdings auch für den einheimischen Kundenkreis, der in solchen Fällen auf das günstigere Ausland auswich²². So ist der bereits hinzugezogenen tabellarischen Aufstellung²³ zu entnehmen, dass es in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts mit durchschnittlich 36 Personen weit mehr „Kaufleute“ (Großhändler) gab als Kramer und Hoken, die im Mittel nur aus 12 resp. 16 Genossen bestanden. Der Großhandel stand also gegenüber dem Versorgungshandel eindeutig im Vordergrund, wobei die Haupthandelswaren aus Landesprodukten der Umgebung und Kolonialwaren bestanden.

Der wichtigste Exportartikel der Stadt war Leinwand. Münden war für die in den umliegenden hannoverschen und ausländischen Distrikten (Hessen, Eichsfeld) hergestellte Leinwand der zentrale Handelsplatz²⁴, von dem aus sie zumeist nach Bremen, aber auch nach Hamburg transportiert wurde²⁵. Weitere Haupthandelsgüter waren Mühlensteine, Waid, Holz und Pottasche aus Thüringen, Wein, Anis und Tabak aus Franken sowie Thüringer und Eichsfelder Getreide. All diese Waren wurden weiter nach Bremen gesandt, von wo zum einen Fettwaren (Butter, Speck, Käse usw.) kamen, die die Mündener weiter nach Hessen, Thüringen, Franken und andere deutsche Landesteile spedierte oder verkauften²⁶. Zum anderen bezog man aus Bremen natürlich auch Kolonialwaren, vorrangig Zucker, Kaffee, Reis und Tabak, die man ebenfalls nicht primär in der Stadt konsumierte, sondern weiter verhandelte²⁷.

2661, Beschreibung, wie sich die Stadt Münden nach der Anzahl ihrer Einwohner, und Verschiedenheit ihrer Nahrungen vom Jahr 1707 bis 1749 befunden hat.

20 Der Umstand, dass die Zahl der Schiffer nicht gestiegen, sondern sogar gesunken war, ist nicht auf ökonomische Gründe zurückzuführen – sie wurden ab 1724 von den Kaufleuten boykottiert (vgl. Kapitel 4.2.1. und 4.2.2.).

21 Ritter, S. 18; Stockhausen, S. 15.

22 StaM, MR 2016, Sämtliche Kramer und Höker an Kurfürstl. Regierung, o. D. [1707].

23 StaM, MR 2661, Beschreibung, wie sich die Stadt Münden nach der Anzahl ihrer Einwohner, und Verschiedenheit ihrer Nahrungen vom Jahr 1707 bis 1749 befunden hat.

24 StaM, B 1812, die in groß handelnden Kaufleute, o. D., [1747].

25 NLA, Hann. 93 Bd. 2 Nr. 2704, S. 48f.

26 NLA, Hann. 93 Bd. 2 Nr. 2704, S. 14; S. 48 f.

27 StaM, MR 2660, Actum Münden in Curia, den 14., 15., 16. und 21.03.1748.

Die Handelsbeziehungen Mündens spielten sich also im Wesentlichen im Raum zwischen Bremen, Hessen, Thüringen und dem Eichsfeld sowie in geringerem Maße mit dem Süden des Deutschen Reichs ab. Was dabei Eigenhandel und was Faktorei bzw. Spedition war und wie sich die Proportion zwischen beiden Branchen entwickelte, lässt sich allerdings nicht genau bestimmen. Weil in den Quellen normalerweise nur zwischen Kaufleuten, Kramern und Hoken unterschieden wurde, ist auch das zahlenmäßige Verhältnis zwischen Großhändlern und Faktoren, aus dem Rückschlüsse auf das Überwiegen des einen oder anderen Handelszweigs gezogen werden könnten, nicht bekannt. Allein für 1751 ist die Zahl der Großhändler und Faktoren überliefert. In diesem Jahr zählte Münden neben 15 Kramern 25 Kaufleute, die Großhandel und Faktorei trieben und fünf Personen, die nur Faktorei trieben²⁸. Demnach befassten sich fast 67% der Mündener Händlerschaft mit der Faktorei, jedoch nur 11% ausschließlich. Auch wenn diese Angabe lediglich eine Momentaufnahme darstellt, ist doch zu ersehen, dass die Faktorei bzw. Spedition²⁹ von der überwiegenden Mehrheit der Händler betrieben wurde und damit wohl den Großteil der Handelsaktivität in der Stadt ausmachte, jedoch zumeist im Verein mit dem Eigenhandel ausgeübt wurde, der folglich gegenüber der Spedition keineswegs unbedeutend war.

In Lüneburg besaß der Transithandel ebenfalls eine herausragende Stellung, bot seine verkehrsgeographische Lage dafür doch die besten Voraussetzungen. Die durch die Stadt fließende Ilmenau mündete direkt in die Elbe und war daher für den Warenverkehr von und nach dem nahe gelegenen Hamburg hervorragend geeignet. Weil die Schiffbarkeit der Ilmenau in Lüneburg endete, mussten darüber hinaus die Güter auf den Landweg umgeladen werden. Aufgrund dessen gab es auch hier schon im 16. Jahrhundert einen regen Speditionshandel, der allerdings bis ins 18. Jahrhundert hinein vornehmlich als Nebenberuf betrieben wurde³⁰.

In erster Linie aber war Lüneburg eine Salzstadt. Seit dem Mittelalter hatte das Salz die politische und ökonomische Macht der Stadt begründet und erweitert und sie zu einer der bedeutendsten Städte des norddeutschen Raumes gemacht, die den gesamten Ostseeraum mit Salz

28 StaM, MR 2661, Classis II kauf- und Handelsleute, die ausser ihrer Handlung keinen andern Verdienst haben, nebst denjenigen, die von dem Kaufmann sich bedinglich nähren, 1751.

29 Es ist zweifelhaft, ob die zeitgenössischen Quellen die Unterscheidung zwischen Faktor und Spediteur vornahmen. Oft wird von „spedierenden Faktoren“ geschrieben; als Nomen kommt der „Spediteur“ überhaupt erst in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts auf und verdrängt den bis dato üblichen „Faktor“. Ob dies daran lag, dass „die reine Transportvermittlung die Ein- und Verkaufskommission ... im Laufe des 18. Jahrhunderts zurück[drängte]“ (Witthöft 1962, S. 200), oder ob hier lediglich ein Begriff durch einen anderen ausgetauscht wurde, kann nicht eindeutig beantwortet werden. Im Folgenden werden beide Bezeichnungen synonym verwendet.

30 Witthöft 1962, S. 75 ff.; S. 193 ff.; Luschert, S. 27 f..

belieferte³¹ und Fernhandelsbeziehungen bis nach Osteuropa unterhielt³². Diese Spitzenstellung verlor Lüneburg allerdings im 17. Jahrhundert, denn zu diesem Zeitpunkt setzte der Verfall der Saline ein. Die Ursachen dafür waren vielfältig. Vor allem der Dreißigjährige Krieg, durch den die Handelswege blockiert wurden, die Konkurrenz durch französisches Baie- und schottisches Meersalz und der europaweite Übergang zu einer merkantilistischen Zoll- und Absatzpolitik der Landesfürsten führte zu einer Verringerung des Salzhandels, aber auch Holzknappheit und ineffiziente Produktionsmethoden. Obwohl im 17. und 18. Jahrhundert eine Vielzahl von städtischen und landesherrlichen Maßnahmen ergriffen wurde, um die Verwaltung der Saline, die Produktion und den Absatz des Salzes zu optimieren, gelang es nicht, außerhalb Kurhannovers liegende Märkte zu erschließen bzw. zurückzuerobern, so dass dieser Wirtschaftszweig immer mehr verkümmerte³³.

Obwohl die Salinen-Problematik selbst hier nicht weiter behandelt wird, ist doch hervorzuheben, dass der Niedergang der Saline in seiner Auswirkung auf die sozioökonomische Struktur der Stadt ebenso wie auf die Mentalität der Lüneburger und das Verhältnis zwischen Händlern, Landesregierung und Magistrat einen in seiner Bedeutung nicht zu unterschätzenden Faktor für die Lüneburger Handelspolitik im 18. Jahrhundert darstellt.

Parallel zum Verfall des Salzhandels setzte um die Wende zum 18. Jahrhundert der Aufschwung der Spedition ein³⁴. Dieser Prozess hing unmittelbar mit dem Aufstieg Hamburgs zusammen, das nach dem Dreißigjährigen Krieg zu einem Knotenpunkt im überregionalen Handelsverkehr wurde und damit die kommerzielle Vormachtstellung über ein ausgedehntes Gebiet erlangte³⁵. Im Windschatten Hamburgs profitierte Lüneburg; es nahm für den Transitverkehr zwischen Hamburg, dem Deutschen Reich sowie Südost- und Osteuropa eine Schlüsselstellung ein³⁶. Schon in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts wurden über Lüneburg Waren aller Art, vor allem Garn, Leinwand und Kolonialwaren von und bis nach Österreich, Böhmen und Schlesien spedit, doch auch mit Leipzig unterhielten die Lüneburger Spediteure enge Geschäftsbeziehungen, da die Messestadt nicht nur den Süd- und Südosteuropahandel kontrollierte, sondern auch ein wichtiger Wechselplatz war³⁷.

So günstig sich die Nähe zu Hamburg für den Transithandel Lüneburgs darstellte, so nachtei-

31 Mörke, Olaf: Rat und Bürger in der Reformation. Soziale Gruppen und kirchlicher Wandel in den welfischen Hansestädten Lüneburg, Braunschweig und Göttingen. Hildesheim: 1983, S. 28.

32 Luschert, S. 16 f.

33 Bleek, S. 8; S. 20 ff.; Janowitz, S. 163 f.; S. 172 ff..

34 Luschert, S. 16 f.

35 North, S. 18 f.; Witthöft 1962, S. 101.

36 Luschert, S. 16.

37 Witthöft 1962, S. 76; Treue, Wilhelm: Wirtschaft, Gesellschaft und Technik in Deutschland vom 16. bis zum 18. Jahrhundert. München: 1999, S. 161 f.; StaL, K1, Nr. 149, passim.

lig erwies sie sich für den Eigenhandel. Der Großhandel hatte sich aufgrund der übermächtigen Konkurrenz Hamburgs, aber auch Lübecks abgesehen vom Salzhandel nie so recht entfalten können³⁸. Vom Handel mit Landesprodukten wie Getreide, Wolle, Garn und Leinwand waren die Lüneburger auch weitestgehend ausgeschlossen, weil die Produzenten ihre Ware entweder direkt in Hamburg absetzten oder aber an Landhändler, oft Hamburger und Holsteiner, verkauften, die sie ebenfalls nach Hamburg, nicht nach Lüneburg brachten. Obwohl beispielsweise in der näheren Umgebung viel Leinwand hergestellt wurde, war vor allem deswegen bereits 1708 in der Salzstadt der Großhandel mit diesem wichtigen Exportartikel gänzlich zum Erliegen gekommen³⁹.

Auch der Nahhandel wurde beeinträchtigt. Nicht nur die Lüneburger Einwohner, sondern auch diejenigen der umliegenden Dörfer und Städte (Uelzen, Lüchow, Celle u.a.) deckten ihren Bedarf direkt in Hamburg, so dass Lüneburgs Funktion als regionales Versorgungszentrum zunehmend obsolet wurde⁴⁰.

Mitte des 18. Jahrhunderts waren die einst wichtigsten Erwerbszweige – die Saline, die Brauerei, der Handel mit Landesprodukten sowie der Kram- und Hokenhandel – durch ausländische und ländliche Konkurrenz eingegangen. Der *Verfall der einen handthierung [zog] den Verfall der andern nach sich*⁴¹; Lüneburg befand sich in einer ausgemachten Wirtschaftskrise.

Allein die Spedition blühte. Sie war im 18. Jahrhundert der einzige Wirtschaftszweig von Bedeutung⁴². Die städtischen Einnahmen aus diesem Gewerbe erhöhten sich ab Mitte der 1720er Jahre stetig; ebenso stieg die Zahl der Faktoren und derjenigen Erwerbstätigen, die unmittelbar mit der Spedition in Zusammenhang standen⁴³. Ungefähr zum selben Zeitpunkt übertraf das Volumen des Speditions- das des Salzhandels erstmals; ein Umstand, der sich als dauerhaft erweisen sollte⁴⁴.

1734, das einzige Jahr in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts, für das vollständige Angaben zur Zahl der Händler vorliegen, rangierten die Faktoren jedoch mit 39 Personen nur auf dem vorletzten Platz vor den 14 Hoken und hinter den 40 Kramern. Die größte Gruppe bildete mit 49 Personen der freie bürgerliche Handel⁴⁵, in den Quellen zumeist als „Kornhändler pp.“ be-

38 StaL, S 8 a, Nr. 30, Anlage Lit. B.

39 Hornung, S. 40 ff.; StaL, H1, Nr. 175, Actum Lüneburg auf der Schreibung, 17.10.1713.

40 Hinz, S. 129.

41 StaL, S8a, Nr. 43, Gehorsamste Vorstellung und Anzeige einiger zu Verbeßerung der hiesigen Stadt und Bürgerlichen Nahrung abzielende Gedanken der Deputatorum trium posteriorum Ordinum alhie, 25.01.1751, passim; Zitat: S. 54.

42 Witthöft 1962, S. 206.

43 StaL, S 8a, Nr. 43 Concept Bericht an Kgl. Regierung, 09.03.1751.

44 Witthöft 1969, S. 150.

45 Hinz, S. 114 f..

zeichnet. Zu diesen zählten auch die (höchstwahrscheinlich sehr wenigen) Großhändler sowie Konzessionisten und diverse Viktualienhändler.

Trotz der herausragenden Bedeutung der Spedition hatten sich die Faktoren also ihrer Zahl nach nicht an die Spitze der Händlerschaft aufschwingen können, die selbst wiederum gegenüber dem Handwerk den weitaus geringeren Teil der Gewerbetreibenden stellte: Während der Untersuchung von Ulrich Hinz zufolge in Handel und Spedition 1734 16% der Gewerbetreibenden tätig waren, waren es im Handwerk gut 70 %⁴⁶.

Ein ähnliches Ergebnis wurde auch für Münden vorgelegt – hier stellte das Handwerk ebenfalls die Mehrheit der Berufstätigen⁴⁷. Allerdings lässt sich von der prozentualen Stärke allein nur bedingt auf die qualitative Bedeutung eines Wirtschaftszweigs schließen. Zum einen sagt sie nichts über strukturelle Verflechtungen aus. So hingen auch einige Gewerbe mittelbar oder unmittelbar mit der Spedition zusammen. Dazu gehörten Böttcher, Stell- und Radmacher sowie Gastwirte und Herbergiers⁴⁸. Zum anderen ist zu berücksichtigen, dass die breite handwerkliche Basis daraus resultierte, dass die meisten Handwerker zumindest überwiegend für den Eigenbedarf der Stadtbevölkerung arbeiteten, also in erster Linie Versorgungsfunktionen übernahmen; Brot buken, Schuhe machten oder Bier brauten.

Doch ist auch zu erkennen, dass der kommerzielle Sektor nicht so sehr boomte, dass der größte Teil der Bewohner unmittelbar vom Handel hätte leben können. Lüneburg und Münden waren keine Handelsmetropolen, sondern kleinere, regional bedeutsame Handels- bzw. Speditiionsstädte, wobei diese Branche nicht der größte, sondern der wichtigste Wirtschaftssektor war, wie die deskriptiven Quellen beider Städte übereinstimmend berichten.

Wirtschaftsstrukturell wiesen Lüneburg und Münden also ebenso wie hinsichtlich der ökonomischen Bedeutung von Handel und Transport starke Parallelen auf. Dies ist in erster Linie auf die ähnliche verkehrsgeographische Einbindung zurückzuführen: Beide Städte verfügten über eine direkte Flussverbindung zu den regionalen Hegemonen Hamburg bzw. Bremen, die für Kurhannover als „Tore zur Welt“ fungierten und zwischen denen und dem Süden bzw. Osten des Deutschen Reichs sich ein steter Warenstrom bewegte, was beide Städte zu wichtigen Umschlagplätzen im Transitverkehr machte. Daraus resultierte wiederum eine hohe Abhängigkeit von internationalen Konjunkturen. So korrespondierte der Zuwachs des Speditionshandels, der sowohl in Lüneburg als auch in Münden zu Beginn des 18. Jahrhunderts einsetzte und in den 1720er Jahren an Dynamik zunahm, mit dem internationalen Handelsaufschwung,

46 Ebd., S. 114 ff.

47 Habicht, S. 23 ff.

48 Luntowski, Gustav: Lüneburgs Unternehmer im 19. Jahrhundert. In: Lüneburger Blätter, H. 15/16, 1965, S. 5-20, S. 48.

der zu dieser Zeit stattfand⁴⁹.

Noch deutlicher wird der Einfluss außenwirtschaftlicher Bedingungen in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts. Nachdem der Siebenjährige Krieg den Handel praktisch zum Erliegen gebracht und nachfolgende Missernten und Viehseuchen Kurhannover in eine Wirtschaftskrise getrieben hatten, erholte sich die Stadtwirtschaft in Lüneburg und Münden ab den 1770er Jahren wieder, womit sie sich in den allgemeinen Trend einfügten. Bevölkerungswachstum und gute Agrarkonjunktur regten Wirtschaftswachstum und Nachfrage an⁵⁰, die wichtigsten Handelspartner Hamburg und Bremen erlebten eine Blütezeit, Hamburg überflügelte Amsterdam als überregionales Handelszentrum und Bremen konnte seine Handelsaktivitäten über Europa hinaus ausdehnen⁵¹. Von der guten Konjunktur im norddeutschen Raum profitierten natürlich auch Münden und Lüneburg. In beiden Städten nahm das Volumen des Transit-, in Münden auch das des Eigenhandels zu, wenn es auch vor allem während des Amerikanischen Unabhängigkeitskrieges starken Schwankungen unterworfen war⁵².

Dies spiegelt sich auch in der wirtschaftsstrukturellen Entwicklung beider Städte wider, denn während die Zahl der im Handwerk Beschäftigten in Lüneburg und Münden rückläufig war, hatten Handel und Schifffahrt in diesem Zeitraum Zuwächse zu verzeichnen⁵³. So gab es im Jahre 1786 in Münden 67 Kaufleute, von denen 27 Großhändler waren und in Lüneburg 163 Händler, zu denen nur vier Großhändler, aber 49 Spediteure zählten⁵⁴. Dieser Trend setzte sich bis zum Ende des 18. Jahrhunderts fort, wofür in erster Linie die einsetzenden Revolutions- und Napoleonischen Kriege verantwortlich waren, von denen beide Städte außerordentlich profitierten, da die Besetzung der rheinischen Gebiete durch die Franzosen zu einer Verlagerung des Warenstroms vom Rhein auf Weser und Elbe führte. Süddeutschland, Österreich und die Schweiz konnten ihre Handelsgüter nun nicht mehr über Holland beziehen, so dass sie sich diese aus Hamburg und Bremen und damit über Lüneburg und Münden kommen ließen. Die Spedition und in Münden auch der Eigenhandel erreichten aufgrund dessen um die Wende zum 19. Jahrhundert einen nie gekannten Höchststand und dehnten sich auch geographisch weiter aus⁵⁵.

49 Gömmel, S. 23; S. 41.

50 Achilles, Walter: Ländliche Wirtschafts- und Sozialgeschichte von der Mitte des 17. bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts. In: Heuvel/Boetticher (Hg.), S. 691-732, S. 725 f..

51 Treue, S. 162 ff.; Kaufhold 1998, S. 507; S. 524.

52 Stockhausen, S. 91 ff.; Witthöft 1969, S. 155. Ausführliche Schilderungen der konjunkturellen Entwicklungen einzelner Handelsartikel finden sich in den Kommerzberichten: StaM, MR 2668-2671, passim; StaL, H1, Nr. 128, Vol. I-VI, passim.

53 Hinz, S. 118; Habicht, S. 24; S. 29.

54 Patje, S. 272 ff.; S. 336 ff.. In Lüneburg bildete weiterhin der freie bürgerliche Handel die größte Handelsgruppe.

55 Ernst, Angelika: Die Einführung des napoleonischen Steuer- und Verwaltungssystems in Lüneburg

Münden und Lüneburg wiesen in ihrer ökonomisch-kommerziellen Struktur und Entwicklung also starke Parallelen auf. Dennoch bestanden auch erhebliche Unterschiede. Hier ist zunächst die Bevölkerungsgröße zu nennen: Während in Lüneburg im 18. Jahrhundert ca. 10000 Menschen lebten, betrug die Bevölkerung Mündens nur etwa ein Drittel davon. Auch besaß Lüneburg einen größeren Aktionsradius. Seine Handelsbeziehungen erstreckten sich bis nach Südosteuropa, während Münden vorrangig im regionalen Umkreis, im ausgehenden 18. Jahrhundert auch in Süddeutschland und der Schweiz agierte, dafür aber nicht so einseitig auf die Spedition ausgerichtet war wie Lüneburg. Beides hing wiederum damit zusammen, dass Lüneburg erstens näher an Hamburg als Münden an Bremen lag, was, wie beschrieben, die Möglichkeiten des Eigenhandels stark beschränkte, und zweitens Hamburg gegenüber Bremen eine weitaus größere Bedeutung und damit auch mehr Güter an weiter entfernte Orte zu versenden hatte. Der gravierendste Unterschied zwischen beiden Städten bestand jedoch darin, dass Lüneburg im Untersuchungszeitraum im wirtschaftlichen Strukturwandel begriffen war und Münden nicht. Denn während die kleine Weserstadt schon seit jeher von Handel und Schifffahrt gelebt hatte, wurde Lüneburg bis in das 18. Jahrhundert hinein von den Salinen beherrscht. Das ist auch deswegen von so überragender Bedeutung, weil diese Herrschaft nicht allein eine ökonomische war, sondern auch eine politische.

Besaß der Handel in beiden Städten einen hohen ökonomischen Stellenwert, unterschied sich der politische Stellenwert der Kaufleute⁵⁶ und damit ihre Möglichkeiten zur politischen Einflussnahme diametral: In Lüneburg regierte das Salz, in Münden regierte der Handel.

Seit dem 14. Jahrhundert war der Lüneburger Senat nur noch mit Sülzmeistern besetzt worden, die auf dem Zenit der ökonomischen und politischen Macht der Salzstadt in der Mitte des 15. Jahrhunderts auch die familiäre Abschließung betrieben und das allein ratsfähige Patriziat bildeten⁵⁷. Schon seit dem 16. Jahrhundert musste das Salzpatriziat allerdings sukzessive neuen ökonomischen Kräften den Zugang zum Stadtrat gewähren. Die Brauer sowie die Kagelbrüder, eine in erster Linie religiös-soziale Vereinigung groß- und fernhandelstreibender Kaufleute, erhielten zunächst vereinzelt Ratsämter, die ihnen 1619 verfassungsrechtlich zugesichert wurden⁵⁸. Damit war die Oligarchie der Sülzmeister durchbrochen worden, doch die politische Macht, die für die neuen ratsfähigen Gruppen damit verbunden war, währte nicht lan-

1810/1811 unter Ablösung der alten Rechtsnormen. Hamburg: 2002, S. 20; Willingerod, Münden, S. 519 f.

56 „Kaufleute“ bzw. „Händler“ werden hier als Oberbegriff verwendet, dem die Untergruppen Spediteure, Großhändler, Kramer und Hoken zugeordnet sind.

57 Bleek, S. 12 f.; Volger, Friedrich Wilhelm: Die Patricier der Stadt Lüneburg. In: Lüneburger Blätter. Lüneburg: ND 1986, S. 34-56, S. 39 ff.; Lenthe, Gebhard von: Das Patriziat in Niedersachsen. In: Rössler, Hellmuth (Hg.): Deutsches Patriziat 1430-1740. Limburg/Lahn: 1968, S. 157-194, S. 174 ff..

58 Mörke 1983, S. 241 ff.; ders. in Schilling/Diederiks (Hg.), S. 121 f..

ge, denn 1639 setzte der Landesfürst der Stadtfreiheit ein Ende. Der Rat wurde abgesetzt, mehrere Rechte kassiert und die patrizische Verfassung zum Vorteil von Landesherr und Bürgerschaft geändert. Die Bürgermeisterämter waren nunmehr paritätisch von Patriziern und Rechtskundigen zu besetzen; eine Ständevertretung (Deputati ordinum) repräsentierte die Bürgerschaft im Rat⁵⁹, die aus zwölf Vertretern der Sulfmeister, vier der Brauer, zwei Kagelbrüdern und vier Repräsentanten der übrigen Bürgerschaft bestand. Sie besaß zwar formal Partizipationsrechte, doch faktisch gelang es, diese durch Ausnutzung von Rechtslücken einzuschränken, weshalb sie kein Gegengewicht bilden konnte. So hatten die vier Bürgermeister als „Collegium Consulare“ die Regierung an sich gezogen⁶⁰.

Die Mehrheitsverhältnisse im Lüneburger Magistrat begünstigten also klar das Salzpatriziat, dessen politische Macht zwar durch die Begrenzung auf zwei Bürgermeisterstellen geschmälert, gleichzeitig aber eben dadurch auch festgeschrieben und konserviert worden war⁶¹. Im Verlauf des 18. Jahrhunderts wandelte sich die soziale Zusammensetzung des Stadtrats dennoch. Dem lagen keine verfassungsrechtlichen Reformen zugrunde, sondern wirtschaftliche Strukturveränderungen, durch die die politische Elite ihre ökonomische und damit teilweise auch ihre politische Machtbasis verlor. So verringerte sich durch den Niedergang der Saline die Zahl der Sulfmeister, weshalb schon Ende des 17. Jahrhunderts nicht mehr genügend Patrizier für die Besetzung der Ämter vorhanden waren; nur die ihnen zustehenden Bürgermeistertposten nahmen sie nach wie vor ein. Auch die Brauer verloren durch die anhaltende Krise ihres Gewerbes an politischem Gewicht und schieden im Verlauf des 18. Jahrhunderts aus dem Stadtrat aus. Beide Ordini wurden von Akademikern ersetzt bzw. ergänzt, so dass um die Wende zum 19. Jahrhundert die „Kagelbrüder schließlich die letzten ständischen Vertreter im Rat waren, der nunmehr von Juristenfamilien beherrscht wurde“⁶². Doch auch sie waren zunehmend bedeutungslos geworden, da der Fern- und Großhandel in Lüneburg keine Rolle mehr spielte⁶³.

Insgesamt profitierte die Händlerschaft von den soziopolitischen Strukturveränderungen nicht. Mit Ausnahme der Kagelbrüder, die schon seit Jahrhunderten in enger Verbindung zum Senat gestanden hatten⁶⁴, war sie, von einzelnen Ausnahmen abgesehen, am Stadtre Regiment nicht beteiligt. Dies galt nicht nur für die auch ökonomisch irrelevanten Kramer und Hoken, sondern

59 Lenthe, S. 174 ff.; Jürgens, Otto: Geschichte der Stadt Lüneburg. Hannover: 1891, S. 98 ff..

60 Ernst, S. 23 f.; Meier, Ernst von: Hannoversche Verfassungs- und Verwaltungsgeschichte 1680-1866. Bd. II: Die Verwaltungsgeschichte. Leipzig: 1899 (ND: 1973), S. 436 ff.; Luntowski 1965, S. 13.

61 Volger, S. 44 f.

62 Luschert, S. 31.

63 Luntowski 1965, S. 13.

64 Luschert, S. 18 f.. So war der Vorsteher der Kagelbruderschaft stets ein ehemaliger Bürgermeister.

auch für die Spediteure, die ihre wirtschaftliche Bedeutung folglich nicht in politischen Einfluss übertragen konnten⁶⁵.

Allerdings lässt sich den Quellen verschiedentlich entnehmen, dass es im 18. Jahrhundert einige Ratsherren gab, die Spedition trieben, und auch verwandtschaftliche Bindungen zwischen Faktoren und Magistratsmitgliedern sind belegt⁶⁶. Da jedoch die erforderlichen prosopographischen Untersuchungen fehlen, ist der Umfang dieser beruflich-familiären Verflechtung nicht zu bestimmen. Sie wirkte sich allerdings definitiv nicht positiv auf das Verhältnis zwischen beiden Gruppen aus – es war durchgehend angespannt, was im weiteren Verlauf der Untersuchung deutlich hervortreten wird.

In Münden besaßen die Kaufleute von jeher eine enge Verbindung zum Stadtreghment. Seit dem 12. Jahrhundert waren allein Mitglieder der Kaufgilde ratsfähig, die ihr Monopol jedoch im 16. Jahrhundert nach Auseinandersetzungen mit den Handwerksgilden aufgeben musste⁶⁷. Damit hatten zwar die Kaufleute die exklusive politische Herrschaft verloren, dominierten aber weiterhin den Rat, da die Ratsfähigkeit zwar nicht von der familiären oder beruflichen Herkunft, aber doch von den finanziellen Verhältnissen der Aspiranten abhängig war. Da aufgrund der wirtschaftsstrukturellen Ausrichtung der Stadt Vermögen zumeist im Handel erworben wurde, stellten die Kaufleute auch noch bis 1697 die meisten Ratsherren⁶⁸.

In diesem Jahr erfolgte mit dem landesherrlichen Stadtreghment die verfassungsrechtliche Einordnung in den Territorialstaat. Danach bestand der Magistrat nunmehr neben dem Syndikus aus fünf Senatoren und zwei Bürgermeistern⁶⁹. Zudem wurde eine Vertretung der Bürgerschaft installiert, die Einfluss auf die Ratsherrenwahl ausüben konnte⁷⁰. Aus ihrer Mitte wurden jährlich zwei Deputierte gewählt, die zusammen mit den Gildenständen wiederum vier Deputierte für die ratsherrliche Rechnungskontrolle wählten, von denen zwei Brauer zu sein hatten⁷¹.

Zu einer Veränderung der sozialen Zusammensetzung der Magistratsmitglieder führte das Reghment vermutlich zunächst nicht. Eine juristische Ausbildung war nicht Voraussetzung für das Ratsherrenamt⁷². Willigerod schrieb 1817, dass der erste Bürgermeister ein Rechtsgelehrter zu sein hatte, während der zweite auch aus der Kaufmannschaft genommen werden konn-

65 Luntowski 1965, S. 13.

66 StaL, passim; zum Beispiel H1, Nr. 135.

67 Willigerod, Münden, S. 293 ff..

68 Ritter, S. 77 f.; S. 82.

69 NLA, Hann. 93, Nr. 2656, S. 1 ff..

70 Meier, S. 450.

71 NLA, Hann. 74 Münden, Nr. 2656, S. 12.

72 NLA, Hann. 74 Münden, Nr. 2656, S. 4.

te⁷³. Ob und seit wann diese Regelung eingeführt wurde, kann nicht mit Sicherheit gesagt werden, da die Entwicklung von Verfassungsnorm und -wirklichkeit in Münden bislang ebenso wenig erforscht worden ist wie die soziale Zusammensetzung des Stadtrats, die daher nun behelfsmäßig rekonstruiert werden muss.

Die Untersuchung begrenzt sich dabei auf den Vergleich der Namen der Magistratsmitglieder⁷⁴ mit denen von Kaufleuten, die verschiedentlich den Quellen zu entnehmen sind. Es sind (anders als für Lüneburg) für den gesamten Untersuchungszeitraum einerseits die Gesamtzahlen der Händler bekannt⁷⁵, andererseits des öfteren Auflistungen mit ca. 20 bis 50 Kaufmannsnamen vorhanden, wobei für die erste Jahrhunderthälfte mehr Kaufleute abgedeckt werden als für die zweite. So verzeichnete das Kaufgildeprotokollbuch 1703 namentlich 30 Personen, 1708 54. Die Gesamtzahl der Händler betrug 1707 56, so dass für diesen Zeitraum der allergrößte Teil der Kaufmannschaft namentlich bekannt ist. 1747 wurden 31 von insgesamt ca. 58 (Stand: 1745) Kaufleuten aufgelistet; für das Jahr 1751 existiert eine vollständige Namensliste aller damaligen Händler. 1758 ist eine Aufzählung von 19 Händlern, deren Gesamtzahl 1760 51 betrug, überliefert. 1767 sind uns 27, ein Jahr später 34 Kaufleute bekannt, wobei 1766 insgesamt 74 Händler in Münden tätig waren; eine vorübergehende Steigerung, die durch die Versorgungsprobleme nach dem Siebenjährigen Krieg hervorgerufen wurde. So hatte sie sich bis 1770 wieder auf 56 verringert; ein Jahr später ist eine Aufzählung von 19 Händlern vorhanden. 1774 wurden 16 von insgesamt 60 Kaufleuten namentlich erwähnt, 1787 20 bei gleich bleibender Gesamtzahl. Das letzte Verzeichnis stammt von 1792, in dem 14 Händler von ungefähr 55 (Stand: 1790) aufgelistet wurden.

Dass mit diesem Vorgehen die Beteiligung der Händler am Stadtre Regiment nicht vollständig rekonstruiert werden kann und es darüber hinaus viele Fehlerquellen birgt, ist ausdrücklich zu betonen. Erstens stehen nicht die Namen aller Kaufleute zur Verfügung, so dass ggf. ein Magistratsmitglied fälschlicherweise nicht als Händler identifiziert wird. Obwohl die Wahrscheinlichkeit hoch ist, bedeutet zweitens eine Übereinstimmung der Namen von Magistratsmitgliedern und Händlern nicht, dass es sich tatsächlich um die selbe Person handelte. Dies gilt umso mehr, als dass sich die Mündener Eltern bei der Namenswahl wenig einfallsreich zeigten, so dass bestimmte Vornamen sehr häufig vorkamen. Die Aussagekraft der folgenden Untersuchung ist also stark eingeschränkt.

73 Willigerod, Stadtrecht, S. 15.

74 Für die Jahre 1703-1736 wurden die Kämmereregister (StaM, Fol. Kämmererechnung der entsprechenden Jahre) hinzu gezogen; ab 1737 sind die Ratsmitglieder im Königl. Groß-Britannischen und Churfürstl. Braunschweig-Lüneburgischen Staats-Kalender aufgelistet.

75 Sie sind in den für das 18. Jahrhundert fast durchgängig erhaltenen jährlichen Kämmereregistern enthalten (StaM, Fol. Kämmererechnung der entsprechenden Jahre).

Da die Besetzung der Ratsämter über lange Jahre hinweg unverändert blieb, wurde eine Einteilung in Zehnjahresintervalle vorgenommen, in denen jeweils alle Personen, die in dem Zeitraum Ratsmitglieder waren, erfasst und mit den oben erwähnten Namenslisten der Kaufleute verglichen wurden. Wurde eine Übereinstimmung des Vor- und Nachnamens eines Ratsherren mit dem eines Kaufmannes gefunden, oder ergab sich aus anderen Hinweisen in den Quellen, dass es sich um einen solchen handelte, wurde dieser in die Rubrik „Kaufleute“ eingeordnet. In die Kategorie „Keine Kaufleute“ wurden all diejenigen Personen aufgenommen, die entweder einen Dokortitel trugen, oder deren Hauptberuf aus anderen Zusammenhängen ermittelt werden konnte; hier handelte es sich ausschließlich um Advokaten⁷⁶. All diejenigen Magistratsmitglieder, deren Namen unter den Kaufleuten keine oder nur eine Entsprechung des Nachnamens fanden und denen auch kein anderer Beruf zugeordnet werden konnte, wurden als „unbekannt“ klassifiziert.

Zeitraum	Ratsmitglieder	Kaufleute	keine Kaufleute	unbekannt
1700 - 1710	11	8 (72%)	0 (0%)	3 (28%)
1710 - 1720	12	10 (83%)	1 (8,3%)	1 (8,3%)
1720 - 1730	11	9 (82%)	1 (9%)	1 (9%)
1730 - 1740	10	7 (70%)	2 (20%)	1 (10%)
1740 - 1750	16	6 (37,5%)	8 (50%)	2 (12,5%)
1750 - 1760	15	4 (26,6%)	8 (53,3%)	3 (20%)
1760 - 1770	12	3 (25%)	6 (50%)	3 (25%)
1770 - 1780	11	0 (0%)	5 (55%)	6 (45%)
1780 - 1790	9	1 (11%)	5 (45%)	3 (27%)
1790 - 1803	14	1 (7%)	3 (21%)	10 (71%)

Zunächst ist festzustellen, dass Kaufleute über den gesamten Untersuchungszeitraum hinweg im Stadtrat vertreten waren und bis in die vierte Dekade des 18. Jahrhunderts hinein sogar die absolute Mehrheit stellten. Diese scheinen sie jedoch um die Jahrhundertmitte verloren zu haben. Ab den 1740er Jahren konnte nur noch gut ein Drittel, bis 1770 nur noch etwas über ein Viertel der Ratspersonen als Kaufleute identifiziert werden. Danach war nur noch ein oder kein Händler definitiv Magistratsmitglied. Der Anteil am Stadttregiment sank damit auf rund 10%. Weiterhin besetzten die Akademiker bzw. nicht zur Kaufmannschaft gehörige Personen seit den 1740ern zumeist die Hälfte der Ratsstellen, während ihr Anteil in den ersten drei Jahrzehnten mit noch nicht einmal 10% marginal war.

⁷⁶ Nebengewerbliche Handelstätigkeiten der Magistratsmitglieder müssen hier außer Acht gelassen werden.

Das tatsächliche Ausmaß der Veränderung der soziostrukturellen Zusammensetzung des Magistrats kann jedoch aufgrund der methodischen und Quellendefizite nicht genau angegeben werden, da gleichzeitig mit dem Rückgang der als Händler identifizierten Ratsmitglieder die Zahl derer steigt, deren Beruf unbekannt ist. So sind zwischen 1770 und 1780 nur die Hälfte, in der letzten Dekade des 18. Jahrhunderts mehr als 70% nicht zuzuordnen, was eine gravierende Einschränkung des Aussagewerts für die Entwicklung nach dem Siebenjährigen Krieg zur Folge hat.

Dies gilt umso mehr, als dass auch die Quote der namentlich bekannten Kaufleute im Verlauf des 18. Jahrhunderts sinkt. So waren um 1710 und um 1750 fast alle bzw. alle Händler aufgelistet, was den Vergleich mit den Namen der Ratsherren auch für eine längere Phase erlaubte, da die Besetzung der Ämter über einen langen Zeitraum hinweg konstant blieb, so dass für die Jahre 1710 bis 1760 viele Magistratsmitglieder als Kaufleute identifiziert werden konnten – oder eben nicht, was sich auch in einer im Vergleich zu späteren Jahrzehnten recht geringen Anzahl derer niederschlägt, die nicht eindeutig zuzuordnen waren. Der Anstieg der „unbekannten“ Ratsherren korrespondiert hingegen mit einer Verringerung der namentlich bekannten Händler, von denen insgesamt zwischen 1760 und 1787 nur noch rund ein Drittel, 1792 nur noch ein Viertel aufgelistet waren. Allerdings fanden zwischen 1720 und 1749 heftige Auseinandersetzungen zwischen Schiffern und Kaufleuten statt, in deren Verlauf dem Magistrat Parteilichkeit vorgeworfen wurde, eben weil er damals von Händlern dominiert wurde⁷⁷. Es wäre also immerhin möglich, dass man daraufhin in Hannover beschloss, die überproportionale Besetzung der Ratsherrenämter mit Händlern zu beenden und vakante Stellen nicht mehr bevorzugt an sie zu vergeben. Zudem bleibt die sinkende Beteiligung der Kaufleute am Stadtr Regiment größtenteils selbst dann bestehen, wenn angenommen wird (was unwahrscheinlich ist), dass alle nicht bekannten Ratsmitglieder Händler waren. Dann nämlich wären zwischen 1750 und 1780 stets etwa je die Hälfte des Magistrats Kaufleute und Nicht-Kaufleute, was gegenüber den ersten vier Dekaden noch immer einen erheblichen Rückgang des Anteils ersterer bedeuten würde. Nur im letzten Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts könnte rein rechnerisch der Stadtrat wieder klar von Händlern dominiert worden sein. Doch läge für eine solche Trendwende keine plausible Erklärung vor.

Es kann also – mit Vorbehalten – davon ausgegangen werden, dass im Verlauf des 18. Jahrhunderts eine Veränderung in der sozialen Zusammensetzung des Stadtrats stattgefunden hat. Etwa bis zur Jahrhundertmitte wurde er von Kaufleuten dominiert, danach stieg der Anteil anderer Berufe an, wobei es sich dabei vermutlich vor allem um Akademiker handelte. Zwar

⁷⁷ NLA, Hann. 74 Münden, Nr. 7190, [Amtmänner] Ebeling und Schneider an Kgl. Regierung, 23.01.1728.

waren die Händler während des gesamten Zeitraums im Magistrat vertreten, doch beteiligten sie sich nach dem Siebenjährigen Krieg tendenziell immer weniger am Stadtr Regiment. Eine im Zuge der Auswertung gemachte weitere auffällige Beobachtung besteht darin, dass die großen Mündener Kaufmannsgeschlechter im Untersuchungszeitraum stets Verwandte im Stadtrat platziert hatten, ob diese nun selbst Händler waren oder nicht. Während des gesamten 18. Jahrhunderts waren Angehörige von zwei der großen Kaufmannsdynastien, die Ballauffs und Hüpedens, die auch zu den alten Mündener Ratsgeschlechtern gehörten⁷⁸, im Stadtrat vertreten.

Insgesamt lässt sich von einer gewissen „Elitenkontinuität“ im 18. Jahrhundert ausgehen. Diese äußert sich sowohl in wirtschaftlicher als auch in politischer Hinsicht in der fortdauernden Bedeutung großer Kaufmannsgeschlechter – neben den Ballauffs und Hüpedens auch die Kösters und Wüstenfelds – die ihre kommerzielle Vormachtstellung während des gesamten Zeitraums erhalten konnten und auch in der politischen Sphäre eine aktive Rolle spielten, die sich im relativ hohen Anteil an der Besetzung von Ämtern niederschlug: Die Ballauffs und Hüpedens waren überdurchschnittlich oft im Rat vertreten, die Wüstenfelds stellten häufig Bürger- und Kaufmannsdeputierte, die auch lange amtierten, die Kösters wurden oft zu Kaufmannsdeputierten gewählt.

Es ist also festzuhalten, dass sowohl in Lüneburg als auch in Münden Kaufleute während des Untersuchungszeitraums im Stadtrat saßen und auch familiäre Bindungen zur politischen Elite bestanden, wobei allerdings genaue Zahlen nicht bekannt sind. Doch ist davon auszugehen, dass die Mündener Händlerschaft stärker im Magistrat vertreten war als die Lüneburger und damit über einen besseren institutionellen Zugang zum politischen Entscheidungsprozess verfügte. Gleiches ist auch für den informellen Einfluss anzunehmen. Weil es im Mündener Stadtrat allgemeine Grundüberzeugung mit langer Tradition war, dass *die nahrung hiesiger Stadt und deren Einwohnern einzig und allein von der erhaltung und weiterer auffnahme hiesigen Commercii dependere*⁷⁹, also das Wohl des Handels bzw. der Händler mit dem der gesamten Stadt eng verbunden war, gestaltete sich die Kooperation zwischen Händlerschaft und Magistrat auch außerhalb der institutionellen Bahnen zumeist einvernehmlich, da eine weitgehende Interessenkongruenz bestand.

In Lüneburg gab es zwar ebenfalls eine Verflechtung zwischen politischer und ökonomischer Elite, die sich jedoch um die Saline rankte. Den Händlern und namentlich den Faktoren gelang es nicht, ihre wirtschaftliche Bedeutung in politischen Einfluss zu transferieren; sie wa-

78 Ritter, 81 ff.

79 StaM, MR 2660, Actum Münden in Curia, den 14., 15., 16. und 21.03.1748.

ren vom Stadtre Regiment weitestgehend ausgeschlossen. Und auch außerhalb formaler Instanzen war eine konstruktive Zusammenarbeit ebenso wie die Möglichkeiten zur Durchsetzung kommerzieller Interessen erheblich beeinträchtigt. Denn je mehr das Salinenwesen verfiel, desto stärker stemmte sich die politische Elite dem Strukturwandel entgegen. Besitzstandswahrung hieß die Devise des Magistrats, die zusammen mit der ausgesprochen stark ausgeprägten obrigkeitlichen Mentalität das Verhältnis zur Bürgerschaft im Allgemeinen und zu den Faktoren im Besonderen belastete. Er sah in der aufstrebenden neuen Wirtschaftselite eine potentielle Bedrohung seiner Macht und war darauf bedacht, ihren politischen Einfluss möglichst gering zu halten. Jegliche Versuche politischer Mitsprache wurden als Angriff auf Autorität und Ansehen des Senats gewertet und bekämpft. Entsprechend war die Beziehung zwischen Speditoren und Magistrat stets von Machtkonflikten überlagert, wie noch zu zeigen sein wird.

Doch Politik und Handel trafen nicht nur im Stadtrat aufeinander. Über die Jahrhunderte hatte sich in beiden Städten eine Vielzahl kommerzieller Institutionen herausgebildet, die organisatorische und/oder rechtliche Funktionen für den Handelsverkehr erfüllten. Damit waren sie für die Kaufleute unmittelbar von Belang, doch inwieweit sie hier eigene Interessen einbringen bzw. realisieren konnten, hing von der jeweiligen institutionellen Ausgestaltung ab, die wiederum eng mit den städtischen sozioökonomischen Strukturen verbunden war. Da die frühe Neuzeit eine Trennung zwischen privatwirtschaftlichen und öffentlichen Angelegenheiten nicht kannte, unterschied sie natürlich auch nicht zwischen kommerziellen und städtischen Institutionen, so dass die Verflechtung von Handel und Politik auch auf der Ebene der Handelsorganisation zu untersuchen ist. Sie symbolisierte die herrschenden Machtverhältnisse und war damit gleichzeitig Ort des Konflikts, so dass im Zentrum der folgenden Analyse der Handelsorganisation die Frage steht, in welchem Verhältnis ratsherrliche und kaufmännische Interessen standen und welche Einfluss- und Mitgestaltungsmöglichkeiten die Händler besaßen.

2.2. Die städtische Handelsorganisation

Sowohl in Münden als auch in Lüneburg war der Einzelhandel zünftig organisiert. Während in Münden die Kaufgilde, die seit 1711 das Privileg zum Einzelhandel mit nahezu allen Waren hatte, die einzige Handelszunft der Stadt war⁸⁰, bestanden in Lüneburg im 18. Jahrhundert insgesamt drei kaufmännische Korporationen: Die ökonomisch unbedeutende Kagelbruderschaft, die das Monopol auf den Heringsgroßhandel besaß, das Hokenamt und das Krameramt, die zum Einzelhandel mit Hoken- bzw. Kramwaren berechtigt waren. Eine weitere Grup-

80 Pezold, S. 66.

pe stellten die Gewandschneider dar, die das alleinige Recht zum Handel mit Tuch- sowie einigen Wollwaren besaßen, 1705 jedoch ins Krameramt eintraten⁸¹.

In beiden Städten unterstanden die Handelsgilden der Aufsicht des Magistrats; ihre Selbstverwaltungsbefugnisse waren im 18. Jahrhundert stark beschnitten. Die Jurisdiktion über ihre Mitglieder hatten sie verloren, Versammlungen durften nur noch im Beisein einer Amtsperson abgehalten werden und auch zünftige Korrespondenz war ohne Wissen der Obrigkeit nicht gestattet⁸².

Großhändler und Spediteure verfügten weder über eigene Privilegien noch über eine zünftige Organisation. In Münden waren zwar die meisten von ihnen Mitglieder der Kaufgilde⁸³, doch die Ausübung dieser Handelstätigkeiten war hier ebenso wie in Lüneburg lediglich an den Besitz des Bürgerrechts gebunden, gehörte also zum so genannten „freien bürgerlichen Handel“.

Großhandel und Spedition gründeten unmittelbar auf städtischem Recht. Daraus leiteten sich zunftähnliche Funktionen ab, denn Münden besaß seit 1246, Lüneburg seit 1392 das Stapelrecht, das einen Niederlage- und Feilbietungszwang⁸⁴ sowie ein Umfuhrverbot für alle fremden Kaufmannsgüter, die in einem bestimmten Umkreis um die Stapelstadt verfahren wurden, vorschrieb und darüber hinaus mit dem sich anschließenden „jus emporii“ den Gasthandel, also den Handel unter Fremden ohne Zwischenschaltung eines einheimischen Bürgers untersagte. Auch durften allein einheimische Bürger den Weitertransport der Waren übernehmen⁸⁵.

Das Stapelrecht wirkte sich positiv auf die Stadtwirtschaft aus, denn es „konzentrierte Handel und Verkehr auf die begünstigten Städte, erhöhte deren Zentralität und damit ihre ökonomische Kraft“⁸⁶. Insofern es das städtische Handels- und Transportmonopol stärkte und Fremde innerhalb eines bestimmten Gebietes vom Handel ausschloss, ist es als Pendant zur Zunft anzusehen. Doch erschöpfte sich die Regulierung des Handelsverkehrs darin nicht. Die Spedition erforderte noch weitergehende Regelungen. Um einerseits die Beachtung des Stapelrechts zu gewährleisten, andererseits den Bedürfnissen des Transithandels – schnelle, sichere und günstige Versendung der Güter – gerecht zu werden, bedurfte es besonderer Einrichtungen: In Lüneburg übernahm das Kaufhaus diese Funktionen, in Münden die Schlagden und der Güterbestäter. Diese Institutionen befanden sich an der Nahtstelle von städtischen und kommerziel-

81 Luschert, S. 31 ff.

82 StaL, G4II, Nr. 3, Hokenamtsprivilegien vom 04.01.1740; G4t, Nr. 3, Krameramtsprivilegien vom 29.03.1733; NLA, Hann. 74 Münden, Nr. 6840, Kaufgildeprivilegien vom 17.01.1711.

83 Dies ist gelegentlichen Mitgliederzahlen zu entnehmen, die den größten Teil aller Handel treibenden Personen ausmachten.

84 Letzterer konnte gegen eine der städtischen Kämmerei zu entrichtende Gebühr umgangen werden.

85 Für Münden vgl. Lotze, S. 235; Fischer, Fritz: Stapelrecht und Schifffahrt der Stadt Münden bis zum Beginn des 18. Jahrhunderts. Hann. Münden: 1936, S. 17 f.; Pezold, S. 54 ff.; StaM, MR 3376, Instruktion für den Schlagdvogt [17. Jahrhundert]. Für Lüneburg vgl. Witthöft 1962, S. 208 ff..

86 Kaufhold 1998, S. 544.

len Interessen, wodurch sich das Verhältnis von Politik und Handel bei der Spedition weitaus komplexer und spannungsreicher gestaltete, als es beim zünftigen Einzelhandel der Fall war.

Das direkt an der Ilmenau gelegene Kaufhaus, dessen Wurzeln auf ein schon 1302 bezeugtes „Heringshaus“ zurückgingen⁸⁷, war das Herz der Lüneburger Spedition. Hier befand sich die Niederlage für alle durchgehenden Kaufmannsgüter, hier erfolgte die zentrale Organisation, Regulierung und Überwachung des Transitverkehrs. Das Kaufhaus war aber auch Ort der Kommunikation und Information in allen Speditionsangelegenheiten ebenso wie Schauplatz von Machtkonflikten, Betrügereien und Handgreiflichkeiten.

Das Kaufhaus war dem Magistrat unterstellt, dem die Gesetzgebung ebenso oblag wie die Bestimmung über die Höhe der Niederlagegebühren für die Kaufmannswaren, die in der so genannten Kaufhausrolle festgeschrieben wurden⁸⁸. Doch verfügte es über eine gesonderte rechtliche Grundlage und eigene personelle Ressourcen.

Der Betrieb am Kaufhaus war durch Kaufhausverordnungen umfassend geregelt, die vom Magistrat erlassen und teilweise von der Landesobrigkeit bestätigt wurden. Sie zielten auf den Erhalt bzw. die Wiederherstellung der „guten Ordnung“ am Kaufhaus, beinhalteten Verhaltensregeln für die Faktoren, Schiffer und Fuhrleute sowie die Kaufhausbedienten, Bestimmungen über die Organisation und Modalitäten bei Verladung und Transport der Güter und Verwaltungsvorschriften, die die korrekte Gebühren- und Zollerhebung sicherstellen, aber auch die schnelle Weiterspeditung und zum Beispiel durch Brandschutzverordnungen die Sicherheit der gelagerten Kaufmannswaren gewährleisten sollten. Die erste umfassende Kaufhausverordnung datiert vom Jahre 1587, in der unter anderem die Reihefahrt für Fuhrleute eingeführt, die Schiffer für Schäden oder Diebstahl wertvoller Kaufmannsgüter in Haftung genommen und die Untersuchung der Waren auf Schäden bei der Ankunft vorgeschrieben wurde⁸⁹. Diese Verordnung wurde schon bald, und danach immer wieder ergänzt. Trotz der Tatsache, dass der organisatorische Aufbau des Kaufhauses schon im 17. Jahrhundert voll ausgebildet war⁹⁰, ebte die Flut von Verordnungen auch im 18. Jahrhundert nicht ab. Die Bestimmungen wurden immer wieder spezifiziert, modifiziert und ausgeweitet; die Verordnungstätigkeit blieb auf einem konstant hohen Niveau.

Eine höhere Eigenständigkeit des Kaufhauses als gesonderter Rechtsbezirk und ein Schritt in Richtung größerer institutioneller Autonomie erfolgte 1682 mit der Gründung des Kaufhausgerichts⁹¹. Seine Funktion war die schnelle Abfertigung von in Speditions- und Niederlagesa-

87 Witthöft 1962, S. XIII f.

88 NLA, Hann. 93, Nr. 3111, S. 39 ff..

89 Witthöft 1962, S. 167 ff..

90 Ebd., S. XIII.

91 StaL, K1, Nr. 190, Kaufgericht, 11.03.1685.

chen anfallenden Streitigkeiten. Nach einer Verordnung von 1782 erstreckten sich seine Jurisdiktionsbefugnisse im Wesentlichen auf Verstöße gegen die Kaufhausverordnungen durch Schiffer, Fuhrleute, Faktoren und Kaufhausbediente. Auch hatte es Streitigkeiten zwischen diesen zu entscheiden und ahndete Nachlässigkeiten der Kaufhausbedienten. Beleidigungen oder Körperverletzungen, die auf dem Gelände des Kaufhauses begangen wurden, fielen ebenfalls in die Zuständigkeit des Kaufgerichts. Zur Durchsetzung der Urteile standen ihm mehrere Möglichkeiten offen. Es konnte Waren sowohl einheimischer als auch auswärtiger Faktoren und Kaufleute für drei Tage mit Arrest belegen. Wollte sich ein Spediteur dem Urteil des Kaufhausgerichts nicht beugen, konnte er für eine gewisse Zeit vom Kaufhaus ausgeschlossen bzw. ihm die Verladung seiner Güter untersagt werden⁹². Zudem befand sich auf dem Gelände des Kaufhauses ein Straf- oder Schandpfahl, an dem nach vorhergehenden Ratsbescheid Übertretungen der Kaufhausverordnungen geahndet werden konnten⁹³.

Der eigentliche Betrieb am Kaufhaus wurde von einem Heer von Arbeitern und Angestellten aufrecht erhalten, die unterschiedliche Handlanger-, Aufsichts- und Koordinierungsfunktionen wahrnahmen. Hierzu zählten verschiedene Hilfsarbeiter, Wächter und Handwerker. Höher in der Kaufhauhierarchie standen die fünf Großen Träger, die die Kaufmannswaren in Empfang zu nehmen, im Beisein der Faktoren auf Schäden zu untersuchen hatten und für die ordnungsgemäße Lagerung Sorge trugen. Sie alle unterstanden seit dem Jahr 1500 dem Kaufhaus-schreiber (Actuarius) mittelbar oder unmittelbar⁹⁴.

Der Actuarius fungierte als eine Art „Geschäftsführer“ des Kaufhauses⁹⁵. Er war für die Aufrechterhaltung der Ordnung am Kaufhaus verantwortlich, wozu logistische und organisatorisch-administrative Belange ebenso gehörten wie die Sicherstellung der ordnungs- und sachgemäßen Lagerung der Kaufmannsgüter und die Einhaltung der Kaufhausverordnungen. Er war für alle an der Niederlage Verrichtungen habende Personen Ansprechpartner und die höchste Autorität vor Ort.

Wie der Begriff „Kaufhausschreiber“ schon vermuten lässt, oblag ihm vor allem die Verwaltungsarbeit. Er hatte über alle ankommenden und abgehenden Waren Buch zu führen, wobei alle relevanten Informationen (Name des Faktors, Fuhrmanns und Empfängers, Ausgangsdatum, Herkunfts- und Bestimmungsort, Gewicht und Zustand der Waren; insbesondere Mängel und Schäden) mit zu verzeichnen waren. Diese genaue Aufzeichnung war aus mehreren Gründen erforderlich. Erstens sollte so die korrekte Erhebung des Kaufhausgeldes sichergestellt

92 StaL, passim.

93 StaL, K1, Nr. 1, Vol. II a, Edictum, das neue Kauffhauß betreffend, 23.08.1740.

94 Witthöft 1962, S. 153 ff..

95 Im Folgenden nach: StaL, K1, Nr. 108, Vol. I: Instruction für den Gegen Schreiber beym Kauffhauß Ludolph Schröder, 10.02.1698.

werden. Zweitens sollte die Buchführung Unordnung ebenso vermeiden wie Streitigkeiten über die Verantwortung für Schäden und Mängel bei der Lieferung. Drittens diente sie der Rechtssicherheit, da Verbleib und Zustand eines Gutes bei der Absendung nachgewiesen werden konnten. So stellte das Kaufgericht auf der Grundlage der Aufzeichnungen des Actuarius für Faktoren, Schiffer oder Fuhrleute Beglaubigungen und Atteste aus, mit denen sie dem Absender oder Empfänger der Waren belegen konnten, dass ein bestimmtes Gut zu einer bestimmten Zeit in einwandfreiem Zustand in Lüneburg abgeschickt worden bzw. angekommen war.

Ein weiterer großer Aufgabenbereich des Actuarius betraf das Transportwesen. Er hatte die Einhaltung der Reihenschiffahrt genauso zu beaufsichtigen wie die geordnete Löschung der Schiffsfracht. Insbesondere aber oblag ihm die Organisation und Koordination der Reihenfahrt der Fuhrleute sowie die Sicherstellung, dass diesen der korrekte Lohn gezahlt wurde. Das Fuhrwesen unterlag sehr starken obrigkeitlichen Eingriffen und Regulierungen, für deren Ausführung und Kontrolle der Kaufhauschreiber zuständig war. So hatte er ein „Tagebuch“ darüber zu führen, wann Fuhrleute ankamen und wohin sie fahren wollten, um sie nach der Reihe ihrer Ankunft beladen zu können. Diese Reihenfolge war den Faktoren zu kommunizieren, und sie darüber zu befragen, wie viel Gut sie wohin zu versenden hatten, damit festgelegt werden konnte, welcher Fuhrmann wessen Waren aufzuladen hatte.

Der Fuhrlohn wurde nicht vom Actuarius festgesetzt, stand jedoch auch nicht zur Disposition der Faktoren, sondern wurde von der Kaufhauskammer bestimmt. Diese hörte zwar die Faktoren an, doch richtete sich die Höhe des Lohns nach gewissen Richtlinien, wie Futterpreisen, Straßenverhältnissen oder Messzeiten. Der Actuarius hatte nun einerseits darüber zu wachen, dass die Faktoren von diesem Fixlohn nicht abwichen. Andererseits sollte er auch „versteckte“ Versuche, den Lohn zu drücken, verhindern. Denn die Faktoren behaupteten oft, ihre lagernden Güter auf Anweisung ihrer Auftraggeber (die Principalen, Calandisten oder Freunde genannt wurden) noch nicht versenden zu dürfen, spekulierten aber tatsächlich auf eine Herabsetzung des Fuhrlohns. Existierte eine solche Order des Eigentümers der Waren wirklich, war sie dem Actuarius vorzulegen. Ansonsten sollte er den Fall ans Kaufgericht zur Bestrafung weiterleiten. Das gleiche galt, wenn die Faktoren die Aufladung absichtlich verzögerten; eine weitere Strategie, um nicht den vollen Fuhrlohn zahlen zu müssen.

Der Actuarius war weiterhin die erste Instanz für die Anbringung von Klagen, die er auf der Kaufhauskammer verhandelte und entschied. Nur in besonderen Fällen sollten sie an das Kaufgericht weitergeleitet werden, das auf Anzeige des Actuarius zusammen kam. Auch bei Unklarheiten über die zuständige Gerichtsbarkeit war zunächst der Actuarius zu kontaktieren,

der dem Bürgermeister darüber einen Bericht zu verfassen hatte, nach dem dieser entschied⁹⁶. Das Kaufhaus bildete also einen eigenen Mikrokosmos. Es nahm alle Organisations- und Aufsichtsfunktionen im Zusammenhang mit der Spedition wahr, die durch Kaufhausverordnungen flankiert und von einem arbeitsteiligen Verwaltungsstab ausgeführt wurden. Alle an der Niederlage arbeitenden Personen waren wiederum der Institution des Kaufhauses angeschlossen und dieser unterworfen. Auch ihr Verhalten regelten die Kaufhausverordnungen, die zu jedermanns Kenntnisnahme am Schwarzen Brett (das auch damals schon so genannt wurde) des Kaufhauses angeschlagen wurden. Es diente also nicht nur der Organisation und Koordination, sondern auch der Kommunikation. So erschienen auch andere Bekanntmachungen am Schwarzen Brett, wie beispielsweise die Namen von Fuhrleuten, die sich etwas hatten zuschulden kommen lassen und daher in der Reihenfahrt zurückgesetzt wurden, und auch der aktuelle Fuhrlohn für die verschiedenen Orte wurde auf einer Lohntafel veröffentlicht.

In Münden wurde der Wassertransport über die Schlagden abgewickelt, den Landtransport koordinierte der Güterbestäter.

Die Umladung der Schiffsfracht in der Stadt machte für die Be- und Entladung der Schiffe besondere Vorrichtungen erforderlich, die so genannten „Schlagden“⁹⁷, die außerhalb der Stadt an der Weser, Werra und Fulda lagen und entsprechend als Bremer, Wanfrieder und Kasseler Schlag bezeichnet wurden. Sie bestanden aus einer Ufermauer, an der die Schiffe befestigt wurden, und einer vom Ufer bis an die Stadtmauern reichenden gepflasterten Fläche, auf der die Waren vorübergehend abgelegt werden konnten. Sollten sie länger in Münden gelagert werden, oder gab es über die Besitzverhältnisse Unklarheiten, mussten sie ins „Solderhaus“, das städtische Lagerhaus, in dem sich auch die Stadtwaage befand, gebracht werden⁹⁸.

Die Schlagden erfuhren ihre institutionelle Ausprägung im 16. und 17. Jahrhundert. 1582 erhielt die Stadt das Privileg, von allen nach Münden kommenden Waren, die nicht Eigentum der dortigen Bürger waren, eine Niederlagegebühr zu erheben⁹⁹. Da es jedoch mannigfache Versuche gab, die Zahlung zu umgehen, wurde 1658 eine Schlagdordnung erlassen, die dies unter Strafe stellte, aber ansatzweise auch logistische Regelungen enthielt. Beispielsweise sollte die reibungslose Verladung durch Einschränkung der Warenlagerung auf der Schlagd gewährleistet werden¹⁰⁰.

96 StaL, K1, Nr. 190: Ratsherrliche Verordnung zur Zuständigkeit der Gerichte, 19.02.1782, Art. 6.

97 Die Schlagden werden in den Quellen durchgängig als „Schlachten“ bezeichnet. Da dieser Name aber irreführend ist, wird im Folgenden die in der Literatur gebräuchliche Bezeichnung Schlagden beibehalten.

98 StaM, MR 3376, Bürgermeister und Rat an Kgl. Regierung, 28.05.1799.

99 StaM, MR 3376, Bürgermeister und Rat an Kgl. Regierung, 28.05. 1799, Anlage 1.

100StaM, MR 3376, Schlagdordnung, 1658.

Zur Einhaltung der Ordnung war der Schlagdvogt zuständig. In einer undatierten Instruktion aus dem späten 17. Jahrhundert wurden seine Aufgaben und Pflichten in neun Artikeln geregelt. Danach war er dafür zuständig, dass die Schlagden sauber waren und die Be- und Entladung der Schiffe nicht behindert wurde. Seine wichtigsten Funktionen bestanden in der ordnungsgemäßen Einziehung der Schlagdgelder und der damit verbundenen Beaufsichtigung der Ladetätigkeit sowie in der Buchführung über die ein- und ausgehenden Schiffswaren.

Der Güterbestäter war für die Organisation und den reibungslosen Ablauf des Landtransports zuständig. Wahrscheinlich 1697 wurde eine Instruktion erlassen, die seine Pflichten regelte. So hatte er dafür zu sorgen, dass stets genügend Fuhrleute vorhanden und der Zustand der Fuhrwerke einwandfrei war. Vor allem aber sollte er die ordnungsgemäße Versendung sicherstellen, etwa indem er die Zoll-, Passier- und Frachtbriefe beschaffte und diese den Fuhrleuten aushändigte, also die Bürokratie übernahm. Auch oblag es ihm, die Waren nach Art, Menge und Bestimmungsort für die Ladung einzuteilen¹⁰¹ und über die abgehenden Transporte Buch zu führen, das bei Streitigkeiten als ein im Gegensatz zum Kaufmannsbuch neutraler Beweis diente. Darin waren Namen und Wohnort der Fuhrleute, die Höhe des Frachtgeldes und das Gewicht der Waren zu verzeichnen. Zudem hatte der Bestäter das Wiegen der Güter zu überwachen, die über 50 Pfund schwer waren und damit auf der Ratswaage gewogen werden mussten. Die „Rechtssicherheit“ beim Fuhrwesen war demnach eine der Hauptfunktionen des Bestäter-Dienstes, die wiederum Unbestechlichkeit voraussetzte. Daher wurde in mehreren Artikeln darauf hingewiesen, dass der Bestäter sowohl den Fuhr- als auch den ein- und auswärtigen Kaufleuten sowie den Schiffen gegenüber neutral zu sein hatte, also niemanden bei der Verladung bevorzugen oder benachteiligen durfte. Dafür erhielt er als Lohn von jedem Einspanner einen Mariengroschen, von jedem Zweispänner zwei Mariengroschen und so weiter. Allerdings waren die Kaufleute nicht verpflichtet, ihre Ladung durch den Bestäter anweisen zu lassen, sondern durften weiterhin mit dem Fuhrmann direkt verhandeln. Auch war, anders als in Lüneburg, die Reihenfahrt nicht eingeführt worden¹⁰².

In Lüneburg und Münden wies die formelle wie sachliche Organisation der Spedition große Übereinstimmungen auf: In beiden Fällen handelte es sich um städtische, nicht kaufmännische Einrichtungen, die den gleichen Zwecken dienten und von städtischen Angestellten geleitet wurden. Die Regelungen selbst erstreckten sich im Wesentlichen auf die gleichen Gegenstände, nämlich den korrekten Einzug der Abgaben, die Logistik und die Rechtssicherheit

101StaM, MR 2679, Actum Münden in Curia, 28.02.1739.

102StaM, MR 2678, Beschworene Instructio nach welcher sich ein Bestäter zu richten [1697].

im Transithandel. Entsprechend ähnlich gestalteten sich auch die Aufgaben des Lüneburger Actuarius und des Mündener Schlagdvogts bzw. Güterbestäters, doch waren die des ersteren weitaus umfangreicher.

Dies hängt wiederum damit zusammen, dass das Lüneburger Kaufhaus eine sehr viel zentralisiertere und ausdifferenziertere Organisationsstruktur aufwies als seine Mündener Äquivalente. Die Spedition besaß in Lüneburg eine umfassende institutionelle Einhegung und war äußerst verwaltungsaufwendig. Dies ist einerseits darauf zurückzuführen, dass die Lüneburger Wirtschaft schon seit dem Mittelalter größer, komplexer und differenzierter als die Mündener und daher allgemein stärker institutionalisiert und reglementiert war. Das ist schon an der sehr viel ausgeprägteren zünftigen Handelsorganisation zu erkennen, aber beispielsweise auch daran, dass sich in Lüneburg bereits im 14. Jahrhundert drei Schifferämter gebildet hatten¹⁰³, während die Mündener Schiffer sich erst 1640 in einer Gilde zusammenschlossen¹⁰⁴. Andererseits zeigt sich darin auch der stärkere obrigkeitliche Zugriff auf Speditionsangelegenheiten, was wiederum auf das Verhältnis zwischen Spediteuren und Obrigkeit verweist: Welchen Platz nahmen sie innerhalb der Organisationshierarchie ein, welchen Handlungsspielraum besaßen sie, und wo lag Konfliktpotential?

Die Grundpfeiler der Speditions politik in Lüneburg bestanden in der Gewährleistung der schnellen, sicheren und günstigen Spedition (eine Art Motto, das auch in Münden über das gesamte 18. Jahrhundert hindurch auftaucht) und einer für alle Beteiligten gerechten Regelung des Transports. Man musste also einerseits den praktischen Erfordernissen des Transithandels entgegen kommen, etwa, indem Eilgüter auch außer der Reihe versendet werden durften, andererseits Kompromisse zwischen den oft widerstreitenden Interessen der Faktoren, Schiffer und Fuhrleute finden, beispielsweise indem die außerordentlichen Expressfahrten besser bezahlt und nur nach eingehender Prüfung zugelassen wurden¹⁰⁵.

Deutlich wird hier der Gedanke der gerechten „Nahrung“, der allerdings mit der Speditionspraxis nicht immer in Einklang zu bringen war, denn die ausländischen Kaufleute beauftragten natürlich diejenigen Faktoren, die die Spedition ihrer Güter am besten besorgten, nicht diejenigen, die in der letzten Zeit die wenigsten Aufträge bekommen hatten, so dass zwischen den Lüneburger Faktoren ein erbitterter Konkurrenzkampf herrschte. Viele Bestimmungen in den Kaufhausverordnungen zielten daher mittelbar oder unmittelbar darauf ab, die Abspenstigmachung von Calandisten zu unterbinden. Besonders offensichtlich wird dies am Fuhrwesen, das während des gesamten 18. Jahrhunderts steter Anlass für Konflikte zwischen

103Witthöft, Harald: Lüneburger Schiffer-Ämter. In: Lüneburger Blätter, H 9, 1958, S. 73 – 100, S. 74 ff.

104Stockhausen, S. 61 f.

105StaL, K1, Nr. 1, passim; K1, Nr. 12, passim.

Fuhrleuten, Faktoren und Kaufhaus war.

Naturgemäß besaßen die Fuhrleute für die Spedition eine überragende Bedeutung, da schließlich sie es waren, die die Kaufmannsgüter von und nach Lüneburg transportierten. Die Anwerbung und dauerhafte Bindung der Fuhrleute an die Niederlage hatte daher in der städtischen Speditionspolitik höchste Priorität. Dabei galt es dafür zu sorgen, dass sie stets schnell und voll beladen wurden und einen angemessenen Lohn erhielten. Garantiert werden sollte dies durch die Reihenfahrt und die Festsetzung des Fuhrlohns.

Die Interessen des Magistrats in der „Fuhrwesen-Politik“ stimmten mit denjenigen der Faktoren jedoch nur bedingt überein. Zwar waren auch sie darauf angewiesen, dass stets genügend Gespanne vor Ort waren, doch tendierten sie dazu, einen möglichst geringen Lohn zu zahlen, um sich bei ihren Calandisten als günstige Dienstleister zu profilieren. Daher gab es viele Versuche, auf die verschiedensten Arten den Fuhrlohn zu drücken und ebenso viele Gesetze, um dies zu unterbinden. Auch wurden die „Tarifverhandlungen“ oft übermäßig in die Länge gezogen, weil jeder Faktor, der den Lohnforderungen der Fuhrleute entgegenkam, befürchten musste, dass seine Kollegen ihn bei den Korrespondenten diskreditieren würden.

Ein anderer Hauptstreitpunkt betraf die Reihenordnung. Sie war für die am stärksten frequentierten Routen eingeführt worden, damit gleichmäßig oft sowohl jeder Fuhrmann beladen wurde, als auch jeder Faktor seine Güter versenden konnte. Doch auch hier führte der Wettbewerbsdruck zwischen den Spediteuren zu mannigfachen Verstößen¹⁰⁶, denn je schneller eine Warenlieferung ihr Ziel erreichte, desto zufriedener war der Auftraggeber und desto gefragter folglich der Spediteur.

Der harte Konkurrenzkampf um Aufträge wurde jedoch nicht nur auf dem Rücken der Fuhrleute ausgetragen, sondern auch mit anderen Mitteln. Dazu zählten üble Nachrede, Urkundenfälschung, Unterschlagung und Erpressung. Auch Bestechung war ein oft in den Quellen erwähntes Phänomen, dessen Häufigkeit sich aus der Praxis des Transithandels ergab: Teilweise fuhren die Fuhrleute mit „Blanko-Frachtbriefen“, also solchen, die an keinen bestimmten Faktor adressiert waren, weil gerade aus weit entfernten Gebieten der Eigentümer der Waren nicht in allen Orten auf der Route Spediteure kannte. Dann wurde die Spedition etappenweise organisiert; beispielsweise wurden böhmische Güter, die nach Hamburg gehen sollten, zunächst nur an einen Leipziger Spediteur oder den Leipziger Bestäter adressiert, der wiederum eigenständig den nächsten Empfänger bestimmte. Deshalb war es so wichtig, mit den Spediteuren und Bestättern in anderen Städten bekannt zu sein und sich mit ihnen gut zu stellen, deshalb

¹⁰⁶Stal, passim. Eine gleichermaßen ausführliche, repräsentative und unterhaltsame Schilderung der Vergehen der Faktoren findet sich in K1, Nr. 189, Des Kaufhaußschreibers Jacob Bodendieck kurzer Bericht von der Beschaffenheit und wahren Zustandt des hiesigen Kauffhaußes, 21.09.1729.

musste den Lüneburgern verboten werden sich diesen durch übermäßige Geschenke oder Bestechungsgelder anzubieten, und deshalb zeigten diese Verbote immer so wenig Wirkung¹⁰⁷.

Eine andere gängige Methode, einander Calandisten abspenstig zu machen, bestand im Unterbieten der für die verschiedenen Orte obrigkeitlich festgesetzten Provision, was ebenfalls immer wieder verboten wurde.

Die Faktoren waren also dem Straf- und Überwachungssystem des Kaufhauses wie alle anderen dort Arbeitenden unterworfen; eine Sonderstellung hatten sie nicht inne. In Lüneburg war der Actuarius die Schlüsselfigur in der Spedition. Er organisierte und mediatisierte alle am Kaufhaus ablaufenden Kommunikations- und Informationsprozesse. Das Verhältnis zu diesem war somit für die Chancen der Spediteure, ihre Interessen in die „Speditionspolitik“ einzubringen und durchzusetzen, von hoher Bedeutung.

Es war allerdings durchgehend angespannt, was darauf zurückzuführen ist, dass die Actuarii die Vergehen der Faktoren zu ahnden, den mit so vielen widerstreitenden Interessen verbundenen Transport der Transitgüter zu organisieren und zu beaufsichtigen hatten, Streit zwischen den Spediteuren schlichteten und entschieden und allgemein als Ansprechpartner bei Problemen fungierten. Aus diesen Koordinations-, Vermittlungs- und Straffunktionen ergaben sich notwendigerweise Konflikte, die die Beziehungen dauerhaft belasteten.

Die vielfältigen Verstöße der Faktoren gegen die Kaufhausverordnungen, besonders aber ihr Umgang mit den Fuhrleuten, gaben allen drei Actuarii, von denen für das 18. Jahrhundert Schriftzeugnisse überliefert sind, Anlass zu Klagen, und auch das Benehmen ihrer Diener und Burschen (Gesellen und Lehrlinge) ließ oft zu wünschen übrig¹⁰⁸. Doch weder die beständigen Gesetze zum Schutz der Fuhrleute und zur Wettbewerbsbeschränkung noch die Verhaltensregeln für den Nachwuchs zeigten eine anhaltende Wirkung. So beschwerte sich Actuarius Bodendieck 1729 über das pubertäre Verhalten der Faktordienner und -burschen, und auch das Benehmen der Faktoren hielt er für inakzeptabel; zog sogar in Zweifel, ob *für die auswärtigen Principalen gesorget sey, und die Factoren die provision, so Sie desfalls genießen, mit Recht verdienen*¹⁰⁹. Auch Bodendiecks Nachfolger Gade und Schulz brachten den Faktoren aus ähnlichen Gründen nur wenig Sympathie entgegen. Hinzu kam, dass diese sich den Anordnungen oder Entscheidungen des Actuarius regelmäßig widersetzten und, oft zu laut, Zweifel an seiner Unparteilichkeit und/oder seinem Verstand äußerten. Gleiches galt für die Faktordienner und -burschen. Gade hatte deshalb 1771 eine ratsherrliche Resolution erwirkt,

107StaL, K1, Nr. 149, passim.

108StaL, K1, Nr. 108, Vol. I, Kaufhausanschlag vom 21.07.1709. Hierin wurden den Faktordienern aus aktuellem Anlass Schlägereien, Schimpfwörter und Imponiergehabe mit Degen verboten.

109StaL, K1, Nr. 189, Des Kaufhauschreibers Jacob Bodendieck kurzer Bericht von der Beschaffenheit und wahren Zustandt des hiesigen Kauffhaußes, 21.09.1729.

die es ihm gestattete, deren Beleidigungen selbst zu *rächen*¹¹⁰. Sein Amtsnachfolger Schulz führte über die Beleidigungen der Spediteure gegen ihn eine eigene Akte¹¹¹.

Im festgefügt System institutionalisierter Organisation und Kontrolle blieb für die Faktoren kaum Raum für Einfluss- und Mitgestaltungsmöglichkeiten. Die Beziehung zwischen Spediteuren und Obrigkeit wurde einseitig von letzterer geregelt; kollektives Vorgehen zur Verfolgung von gemeinsamen Interessen kam aufgrund der beständigen Zwistigkeiten nur äußerst selten vor und war abgesehen davon von der Obrigkeit nicht erwünscht, wie später noch ausführlich dargelegt werden wird.

Zwar waren die Spediteure von Angelegenheiten, die die Regelung der Spedition bzw. des Transports betrafen, nicht völlig ausgeschlossen. Ihre Interessen wurden von Fall zu Fall berücksichtigt und auch zu Beratungen über die Verbesserung der Spedition bzw. über die Abstellung von Missständen wurden sie sporadisch hinzugezogen. Doch es wurde zwischen den Eigeninteressen der Faktoren und dem Besten der Niederlage scharf unterschieden. Was das Beste der Niederlage war, darüber hatte allein die Obrigkeit zu befinden. Verbesserungen in der Spedition waren demnach auch ihre Angelegenheit, nicht die der Faktoren.

Ganz anders stellte sich die Situation in Münden dar. Hier lief die Spedition zwar ebenfalls über städtische Einrichtungen, doch spielten Schlagdvogt und Güterbestäter keine so herausragende Rolle wie der Actuarius und waren den Mündener Spediteuren auch nicht so eindeutig übergeordnet. Entsprechend hoch war die Handlungsfreiheit der Spediteure. Kontrollen und Sanktionen, die über die Entrichtung des Schlagd-, Waage- und Solderhausgeldes hinausgingen, bestanden in der kleinen Stadt nicht. In die Logistik griff sie zwar regulierend ein, doch eher im Sinne einer Unterstützung der Faktoren, nicht im Sinne von bestimmten Verhaltensvorschriften – Pflichten oder Einschränkungen, welche die Beziehung zwischen Händlern, Fuhrleuten und Schiffen betrafen, existierten in den ersten Dekaden des 18. Jahrhunderts nicht. Es gab keine Wettbewerbsregulierungen, wie die Reihefahrt oder einen obrigkeitlich festgesetzten Frachtlohn. Zwar waren auch in Münden die Provisionen festgesetzt und durften nicht unterschritten werden¹¹², doch wann diese Regelung eingeführt wurde und wer dafür verantwortlich war, ist unklar. Denn im Gegensatz zur weitgehenden institutionellen Ausgrenzung der Spediteure von Speditionsangelegenheiten in Lüneburg war in Münden beides eng miteinander verflochten. Beispielsweise wurde das Gehalt des Waagemeisters von der Kaufmannschaft bezahlt¹¹³; darüber, ob der Güterbestäter nun ein Angestellter der Stadt oder der

110StaL, H1, Nr. 133, Ratsverordnung vom 26.10.1771.

111StaL, K1, Nr. 108, Vol. VI, Acta betr. die Bestrafung derer dem Kaufhaus-Actuario zugefügten Injurien. Alle Fälle beziehen sich hierin auf Faktoren.

112StaM, MR 2668, Kommerzbericht für das Jahr 1771.

113StaM, B1861, Extract des Maaß- und Gewicht Reglements Vom 22. Dec. 1713; MR 2659, Propositiones bey

Kaufmannschaft war, bestand auch Unklarheit, da zwar sein Amt, wie auch das des Waage-
meisters, eine obrigkeitliche Rechtsgrundlage besaß, er sein Gehalt aber von den Händlern er-
hielt¹¹⁴. Und auch der Schlagdvogt stand auf der Gehaltsliste der Kaufleute, denn er erhob in
deren Auftrag von allen an den Schlagden ankommenden einheimischen und fremden Waren
pro Schiffspfund einen Pfennig als so genanntes „Anlagegeld“, das er an die Kaufmannschaft
abführte und dafür eine gewisse Aufwandsentschädigung erhielt¹¹⁵.

Die „Anlagegelder“ wurden seit 1686 von Zeit zu Zeit erhoben, wenn die Kaufmannschaft
konkrete Vorhaben zu finanzieren hatte¹¹⁶. Zum Beispiel bestritt man mit ihnen die Anwalts-
kosten, die sich aus einem Rechtsstreit zwischen den Mündener Kaufleuten und der Stadt
Minden wegen des dortigen „wildem“ Stapels ergeben hatten¹¹⁷. Damit die Aufwendungen auf
alle Händler gleichmäßig verteilt wurden, war man auf die prozentuale Erhebung auf die
Schiffsgüter verfallen, was noch einen weiteren Vorteil mit sich brachte: Faktisch zahlten die
Mündener Kaufleute nur den geringsten Teil der Anlagegelder, da sie die Abgabe *mit still-
schweigender Genehmigung ihrer Correspondenten*¹¹⁸ diesen in Rechnung stellten.

Allerdings mussten die Anlagegelder, deren Erhebung zunächst von der gesamten Kaufmann-
schaft per Mehrheitsentscheid beschlossen wurde¹¹⁹, vom Magistrat, später auch von der Lan-
desregierung bewilligt werden¹²⁰. Dafür wurde aber sowohl die Durchsetzungskraft als auch
die Reichweite der Bestimmung erhöht, indem die Erhebung der Anlagegelder obrigkeitlich
legalisiert und autorisiert wurde, womit auch die Zahlungsverweigerung unter Strafe gestellt
werden konnte¹²¹. So konnten durch die Verknüpfung von städtischen und kaufmännischen In-
stitutionen die organisatorischen Defizite der Händlerschaft kompensiert werden, die selbst
nicht über die nötigen Strukturen und Sanktionsmechanismen verfügte.

Über das eigentliche Wesen der „Kaufmannschaft“ besteht Unklarheit. Es gab keine wirklich
greifbare Organisationsstruktur. Um eine Zunft handelte es sich definitiv nicht¹²². Privilegien
oder Statuten, die die Rechtsgrundlage der Gilden bildeten und Handelsbefugnisse, Mitglied-
schaft und die Beziehung zwischen den Genossen regelten, besaß die „Kaufmannschaft“
ebenso wenig wie Meister oder Vorsitzende. Auch nahm sie im Gegensatz zu den Gildenstän-

dem Commertz-Collegio. o. V., o. D. [nach 1779].

114StaM, MR 2679, Bürgermeister und Rat an Kgl. Regierung, 27.11.1737.

115StaM, MR 2665, Actum Minden in Curia, 29.11.1713.

116StaM, MR 2665, Actum Minden in Curia, 29.11.1713.

117StaM, MR 2665, Bürgermeister und Rat, 23.01.1714; Actum Minden auf der Apotheken Stube, 18.03.1718;
Bürgermeister und Rat, 04.10.1717.

118StaM, MR 2665, Bürgermeister und Rat, 11.02.1780.

119StaM, MR 2665, Actum Minden in Curia, 23.01.1714.

120StaM, MR 2665, Actum Minden auf der Apotheken Stube, 18.03.1718.

121StaM, MR 2665, Bürgermeister und Rat, 23.01.1714.

122StaM, MR 2665, Bürgermeister und Rat an Kgl. Regierung, 11.02.1780.

den nicht an der Wahl der Bürgerdeputierten teil¹²³. Auf der anderen Seite verfügte sie schon am Beginn des 18. Jahrhunderts über zwei eigene Deputierte. Diese wurden von den Kaufleuten selbst gewählt und erhielten aus der Anlage-Kasse eine Aufwandsentschädigung. Sie sollten, wie es in einem Eid der Kaufmannsdeputierten 1758 hieß, *alles dasjenige was Sie nach Ihren Verstande und Pflichten eines hiesigen redlichen Bürgers zum Besten der Gemeinen Handlung und Weser Schifffahrth befinden, mit allen Fleiß besorgen, allen Nachtheil und Schaden wehren und hindern, und ... zu remedirung derselben an der Behörden Vorstellung thun*¹²⁴. Daneben waren sie auch für die Erledigung der anfallenden administrativen Angelegenheiten, wie z.B. der Finanzverwaltung, der Bekanntmachung obrigkeitlicher Verfügungen oder der Leitung der Versammlungen zuständig, auf denen über die Erhebung und Verwendung der Anlage entschieden wurde¹²⁵.

Während also die Lüneburger Faktoren allein über das Kaufhaus organisiert wurden, besaßen ihre Mündener Kollegen einen zwar nur lockeren, aber doch effektiven Verbund, der ihnen kollektives Vorgehen, mithin die Verfolgung ihrer Interessen ermöglichte. Auch scheint das Verhältnis zwischen den Mündener Händlern nicht so konfliktreich gewesen zu sein wie zwischen den Lüneburgern¹²⁶. Zwar wurden die Lüneburger Auseinandersetzungen deshalb aktenkundig, weil sie vor Kaufhauskammer und -gericht verhandelt wurden, während es in Münden keine Behörde gab, die entsprechendes Quellenmaterial hätte produzieren können. Doch finden sich Hinweise auf die beständige Zwietracht unter den Lüneburger Faktoren nicht nur in diesen Akten. In zahllosen Magistratsberichten, in Beschwerden und Bittschriften der Faktoren findet sie immer wieder Erwähnung. In Münden hingegen sind Belege für Meinungsverschiedenheiten unter den dortigen Händlern rar. Die Konkurrenz zwischen den Spediteuren, die in Lüneburg der eigentliche Konfliktanlass war, scheint in Münden bis in die 1770er Jahre hinein keine so große Rolle gespielt zu haben.

Wichtiger als die Beziehung zwischen den Spediteuren war die Beziehung zur Stadtobrigkeit. Und auch hier ergaben sich aus der Organisation der Spedition erhebliche Unterschiede. Im Gegensatz zu den Lüneburgern besaßen die Mündener mit den Kaufmannsdeputierten Repräsentanten, zu deren Amtspflichten auch die Kommunikation mit dem Magistrat gehörte. Sie fungierten also als Mittler zwischen diesem und den Kaufleuten. Anders als in Lüneburg war diese Kommunikation auch ausdrücklich gewünscht und nicht auf konkrete Sachbereiche wie die Fuhrlohnfestsetzung beschränkt. Auch gestaltete sich die Zusammenarbeit zwischen

123StaM, MR 473, Actum Münden in Curia, 20.03.1793.

124StaM, B 1657, Kaufmannschaft, 10.11.1758.

125StaM, B 1657, Kaufmannschaft, 10.11.1758; StaM, MR 2665, Dienstliche Memorial und Bitte ..., 16.03.1717.

126Konkrete Streitfälle zwischen den Faktoren finden sich in großer Zahl in StaL, K1, Nr. 149, passim.

Händlern und Obrigkeit besser und reibungsloser als in Lüneburg; der engen Verknüpfung kaufmännischer und städtischer Institutionen entsprach die enge Verknüpfung kaufmännischer und städtischer Interessen. Beides wird an der Anlage deutlich: Nicht nur waren in die Erhebung bzw. Einziehung Kaufmannschaft, Magistrat und Schlagdvogt involviert, sondern sie diente sowohl der Vorstellung der Händler als auch der des Magistrats nach *dem ganzen Commercio zum besten*¹²⁷, auf dem ja das Wohl der gesamten Stadt sich gründete, obgleich ihre Verwendung von der Kaufmannschaft bestimmt wurde, die damit eigene Interessen verfolgte. So verband die Anlage den Eigennutzen der Händler mit dem Gemeinwohl – es bestand zwischen Stadt und Kaufmannschaft eine hohe Interessenkongruenz.

Aus den jeweiligen sozioökonomischen Bedingungen heraus hatte die Organisation des Handels ebenso wie das Verhältnis von Händlern und Magistrat in Lüneburg und Münden über die Jahrzehnte und Jahrhunderte spezifische Strukturen und Institutionen ausgebildet, Interaktionsmuster und Konfliktlinien geprägt, Ordnungsentwürfe und Interessen hervorgebracht. Doch hatte nach dem Dreißigjährigen Krieg ein neuer Akteur begonnen, sich zwischen Stadt und Handel zu drängen und über beide die Oberhoheit zu erlangen; ein Akteur, der mit eigenen Ideen gestaltend auf den städtischen Handel einwirken wollte.

2.3. Grundlinien territorialstaatlicher Wirtschaftspolitik

Die staatliche Wirtschaftspolitik im 18. Jahrhundert wird gemeinhin unter dem Begriff Merkantilismus bzw. Kameralismus als machtpolitisch motivierter „Maßnahmenkatalog“ zur Aktivierung der Handelsbilanz und zur Erhöhung der Steuereinkünfte dargestellt. Kern dieser Konzepte war die Forcierung des Exports von Fertigprodukten und die Beschränkung von Importen, die vor allem über zollpolitische Eingriffe und die Förderung des verarbeitenden Gewerbes, aber auch beispielsweise durch den Ausbau der Infrastruktur und die Vermehrung der Bevölkerung (Peuplierung) erreicht werden sollten¹²⁸.

An diesen wirtschaftspolitischen Leitlinien richtete man sich auch im Kurfürstentum Hannover aus. Im Vordergrund stand in der Anfangsphase die Förderung von Tuchmanufakturen besonders in Göttingen und Einbeck durch Impostierung fremder Textilwaren, Abnahmeverpflichtungen, Monopole u.a.; auch bemühte man sich um die Ansiedlung von Hugenotten, die Steigerung des Garn- und Tabakhandels und versuchte (erfolglos), das Städtchen Harburg in

127StaM, MR 2665, Actum Münden in Curia, 29.11.1713.

128Boch, S. 1 f.; Niemann, S. 58. Hier werden auch weitere Maßnahmen aufgelistet.

Konkurrenz zu Hamburg als Seehafen auszubauen¹²⁹.

1714 wurde der Kurfürst zum König von England gewählt, verließ daraufhin seine Stammlande und residierte fortan in London. Kurhannover und England standen seitdem in Personalunion, wurden jedoch getrennt regiert und verwaltet. So gingen die hannoverschen Regierungsgeschäfte in die Hände des Geheimen Rats über, der sich aus Mitgliedern der Landstände zusammensetzte. Obwohl diese Landesregierung regelmäßig dem König Bericht zu erstatten hatte, mussten ihm nur wichtige Angelegenheiten vorgelegt werden. Das Geheime Ratskollodium besaß „die Oberaufsicht über die innere Verwaltung des gesamten Kurfürstentums“¹³⁰ und große Entscheidungsbefugnisse¹³¹.

Die insgesamt acht Landstände, denen die lokale Verwaltung der einzelnen Herzogtümer, Fürstentümer und Grafschaften des Landes und vor allem die Steuersachen oblagen, besaßen einen hohen politischen Einfluss¹³². Eine absolutistische Staatsführung im Sinne der Zentralisierung von Herrschaft in der Person des Landesfürsten und die damit verbundene Ausschaltung intermediärer Gewalten hatte sich in Kurhannover nicht etabliert¹³³.

Das Ständeregiment wird in der älteren Forschung für die mangelnden wirtschaftspolitischen Initiativen verantwortlich gemacht, denn nicht nur gelten ihr die Stände als traditionelle, beharrende Kräfte, die notwendige Reformen verhinderten, sondern sie geht auch davon aus, dass eine erfolgreiche Wirtschaftspolitik die Intensivierung von Staatlichkeit im Sinne des Absolutismus voraussetzte und bewertet diese einseitig aus einer Modernisierungsperspektive¹³⁴. In einer gleichermaßen dichotomen Weise wurde auch das Verhältnis von Stadt und Staat betrachtet. Die Stadt war etwa bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts der bevorzugte Raum wirtschaftspolitischer Eingriffe, da in diesem Zeitraum die Förderung von Handel und Gewerbe gegenüber der Landwirtschaft im Vordergrund stand. Der Stadt wurde hierbei jedoch nur eine passive oder blockierende Rolle zugewiesen, während der Staat als Modernisierer dargestellt wurde, der die verkrusteten Sozial- und Wirtschaftsstrukturen reformierte und neue Entwicklungsperspektiven eröffnete¹³⁵.

129Zur (kur-) hannoverschen Wirtschaftspolitik bis 1714 vgl. Kaufhold 1998, S. 356 ff.; Püster, S. 50 ff.; S. 121 f.; Röhrbein, S. 54 ff.; Schnath, Bd. III, S. 282 ff.

130Kruse, Horst: Stände und Regierung – Antipoden? Die calenberg-göttingischen Landstände von 1715-1802. Hannover: 2000, S. 30.

131Conrady, S. 152 ff.; Kruse, S. 29 f.

132Kruse, S. 17; S. 30; Hauptmeyer, Carl-Hans: Geschichte Niedersachsens. München: 2009, S. 67.

133Ob dies tatsächlich allein auf die Abwesenheit des Landesherrn zurückzuführen ist, erscheint angesichts neuerer Forschungsergebnisse zum Absolutismus fraglich. Dieser Aspekt wird weiter unten wieder aufgegriffen werden.

134Püster, S. 37 ff.; Röhrbein, S. 60 f..

135Press, Volker: Der Merkantilismus und die Städte. Eine Einleitung. In: Ders. (Hg.): Städtewesen und Merkantilismus in Mitteleuropa. Köln/Wien: 1983, S. 1-14, S. 8 f.; Flügel, Axel: Wirtschaftsbürger oder Bourgeois? Kaufleute, Verleger und Unternehmer in der Gesellschaft des Ancien Régime. In: Puhle, Hans-Jürgen (Hg.): Bürger in der Gesellschaft der Neuzeit. Wirtschaft – Politik – Kultur. Göttingen: 1991, S. 107-132, S.

In der Tat besteht kein Zweifel daran, dass staatliche Wirtschaftspolitik auch Machtpolitik war, da alte Machtverhältnisse durchbrochen wurden¹³⁶ – in der Städtepolitik wird das ökonomische wie das politische Moment des landesherrlichen Herrschaftsanspruchs erkennbar. Symptomatisch dafür war die verfassungsrechtliche Ein- und Unterordnung der Territorialstädte: Die Magistrate wurden der landesherrlichen Oberaufsicht unterstellt, die Ratsherren von der Landesherrschaft ernannt, der städtische Verwaltungsapparat gestrafft und effizienter gemacht, die Stadtfinanzen geordnet und streng kontrolliert – die Städte verloren ihre politische Autonomie. Dieser Prozess, der überall im Deutschen Reich im 17. Jahrhundert einsetzte und ähnlich verlief, ist auch in Kurhannover bzw. seinen Vorgängerstaaten zu beobachten, wo um die Wende zum 18. Jahrhundert eine Welle von Stadtrechtsreformen stattgefunden hatte¹³⁷. Dabei spielten auch ökonomische Aspekte eine Rolle. Die Optimierung des Finanz- und Verwaltungswesens sollte die Steuereinkünfte verbessern, während sich mit der Entmachtung der Stadträte territorialstaatliche Maßnahmen zur Förderung der Wirtschaft besser durchsetzen ließen¹³⁸. Gleiches galt für die Zünfte, die als intermediäre Gewalten das Wirtschaftsleben beherrschten. Sie wurden der Landesobrigkeit unterstellt, die ihre Selbstverwaltungsbefugnisse stark beschnitt und ihr Monopol unter anderem durch Konzessionierungen, also die Erlaubnis für nicht-zünftige Personen, ein zünftiges Gewerbe auszuüben, einschränkte¹³⁹. Indem dergestalt die „traditionelle“ Stadtwirtschaft mit ihrer auf dem Prinzip der auskömmlichen „Nahrung“ basierenden Wirtschaftsverfassung und dem daraus hervorgehenden Wirrwarr aus Privilegien, Monopolen und Wettbewerbsbeschränkungen zur Disposition der Landesherrschaft gestellt wurde, hätte nun der Weg frei sein können für die Errichtung einer neuen Wirtschaftsordnung, die auf der Grundlage von landesweit einheitlichen Regelungen, zentraler Koordination und gezielter Förderung von Unternehmen Wirtschaftswachstum und Entwicklung generieren konnte; die Stadtwirtschaft hätte durch die Staatswirtschaft abgelöst werden können. Doch stellte die ältere Forschung immer wieder fest, dass die merkantilistisch-kameralistische Wirtschaftspolitik trotz einiger innovativer Ansätze erhebliche traditionalistische Elemente aufwies¹⁴⁰.

Die staatliche Wirtschaftspolitik ausschließlich wirkungsgeschichtlich, also am Erfolg bei der

113 ff.; Schilling 1993, S. 29 f.; S. 38 ff.

136Gittermann, Alexandra: Die Ökonomisierung des politischen Denkens. Neapel und Spanien im Zeichen der Reformbewegungen des 18. Jahrhunderts unter der Herrschaft Karls III. Stuttgart: 2008, S. 19 f.

137Zur Verfassungsgeschichte frühneuzeitlicher Städte allgemein vgl. Gerteis, Klaus: Die deutschen Städte in der frühen Neuzeit. Zur Vorgeschichte der „bürgerlichen Welt“. Darmstadt: 1986, S. 72 ff.. Speziell zu hannoverschen Stadtrechtsreformen vgl. Schnath, Bd. III, S. 263 ff..

138Röhrbein, S. 44; Heuvel, Gerd van den: Niedersachsen im 17. Jahrhundert (1618-1714). In: Heuvel/ Boetticher (Hg.), S. 119-218, S. 210 f..

139Gömmel, S. 48 f..

140Treue, S. 103; Röhrbein, S. 61.

Modernisierung zu bewerten, ist jedoch anachronistisch. Differenziertere Aussagen und neue Erkenntnismöglichkeiten verspricht eine Untersuchung ihrer immanenten Logik, zu der zum einen die normativ-ideologischen Leitprinzipien gehören und zum anderen die Eigendynamik, die sich in der Praxis aus dem Zusammenspiel verschiedener Akteure und Interessen, aus den spezifischen Kommunikations-, Informations- und Entscheidungsprozessen entwickelte.

Der Kameralismus gilt in der Forschung entweder als Nachfolger des Merkantilismus¹⁴¹ oder als dessen deutsche Variante¹⁴². Während sich die Theorien hinsichtlich der Außenwirtschaftspolitik und der dafür zu ergreifenden Maßnahmen praktisch nicht unterschieden, wichen beide in der ökonomischen Schwerpunktsetzung voneinander ab, da der Merkantilismus einseitig auf die Handelsbilanz fixiert war, der Kameralismus dagegen auf eine große, wohlhabende Bevölkerung abzielte¹⁴³ und damit stärker nach innen gerichtet war. Dies erklärt sich wiederum wissenschaftsgeschichtlich, denn der Kameralismus entstand aus einem Konglomerat von Hausväterliteratur (Klugheitsregeln für eine gute Haushaltung in allen Bereichen), Handelskunde und politischen Traktaten, die nach dem Dreißigjährigen Krieg aufkamen und Anleitungen zur Wiederherstellung der gesellschaftlichen Ordnung gaben¹⁴⁴. Damit war das kameralistische Programm weitaus umfassender als das merkantilistische, da es sich nicht nur auf wirtschaftliche, sondern auch auf rechtlich-sittliche, soziale und politische Aspekte erstreckte, also auf den guten Zustand des Gemeinwesens insgesamt. Dieser Zustand wurde, ebenso wie die Verordnungen, die ihn herstellen sollten, zeitgenössisch als „gute Ordnung“ oder „gute Policy“ bezeichnet.

Der Kameralismus ist daher nicht als reine Wirtschaftstheorie zu begreifen. Politische und ökonomische Ordnungsentwürfe waren interdependent; beide verschmolzen im Konzept der „guten Policy“¹⁴⁵. Dessen normative Richtlinie bildete wiederum das Gemeinwohl, das Leitprinzip und Legitimitätsgrundlage allen staatlichen Handelns war¹⁴⁶.

Die Bindung an das Gemeinwohl begünstigte Herrschaftsverdichtung. Im Kontext der zeitgenössischen Souveränitätstheorien galt der Landesherr als alleiniger Begründer und Hüter des

141 Simon 2004, S. 443 ff.; Brückner, Jutta: Staatswissenschaften, Kameralismus und Naturrecht. Ein Beitrag zur Geschichte der Politischen Wissenschaft im Deutschland des späten 17. und frühen 18. Jahrhunderts. München: 1977, S. 12 f.

142 Hinrichs, Ernst: Merkantilismus in Europa: Konzepte, Ziele, Praxis. In: Ders. (Hg.): Absolutismus. Frankfurt a. M.: 1986, S. 344-360, S. 352 f.

143 Tribe 1988, S. 81.

144 Burkhardt/Priddat, S. 651 f.; Brückner, 9 ff.; Neurath, Wolfgang: Regierungsmentalität und Policy. Technologien der Glückseligkeit im Zeitalter der Vernunft. In: Österreichische Zeitschrift für Geschichtswissenschaften 11 (2000), H. 4, S. 11-33, S. 14.

145 Tribe, Keith: Cameralism and the science of Government. In: The Journal of Modern History 56 (1984), Nr. 2, S. 263-284, S. 265 f.; ders. 1988, S. 34; Burkhardt in Göhler/Schmalz-Bruns (Hg.), S. 174 f.

146 Schulze, Winfried: Vom Gemeinnutz zum Eigennutz. Über den Normenwandel in der ständischen Gesellschaft der Frühen Neuzeit. In: HZ 243, 1986, S. 592-626, S. 597 f.

Gemeinwohls, legte also fest, worin es bestand und wie es herzustellen war. Damit zusammenhängend wurde alles Recht vom Fürsten abgeleitet; er besaß die „potestas legislativa“, war also einzige Rechtsquelle. Dieses Herrschaftsverständnis implizierte die Steigerung und Monopolisierung politischer Macht, denn erstens rechtfertigte die Verknüpfung von Gemeinwohl und Herrschaft die Unterwerfung der Untertanen unter den fürstlichen Willen, zweitens wurde der Fortbestand überkommener Privilegien von der Bestätigung des Landesherrn abhängig gemacht und drittens wurden Rechts-, Wirtschafts- und Sozialordnung dem Gemeinwohl untergeordnet, dadurch funktionalisiert und zur Disposition staatlichen Gestaltungswillens gestellt¹⁴⁷.

So hatte das auf „guter Policey“ und Gemeinwohl basierende Modell auch in der Praxis eine Herrschaftsverdichtung zur Folge. Umfang und Intensität staatlicher Regulierungstätigkeit stiegen beträchtlich an. Die Gesetzgebungsaktivität weitete sich ebenso aus wie wirtschaftspolitische Eingriffe und Fördermaßnahmen¹⁴⁸.

Die theoretischen und praktischen Implikationen der normativen Grundlagen des Kameralismus entsprechen damit dem Konzept des Absolutismus und dem mit ihm assoziierten wirtschaftspolitischen Kurs auf den ersten Blick weitgehend: Zentralisierung und Intensivierung staatlicher Herrschaft, Unterordnung intermediärer Gewalten, Relativierung von Privilegien zugunsten von ökonomisch-politischen Zweckmäßigkeitserwägungen – der Staat beanspruchte zweifellos die Oberhoheit über Wirtschaft und Gesellschaft. Dies bedeutet jedoch nicht, und hier liegt der Mehrwert neuerer Forschungsrichtungen, dass staatliche Herrschaft völlig unbegrenzt war, der Staat seinen Machtzuwachs gegen die bestehende Ordnung einsetzte und andere Akteure auf den politischen Prozess gar keinen Einfluss mehr gehabt hätten.

So wird in der aktuellen Forschungsdebatte zur frühneuzeitlichen Staatlichkeit immer wieder darauf hingewiesen, dass die Landesherrschaft durchaus an bestehendes Recht gebunden war¹⁴⁹. Es handelte sich nicht um eine despotische Regierung, das heißt, eine gewisse Rechtssicherheit der Untertanen war gegeben und auch gewollt. Nur aus gewichtigen Gründen wurde Recht beschnitten, nämlich dann, wenn es das Gemeinwohl erforderte. Dieses unterlag zwar der Deutungshoheit der Landesobrigkeit, doch diente auch ihr die bestehende Ordnung

147Münkler, Herfried/Bluhm, Harald: Einleitung: Gemeinwohl und Gemeinsinn als politisch-soziale Leitbegriffe. In: Dies. (Hg.): Gemeinwohl und Gemeinsinn. Historische Semantiken politischer Leitbegriffe. Berlin: 2001, S. 9-30, S. 23 f.; Simon, Thomas: Gemeinwohltopik in der mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Politiktheorie. In: Münkler/Bluhm (Hg.), S. 129-146, S. 138 ff.; Mohnhaupt, Heinz: Potestas legislativa und Gesetzesbegriff im Ancien Régime. In: Jus commune IV (1972), S. 188-239, S. 200 f.; S. 213; Garber, Jörn: Spätabolutismus und bürgerliche Gesellschaft. Studien zur deutschen Staats- und Gesellschaftstheorie im Übergang zur Moderne. Frankfurt a. M.: 1992, S. 123 f.

148Simon 2004, S. 6 f..

149Meumann/Pröve, S. 30 f..

als Bezugsrahmen. Dem allgemeinen Verständnis wie auch der kameralistischen Lehre nach war die ständische Privilegiengesellschaft Ausdruck einer „guten Ordnung“ und daher mit dem Gemeinwohl prinzipiell vereinbar¹⁵⁰.

Dies galt auch für die auf korporativen Privilegien und dem Prinzip der „Nahrung“ basierende städtische Wirtschaftsverfassung. Sie stand nicht grundsätzlich im Widerspruch zum kameralistischen Konzept. Auch hier wurde die (berufs-) ständische Gliederung der Gesellschaft nicht abgelehnt. Die ständisch differenzierte „Nahrung“ war vielmehr Ausdruck einer „guten Policey“¹⁵¹ und wurde in der kameralistischen Lehre prinzipiell befürwortet. So sprach sie sich etwa für die ökonomische Stadt-Land Trennung und das sich daran anschließende Verbot des Vorkaufs von Landesprodukten außerhalb der Stadt aus, empfahl die stete Verfügbarkeit günstiger und guter Lebensmittel sicherzustellen und befürwortete die Beschränkung der in einem Gewerbe tätigen Personen¹⁵².

Das städtische und kameralistische Verständnis von Wirtschafts- und Sozialordnung wies also Überschneidungen auf, und auch in der politischen Praxis bot die „gute Policey“ Raum für Konsens. Obgleich sie, wie oben beschrieben, der Intensivierung von Staatlichkeit Vorschub leistete, erforderte die Planung und Um- bzw. Durchsetzung konkreter Vorhaben die Einbindung der lokalen Akteure. Denn um herausfinden zu können, ob Handlungsbedarf bestand, Gesetzgebung oder bestimmte Maßnahmen adäquat waren oder spezifiziert bzw. modifiziert werden mussten, war die genaue Kenntnis der Verhältnisse vor Ort, der konkreten Bedürfnislagen, Probleme und Potentiale erforderlich. Diese konnte die Landesregierung auch nur von dort bekommen, weshalb die Kommunikations- und Informationsprozesse zwischen ihr, den lokalen Amtsträgern und der Bevölkerung für die Art und Weise der Politik ebenso wie für ihre inhaltliche Ausgestaltung von zentraler Bedeutung waren¹⁵³. Häufig waren Normsetzung, Fördermaßnahmen und landesherrliche Entscheidungen Ergebnis einer Aushandlung zwischen allen Beteiligten oder gingen sogar auf die Initiative der lokalen Akteure zurück. Weder Untertanen noch Unter-Obrigkeiten sind daher als einfache Befehlsempfänger anzusehen.

150Stollberg-Rilinger 1986, S. 117 f.

151Willoweit, Dietmar: Struktur und Funktion intermediärer Gewalten im Ancien Régime. In: Gesellschaftliche Strukturen als Verfassungsproblem, S. 9-27, S. 22 ff.

152Sandl, Marcus: Die Stadt, der Staat und der politische Diskurs am Beginn der Moderne. In: Schlögl, Rudolf (Hg.): Interaktion und Herrschaft. Die Politik der frühneuzeitlichen Stadt. Konstanz: 2004, S. 357-380, S. 370 ff.; Burkhardt, Johannes: Der Umbruch der ökonomischen Theorie. In: Nitschke, August (Hg.): Verhaltenswandel in der Industriellen Revolution. Beiträge zur Sozialgeschichte. Stuttgart u.a.: 1975, S. 57-72, S. 60.

153Gottschalk, Karin: Wissen über Land und Leute. Administrative Praktiken und Staatsbildungsprozesse im 18. Jahrhundert. In: Collin, Peter/Horstmann, Thomas (Hg.): Das Wissen des Staates. Geschichte, Theorie und Praxis. Baden-Baden: 2004, S. 149-174, S. 149 f.; S.168; Holenstein, André: Gute Policey und die Information des Staates im Ancien Régime. In: Brendecke, Arndt/Friedrich, Markus/ Friedrich, Susanne (Hg.): Information in der Frühen Neuzeit. Status, Bestände, Strategien. Berlin: 2008, S. 201-214, S. 201 ff..

Beide konnten gerade durch die praktische Ausrichtung staatlicher Regierungstätigkeit eigene Interessen in den politischen Prozess einbringen und diesen selbst mitgestalten¹⁵⁴.

Die Wirtschaftspolitik fügte sich in diesen erweiterten Kontext der „guten Policey“ ein. Einerseits ging man davon aus, dass wirtschaftlicher Wohlstand nur durch eine „gute Policey“ zu erreichen war, andererseits war der Kameralismus praktisch-empirisch orientiert und daher auf Informationen über die wirtschaftlichen Verhältnisse auf der lokalen Ebene angewiesen¹⁵⁵. Handelspolitik spannte sich entsprechend auf zwischen Kameralismus und Gemeinwohl in der Theorie und Prozessen der Kommunikation, Information und Aushandlung zwischen Obrigkeit, Magistraten und Händlern in der Praxis.

Doch ergaben sich aus dem Politikfeld noch weitergehende Implikationen, denn „[f]ür das Ziel der kameralistischen Politik, den ökonomischen Erfolg, reichte die bloße Bewahrung einer überlieferten Ordnung ... längst nicht mehr hin“¹⁵⁶. Es ging nicht um die Aufrechterhaltung der bestehenden wirtschaftlichen Verhältnisse, sondern um deren Verbesserung und damit um Veränderung¹⁵⁷. Hierin liegt die viel zitierte „Janusköpfigkeit“ des Kameralismus begründet, die bei der Handelspolitik besonders deutlich hervortrat. Denn man orientierte sich hier nicht mehr nur an der überkommenen, nach den gleichen (ständischen) Strukturprinzipien aufgebauten Wirtschafts- und Sozialordnung¹⁵⁸ (im Folgenden als „ordnungspolitisches Konzept“ bezeichnet), sondern auch an einem nach neuesten „wirtschaftswissenschaftlichen“¹⁵⁹ Erkenntnissen konzipierten Wirtschaftssystem (im Folgenden als „wirtschaftswissenschaftliches Konzept“ bezeichnet). Obwohl dieses noch immer als Bestandteil der soziopolitischen Ordnung begriffen wurde, wurde ihm eine immanente Funktionslogik beigemessen; wirtschaftliche Prozesse wurden abstrakt betrachtet¹⁶⁰ und damit aus ihrem soziokulturellen Kontext ein Stück weit herausgelöst.

Verstärkt wurde diese Tendenz durch die außenwirtschaftliche Komponente des Kameralismus, denn hier ging es nicht um die gerechte Verteilung des Einkommens, sondern um die Aktivierung der Handelsbilanz und damit um die Konkurrenzfähigkeit gegenüber anderen Staaten, die als Nullsummenspiel und daher geradezu als Gegenteil der „Nahrung“ begriffen

154Gottschalk, S. 167; Kümin/Würgler, S. 40.

155Simon 2004, S. 455 ff.; S. 387.

156Ebd., S. 534.

157Ebd., S. 408; S. 539 f..

158Dülmen, Richard van: Kultur und Alltag in der Frühen Neuzeit. Zweiter Band: Dorf und Stadt 16. - 18. Jahrhundert. München: 1992, S. 180.

159Es handelte sich dabei natürlich nicht um ein umfassendes, kohärentes Theoriegebäude; Wirtschaftswissenschaften im eigentlichen Sinne entstanden erst im 19. Jahrhundert.

160Brückner, S. 1 ff.; S. 43 ff.; Krauth, Wolf-Hagen: Gemeinwohl als Interesse. Die Konstruktion einer territorialen Ökonomie am Beginn der Neuzeit. In: Münkler/Bluhm (Hg.), S. 191-212, S. 101; S. 206 ff..

wurde¹⁶¹. Weil man auf das ökonomische Geschehen im Ausland keinen direkten Zugriff hatte, war es umso wichtiger, die „Sachgesetzhlichkeiten“ der Wirtschaft zu kennen und bei politischen Maßnahmen zu berücksichtigen – das von den Wirtschaftstheoretikern des 17. Jahrhunderts empfohlene merkantilistisch-kameralistische Instrumentarium war auf eben solche Sachgesetzhlichkeiten, wie rationale Kosten-Nutzen Kalküle der Wirtschaftssubjekte oder den Zusammenhang von Angebot und Nachfrage, zugeschnitten¹⁶².

Im internationalen Kontext herrschten also andere Leitprinzipien. Doch welche Konsequenzen ergaben sich aus dem neuen Modell von Wirtschaft für das Verhältnis von Politik und Handel auf der normativen und praktischen Ebene?

3. Handelspolitik in Theorie und Praxis

Die Umsetzung kameralistischer Handelspolitik in ihrer ordnungspolitischen Variante bereitete im Kurfürstentum Hannover weder in der Theorie noch in der Praxis größere Schwierigkeiten, denn das Grundkonzept war einfach und alt bewährt: Der Handel sollte ein städtisches Monopol sein, durch Privilegien flankiert und abgesichert. Ihre organisatorische Entsprechung fand diese normative Vorgabe in den Handelsgilden, die den Handel privilegiert ausübten und über die Einhaltung städtisch-zünftiger Gerechtsame wachten. Weil die Gilden integraler Bestandteil der (berufs-) ständischen Gesellschaft waren, war ihre „Nahrung“ zu schützen. Da aber der Kameralismus sehr viel Wert auf eine sichere Versorgung der arbeitenden Bevölkerung mit günstigen und guten Waren des täglichen Bedarfs legte, wurde ihr Handelsmonopol eingeschränkt, indem vereinzelt Konzessionen an unzünftige Händler vergeben und fremde Händler begrenzt auf den Jahr- und Wochenmärkten zugelassen wurden. Außerdem wurde nur der in eine Handelsgilde aufgenommen, der neben dem Bürgerrecht auch eine kaufmännische Ausbildung vorweisen konnte, denn man ging davon aus, dass nur ein professioneller Kaufmann im Stande sei, hochwertige Ware zu erkennen und von seinem Erwerb zu leben¹.

Die Aufrechterhaltung der Stadt-Land Trennung und der auf „Nahrung“ und Professionalität basierenden berufsständischen Gliederung sowie die Versorgungssicherheit der Bevölkerung wurden als „gute Polickey“ begriffen und bildeten die Grundpfeiler des ordnungspolitischen Konzepts der Handelspolitik. Handelsförderung in diesem Sinne waren daher im Wesentlichen Maßnahmen zur Wiederherstellung oder Forcierung der überkommenen städtischen

¹⁶¹Schmidt, S. 78; S. 88 ff.; S. 111; Hof, Hagen: Wettbewerb und Zunftrecht. Zur Verhaltensgeschichte der Wettbewerbsregelung durch Zunft und Stadt, Reich und Landesherr bis zu den Stein-Hardenbergschen Reformen. Köln/Wien: 1983, S. 72 f.; S. 265 ff..

¹⁶²Krauth, S. 195; S. 204.

¹ StaL, G4II, Nr. 3, Diskussion der Ratsherren, passim. Beides wurde in allen Gildenstatuten geregelt.

Wirtschaftsverfassung. So diente die „gute Policey“ den Gilden sowohl als Interpretationschema für kommerzielle Krisenerscheinungen als auch als Referenz für Vorschläge zur Handelsförderung. Regelmäßig wurde die Konkurrenz unbegleiteter Händler in der Stadt und auf dem Land für den schlechten Zustand des Handels verantwortlich gemacht. Analog dazu zielten die Verbesserungsvorschläge auf ein absolutes Handelsmonopol der Gilden innerhalb von Stadt und Bannmeile und/oder auf eine Begrenzung der Handel Treibenden ab². Bei Beschwerden oder Anträgen auf Veränderung bzw. Ausweitung der Handelsprivilegien richteten sich die Gilden ebenfalls argumentativ an diesen Leitvorstellungen aus³ – sie bildeten den Bezugspunkt und die Legitimitätsgrundlage für die Durchsetzung ihrer Interessen. Und auch die Landesregierung hielt sich peinlich genau an diese Maximen. So verbot sie immer wieder gewissenhaft den Land- und Hausierhandel⁴ und prüfte Beschwerden oder Gesuche um Ausweitung oder Veränderung der Handelsprivilegien sorgfältig, wobei sie stets alle Betroffenen anhörte, vom Magistrat ein Gutachten anforderte, dann alle vorgebrachten Argumente abwog und entweder versuchte eine gütliche Einigung herbeizuführen oder aber nach Richtschnur der „guten Policey“ eine Entscheidung traf⁵.

Ordnungspolitische Handelspolitik basierte auf Normen und Erklärungsmustern, die ältere Ordnungsvorstellungen und neuere kameralistische Grundsätze verbanden und über die ein allgemeiner Grundkonsens herrschte. Sie verfügte mit Privilegien und Handelsgilden über einen rechtlichen und organisatorischen Rahmen, der zwar flexibel war und aus Gründen der „guten Policey“ ausnahmsweise auch durchbrochen werden konnte, nichtsdestoweniger aber eine feste Größe im landesherrlichen Entscheidungsprozess darstellte und ebenso wie die Leitprinzipien als Orientierungshilfe diente. Leitprinzipien und Privilegien bestimmten wiederum die Beziehung zwischen den kaufmännischen Korporationen und der Obrigkeit, indem die Gilden einerseits der landesherrlichen Obergewalt und dem Gemeinwohl untergeordnet⁶,

2 StaM, passim; StaL, passim, z. B. S 8 a, Nr. 30, Anlage Lit. B [Stellungnahme der Kegelbrüder zum Verfall des Handels, 1746].

3 Zwar wurden die Schreiben der Gilden von Konzipienten verfasst, so dass oft eingewendet wird, dass diese nicht ihren Wissensstand reflektierten. Doch weil erstens landesherrliche Reskripte stets mehr oder minder ausführliche Erklärungen für eine bestimmte Absicht oder Entscheidung enthielten (Gestrich, Andreas: Absolutismus und Öffentlichkeit. Politische Kommunikation in Deutschland zu Beginn des 18. Jahrhunderts. Göttingen: 1994, S. 148), und zweitens alle Supplikanten verpflichtet waren, die Schreiben vor Absendung zu lesen (StaM, MR 270, landesherrliche Verordnung vom 08.11.1729), ist davon auszugehen, dass die Gilden zumindest eine ungefähre Ahnung von den wirtschaftspolitischen Leitprinzipien der Landesregierung hatten, auch wenn sie nicht Urheber der rhetorische Finesse waren.

4 NLA, Hann. 74 Lüne, Nr. 2874 und 2875, passim; StaL, H1, Nr. 105, passim; NLA, Hann. 93, Nr. 2709, 131 ff.

5 Reichhaltiges Quellenmaterial zu Konflikten, Argumentationsmustern und Entscheidungsprozessen sowie über die ihnen zugrunde liegenden Ordnungsvorstellungen bieten vor allem die Akten des äußerst streitbaren Lüneburger Krameramts, in denen sich Zeugnisse dieser Gilde, ihrer jeweiligen Kontrahenten und der Obrigkeiten finden. Vgl. dazu beispielsweise StaL, G4t, Nr. 20, 22 und 23.

6 Grundlage dafür war das Gildenreglement von 1692, vgl. Schnath, Bd. II, S. 365 f.

andererseits aber ihre Interessen in diesen Grenzen als legitim angesehen und im politischen Prozess berücksichtigt wurden. Ordnungspolitische Handelspolitik bewegte sich in fest institutionalisierten Bahnen.

Bei der wirtschaftswissenschaftlich orientierten Außenhandelspolitik boten diese Institutionen jedoch keine Orientierung. Erstens waren Groß- und Speditionshandel nicht zünftig organisiert. Zweitens war nicht die „gute Ordnung“ Ausgangs- und Bezugspunkt, sondern die wirtschaftsräumlichen Verhältnisse. Entsprechend waren besondere Informationen notwendig und spezielle Faktoren zu berücksichtigen, um die außenhandelspolitischen Ziele – Förderung des Exports, des Eigenhandels und der Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Ausland – verwirklichen zu können: Man brauchte Kenntnisse über regionale und überregionale Handelsstrukturen, benötigte Marktinformationen (zeitgenössisch als „Correspondence“ bezeichnet) und hatte technische Details aus der Handelspraxis zu beachten, denn nur so konnten die von den Kameralisten empfohlenen Steuerungsinstrumente „operationalisiert“, also in Bezug zu den Verhältnissen und Problemen vor Ort gesetzt und ihnen angepasst werden.

Aufgrund dieser Erfordernisse kam den Kaufleuten im handelspolitischen Prozess eine Schlüsselstellung zu. Sie fungierten als Sachverständige sowohl was die Theorie als auch, was die Empirie betraf. Die ursprünglich für den kaufmännischen Gebrauch verfassten Abhandlungen, die theoretische Kenntnisse und praktische Anleitungen vermittelten⁷, bildeten die „Grundlage der merkantilistischen Theoriebildung“⁸. Das Wissen um die Sachgesetzmäßigkeiten des Handels, um die kommerziellen Ursache-Wirkungszusammenhänge war also den Kaufleuten eigen. Sie bewegten sich daher mit den politischen Akteuren im selben Wissenssystem, aus dem heraus handelspolitische Schritte konzipiert wurden. Jedoch verfügten nur die Händler auch über die für die politische Planung erforderliche Correspondence und natürlich über die Handelspraxis.

Obwohl die Landesregierung die theoretischen Kenntnisse über ökonomische Zusammenhänge und moderne handelspolitische Instrumente besaß⁹, waren die Kaufleute aufgrund ihrer besonderen Kompetenzen in allen Stadien des Prozesses beteiligt. Sie machten die Obrigkeit auf Handlungsbedarf aufmerksam, ihre Angaben und Erklärungen zum Zustand des Handels waren ebenso wie ihre Verbesserungsvorschläge Grundlage ratsherrlicher Berichte an die Lan-

7 Scherner, Karl Otto: Handel, Wirtschaft und Recht in Europa. Abhandlungen zum Handels- und Wirtschaftsrecht in Deutschland und im Europa des 16. bis 19. Jahrhunderts. Goldbach: 1999, S. 14 ff.; Denzel 2002, S. 11 ff.. Dazu gehörte Handelsrecht, Rechnungswesen (Handelsbilanz!), Warenkunde und Handelsgepflogenheiten.

8 Denzel, Markus A.: Handelspraktiken als wirtschaftshistorische Quellengattung vom Mittelalter bis in das frühe 20. Jahrhundert. Eine Einführung. In: Ders./Hocquet/Witthöft(Hg.), S. 11-46, S. 23.

9 Schnath, Bd. III, S. 305.

desregierung, die oft wörtlich mit den Stellungnahmen der Kaufleute übereinstimmten¹⁰. Diese enge Kommunikation war auch so gewollt. Die Landesregierung, die ihrerseits stets begründete, wozu sie Informationen brauchte oder warum sie welche Schritte plante und prinzipiell all ihre Vorhaben zur Diskussion stellte, wies die Magistrate regelmäßig ausdrücklich an, Händler zur Beantwortung eines Reskripts hinzuzuziehen und mit ihnen gemeinsam über Ursachen eines Handelsrückgangs und/oder Maßnahmen zur Handelsförderung zu beratschlagen, wobei die Kaufleute sowohl geplante Projekte auf ihre Tauglichkeit bewerteten und Korrekturen anregten als auch eigene Ideen einbrachten¹¹.

Während also schon in der kameralistischen Theorie der Handel trotz des programmatischen Schwerpunktes auf die Produktion¹² systemrelevant war¹³, war auch in der Praxis die strukturelle Verflechtung von Politik und Handel bzw. Händlern sehr eng. Die Kaufleute konnten durch ihren Praxisbezug, ihr „Informationsmonopol“ und ihren Sachverstand den politischen Prozess sehr stark mitbestimmen.

Dass sie aufgrund ihres Sachverstands den politischen Akteuren beratend zur Seite standen, ist keine neue Erkenntnis¹⁴. Und auch die jüngere Policy-Forschung hat darauf hingewiesen, dass gerade in der Wirtschaftspolitik besondere Fachkenntnisse erforderlich waren, weshalb die Bedeutung von Experten immer mehr zunahm, unter denen sie allerdings studierte Beamte versteht¹⁵. Doch ist der immense politische Einfluss der Kaufleute, der aus ihrer Beratungsfunktion resultierte, in diesem Zusammenhang bislang noch nicht problematisiert worden. Zwar ergaben sich daraus „keine staatsrechtlich abgesicherten Mitwirkungsrechte wie etwa im Bereich der ständischen Rechte“¹⁶. Dies bedeutet indes nicht, dass ihr politischer Einfluss gering gewesen wäre, sondern nur, dass er nicht institutionalisiert war.

Dieser Umstand prägte die Handelspolitik in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts entscheidend, denn implizit oder explizit wurde dabei über das Verhältnis zwischen Handel und Politik verhandelt: Welchen Einfluss sollte, welchen Einfluss konnte Politik auf Handel nehmen und umgekehrt? Diese Frage stellte sich sowohl auf der normativen als auch auf der praktischen Ebene. Dazu gehörte zum einen die Wahrnehmung der eigenen Chancen im wirtschaftsräumlichen Kontext: Welche Handlungsmöglichkeiten hatte man innerhalb bestehender Struk-

10 Vgl. z. B. StaL, H1, Nr. 176, passim und StaM, MR 2660, passim. Es wurde allerdings nur vereinzelt auf die Urheberschaft der Kaufleute hingewiesen.

11 Vgl. z. B. StaM, B 1838, Kurfürstl. Regierung, 28.02.1713; StaL, H1, Nr. 176, Kgl. Regierung an Bürgermeister und Rat, 05.12.1737. Hier ging es um die Errichtung von Leggen resp. um Ursachen und Abhilfe für den Verfall des Garn- und Leinwandhandels.

12 Simon 2004, S. 461 f..

13 Tribe 1988, S. 89.

14 Lammel, S. 583 ff..

15 Münkler/Bluhm, S. 24; Krauth, S. 206 f..

16 Lammel, S. 583.

turen; konnte man diese durch politische Eingriffe zum eigenen Vorteil verändern, oder würde dies im Gegenteil negative Auswirkungen haben? Zum anderen ging es um den Beitrag der Kaufleute zum Erfolg bzw. Misserfolg handelspolitischer Zielsetzungen: Waren sie aufgrund ihres Sachverstands, ihrer Correspondence und ihrer praktischen Erfahrung wertvolle Partner, oder hintertrieben sie aus Eigennutz politische Gestaltungsversuche?

Wie diese Aspekte in der Handelspolitik zum Tragen kamen, wie sie in den Kommunikations-, Planungs- und Entscheidungsprozessen operationalisiert wurden, soll im Folgenden exemplarisch anhand von zwei „Großprojekten“ untersucht werden, nämlich der Messe und der Leinsamensozietät, die in den 1730er Jahren in Münden bzw. Lüneburg lanciert wurden. Weil die Messe über das Planungsstadium nicht hinauskam, die Leinsamensozietät hingegen tatsächlich gegründet wurde, steht erstere stellvertretend für den theoretisch-abstrakten Zugang. Hier wurde ein „wirtschaftswissenschaftlicher“ Diskurs geführt, in dessen Verlauf das gesammelte theoretische und empirische Wissen der Akteure zutage trat. An der Leinsamensozietät werden dem gegenüber vor allem die praktischen Schwierigkeiten, die sich aus den oben angerissenen Problemfeldern ergaben, deutlich.

3.1. Die Diskussion um eine Messe zu Münden

Die Idee zur Anlegung einer Messe stammte von den Mündener Kaufleuten¹⁷ und wurde 1729 dem König bei dessen Besuch in den deutschen Stammländern vorgestellt¹⁸. Dieser zeigte sich dem Gesuch der Mündener gegenüber sehr aufgeschlossen und verlangte nähere Informationen, woraufhin 1733 ein sachverständiger Beamter aus Göttingen mit der Erstellung eines Gutachtens beauftragt wurde, das eher verhalten ausfiel. Wenig später folgte aus Münden ein „Gegengutachten“, das sich von einer Messe großen Nutzen versprach. Auch diskutierte man im Magistrat eingehend Maßnahmen, die der Mündener Messe zum Erfolg verhelfen sollten, an den man fest glaubte. Von dem Mündener Kaufmann Wüstenfeld sind ebenfalls Ausführungen zu dem Projekt überliefert, allerdings erst von 1750/51. Weil dieser Kaufmann jedoch in den 1730er Jahren als Bürgerdeputierter maßgeblich an der Idee und der weiteren Planung beteiligt gewesen war und seine Argumente sich nicht wesentlich von denen früherer Gutachten unterscheiden¹⁹, wird seine Stellungnahme gemeinsam mit den anderen Quellen abgehandelt.

17 StaM, MR 2846, Joh. Chr. Ballauff, C. W. Wüstenfeld, Bürgerdeputierte; Bernd Biscamp, Commerzdeputierter, J. L. Gebing, Bürgerdeputierter, an Bürgermeister und Rat, 18.06.1738. Bei all diesen Deputierten handelte es sich um Kaufleute, die sich hier bedankten, dass der Magistrat ihr Gesuch, eine Messe anzulegen, unterstützte.

18 NLA, Hann 93 Nr. 2704, S. 67.

19 StaM, MR 2846, C. W. Wüstenfeldt, Pro Memoria, 03.07.1750.

Die Diskussion drehte sich um zwei Grundsatzfragen: Erstens, ob und unter welchen Bedingungen eine Messe die Wirtschaft im Allgemeinen förderte und zweitens, ob Münden sich als Messestadt eignete. Daran schlossen sich Überlegungen an, welche Maßnahmen generell und welche speziell für Münden zu ergreifen wären, um die Messe zum Erfolg zu bringen. Die Meinungen darüber unterschieden sich diametral.

Für die Mündener war eine Messe das ultimative Konjunktur- und Wirtschaftsförderungsprogramm: *Messen sind also die gesegneten Quellen, woraus der Reichthum, der Überfluss, die Aufnahme, die Wohlfarth und das gemeine Beste auf alle und jede Mitglieder einer Stadt und Republik in reichen Strömen zurücke fließen*²⁰. Alle Wirtschaftszweige, Stadt und Land und auch die landesherrlichen Kassen würden profitieren. Die Bauern könnten ihr Einkommen verbessern, weil sich die Nachfrage nach Lebensmitteln durch den Messeandrang erhöhen würde und ihr selbst hergestelltes Garn und Leinwand besseren Absatz fänden. Der Handel mit allen Arten von Waren nähme zu und weitete sich aus, der Speditions-, Kommissions-, Eigen- und Wechselhandel sowie der Handel aus der ersten Hand würden ebenfalls gefördert²¹. Auch die Manufakturen bekämen positive Impulse von einer Messe. Die Fabrikanten könnten ihre Waren dort verkaufen, was dazu führe, dass die Konsumenten nunmehr inländische, nicht mehr auswärtige Manufakturzeugnisse erwürben, deren Konkurrenz folglich geringer würde. Mit der daraus resultierenden Zunahme der einheimischen Produktion würden dann auch die Rohstoffe im Inland verarbeitet, während die Garn- und Leinwandherstellung ebenfalls steigen und die einheimischen Fabriken beliefert werden würden. Dadurch würde die Menge der ausländischen Waren reduziert, da das Ausland nicht mehr genügend Produktionsmittel bekäme und also nicht mehr so viel produzieren könnte. Die Folge wäre die Aktivierung der Außenhandelsbilanz, da Fertig-, nicht Roh- oder Halbfertigwaren exportiert würden²².

Doch nicht nur aus dem direkten Vorteil der ökonomischen Austauschbeziehungen könnten Händler und Manufakturisten Nutzen ziehen. Sie könnten neue Geschäftskontakte knüpfen, wodurch sie in die Lage versetzt würden, *auch außer der Meße mit denenselben durch die correspondence, wegen solcher ... noch nie allhier debitierten Waaren Handlung zu treiben*²³. Der Kapitalmarkt würde belebt, so dass Kredite leichter zu bekommen wären, die Möglichkeit zu Investitionen steigen würde. Zudem erfolge auf Messen auch eine Wissensakkumulation und ein Wissenstransfer: Der Anblick fremder Waren animiere die Einheimischen zur Nachahmung, zum Fleiß und zu Innovationen; die Fabrikanten könnten ihre Kenntnisse und Fähig-

20 StaM, MR 2846, o. V. [Wüstenfeld] an Bürgermeister und Rat, 1751.

21 StaM, MR 2846, passim; NLA, Hann 93, Nr. 2704, S. 57.

22 NLA, Hann 93, Nr. 2704, S. 27 ff..

23 NLA, Hann 93, Nr. 2704, S. 57.

keiten mehren und verbessern. Die Messe wurde also auch als Markt für Ideen angesehen und sogar mit wissenschaftlichen Einrichtungen gleichgesetzt: *Hingegen die höheren Wissenschaften auf den Academien ihren Sitz haben, wo sie durch das commercium mit dem gesamten gelehrten Publico zum Wachsthum und zur Vollkommenheit gebracht werden: so sind Meßen die Sammelplätze aller Künste und Manufakturen*²⁴. Ausländische Fachkräfte würden sich in der Nähe einer Messe ansiedeln²⁵, wie überhaupt die Bevölkerung im ganzen Lande zunehmen würde. Selbst die Universität Göttingen erhalte einen Zulauf von Studenten, weil *fremde Kauffleuthe bewogen werden, ihre Söhne daselbst Studiren zu laßen weilen sie Gelegenheit haben, ein Auge auff Sie zu haben und ihnen ihre wexels mit Bequemlichkeit zu über machen*²⁶.

Auch die fiskalischen Interessen des Territorialstaates wurden bedient: Die landesherrlichen Einkünfte würden durch die Messe um ein Vielfaches steigen; nicht nur die Zoll- und Procent-Gelder würden die Kassen füllen, sondern auch die erhöhten Licenteinnahmen, da mehr Fremde im Lande konsumierten und die Einwohner selbst reicher würden²⁷. Außerdem stiegen durch die Standmieten, das Waagegeld usw. auch die Einkünfte der Messestadt, die daher mehr Steuern an die Landesregierung abführen könnte²⁸. Die Messe wäre überhaupt für die städtische Wirtschaft als ganze vorteilhaft, denn nicht nur der Handel, sondern auch die Handwerker, wie Bäcker, Brauer oder Schuhmacher hätten durch den Besucherandrang zusätzlichen Verdienst; ja sogar die Armen bekämen mehr Almosen²⁹.

Nach diesen Darstellungen wurden mit einer Messe praktisch alle kameralistischen Zielsetzungen erfüllt. Handel, Manufakturen und Bevölkerungswachstum würden gefördert, die landesherrlichen Einnahmen erhöht, die Handelsbilanz aktiviert; kurz: von der Messe wurden strukturelle Impulse auf die gesamte Wirtschaft erwartet. Diese wohltätigen Effekte waren jedoch nicht unumstritten. Andere Meinungen bezweifelten nicht nur den Ursache-Wirkungszusammenhang zwischen Messen und Wirtschaftswachstum, sondern wiesen auch auf mögliche schädliche Folgen hin.

So sei eine Messe keine notwendige Voraussetzung für eine blühende Wirtschaft. England, Holland und Hamburg hätten beispielsweise keine, seien aber trotzdem große Handelsnationen. Umgekehrt sei der Erfolg einer Messe nicht garantiert. So sei Preußen kürzlich mit dem

24 NLA, Hann 93, Nr. 2704, S. 26 f.; S. 34.

25 NLA, Hann 93, Nr. 2704, S. 27; StaM, MR 2846, o. V., o. D., Punkt 7.

26 StaM, MR 2846, o. V., Punkt 8.

27 NLA, Hann 93, Nr. 2704, S. 28.

28 NLA, Hann 93, Nr. 2704, S. 58.

29 StaM, MR 2846, o. V., Punkt 5 und 6.

Versuch, eine solche Veranstaltung anzulegen, gescheitert³⁰.

Die Breitenwirkung der Messe sei überhaupt sehr zweifelhaft, indem nicht einheimische Manufakturwaren gehandelt werden könnten, sondern vornehmlich Wechsel, *folglich das ganze Werck auf Krähmerey hinausläuft*³¹ und nur einzelne Kaufleute, nicht die ganze Stadt oder das ganze Land von ihr profitierten³². Und selbst wenn die Gründung einer erfolgreichen Messe gelänge, könnte sich diese als nachteilig erweisen, wenn das Land aufgrund eines Mangels an Rohstoffen, Manufakturwaren und bedeutendem Handel vom Ausland abhängig sei, denn diese Abhängigkeit werde durch die Messe nicht beendet. Man hätte nicht nur den Widerspruch anderer Handelszentren und die Eifersucht der Nachbarstaaten zu befürchten. Es bestünde auch die Gefahr, dass die einheimischen Produkte der ausländischen Konkurrenz nicht Stand halten könnten, während gleichzeitig die fremden Kaufleute den Handel an sich ziehen, also auf den Messen nur von fremden Händlern mit fremden Waren gehandelt würde, oder diese Rohstoffe aufkauften, sie im Ausland veredelten und dann im Land mit Profit wieder verkauften, was auch zu einem signifikanten Geldabfluss führen würde. Die einheimischen Händler, die mit Importen handelten, könnten dadurch, dass diese von den Fremden selbst eingeführt und vertrieben werden, ruiniert werden. Weiterhin könnte der Handel der Auswärtigen die königlichen Zolleinnahmen sogar verringern, da diese mehr Waren zollfrei (wie bei Messen üblich) ins Land bringen, als sie während der Messe absetzen könnten und sie danach noch verkauften. Für den Binnenhandel selbst könnte sie sich auch als nachteilig erweisen, weil der Handel ausschließlich auf den Messen getätigt werden, außerhalb aber brach liegen könnte³³. Handel und Gewerbe könnten also gleichermaßen Schaden leiden.

Die Funktion der Messe innerhalb und für die Wirtschaft wurde also ambivalent beurteilt. Ob mit ihr kameralistische Ziele erreicht werden konnten, wurde letztendlich von der Art und Struktur der Handelsbeziehungen abhängig gemacht, und somit auch von der wirtschaftsräumlichen Lage³⁴.

Ob Münden über eine vorteilhafte wirtschaftsräumliche Lage verfügte, und ob es überhaupt als Standort für eine Messe geeignet war, wurde ebenfalls kontrovers diskutiert, da seine Anziehungskraft auf Waren und Besucher umstritten war. Das fing schon mit der geographischen Lage an. Verorteten die Befürworter die Stadt im Herzen des Deutschen Reiches, nahm für die Gegner eher Frankfurt diesen Platz ein³⁵. Über ihre Bedeutung als Handelszentrum stimmte

30 NLA, Hann 93, Nr. 2704, S. 9 ff..

31 NLA, Hann 93, Nr. 2704, S. 12.

32 NLA, Hann 93, Nr. 2704, S. 9.

33 NLA, Hann 93, Nr. 2704, S. 9 ff..

34 NLA, Hann 93, Nr. 2704, S. 13.

35 NLA, Hann 93, Nr. 2704, S. 20; S. 14.

man auch nicht überein. Die einen sahen sie als zentralen Umschlagplatz für den Nord-Süd Handel, mit bedeutenden Austauschbeziehungen zu Hessen, Thüringen und dem Eichsfeld³⁶. Die anderen bezweifelten dagegen, dass Münden den Haupthandel in der Grenzregion an sich zog oder ziehen könnte³⁷.

Dass die Stadt an drei Flüssen gelegen war, konnte an dieser Einschätzung auch nichts ändern. Zwar hätte man damit gegenüber Braunschweig einen Vorteil, nicht aber gegenüber Frankfurt, dessen Flusssanbindungen es mit ganz Europa vernetzen würden. Auch könne eigentlich nur die Weser als Handelsstrom bezeichnet werden, *hingegen die Fulda und Werra nicht viel bringen würden*³⁸. Die Flüsse an sich seien darüber hinaus auch kein so wichtiger Standortfaktor, weil sie nicht das ganze Jahr über befahrbar seien und die Kaufleute ihre Waren der größeren Sicherheit wegen lieber auf dem Landweg transportieren lassen würden³⁹.

Die Unterstützer des Projektes hingegen wiesen darauf hin, dass auf den Flüssen die Messwaren günstig und schnell hin und zurück transportiert werden könnten, während die nicht verkauften Güter ohne Probleme weiter auf die Frankfurter und Braunschweiger Messen geschickt werden könnten⁴⁰. Die Nähe zu diesen Messen galt jedoch nicht nur als Vorteil. Skepsis bestand darüber, ob die Mündener Messe von ausreichend Kaufleuten frequentiert werden würde, da in der Region schon acht Messen im Jahr stattfanden, von denen besonders die Frankfurter eine zu große Strahlkraft hätten, als dass sich in so großer Nähe eine neue Messe etablieren könnte⁴¹. Von der anderen Seite wurde hingegen gerade diese Nähe als Garant für den Erfolg angesehen. Denn es *gehen die Waaren, so von Hamburg nach der Braunschweiger Meße gegangen, und von da nach Frankfurt weiter gebracht wie auch die, so aus England, Holland und Bremen ... abgeschickt werden, gesamt [!] durch Münden*⁴². Die Besucher würden aufgrund dieser Tatsache von allein kommen, weil sie, wenn sie von der Braunschweiger zur Frankfurter Messe zögen, ohnehin über Münden reisen müssten. Sie könnten daher Waren, die sie in Braunschweig nicht verkauft hatten, in Münden absetzen, und solche, für die sie auch dort keine Abnehmer fanden, weiter mit nach Frankfurt nehmen⁴³. So wäre weder ein Mangel an Waren noch an Besuchern zu befürchten, so dass *wir ... uns einen überfluß in allen Sorten versprechen [können] weilen alle Kauff Leuthe dahin eilen, wo sie einen Debit sich*

36 NLA, Hann 93, Nr. 2704, S. 35.

37 NLA, Hann 93, Nr. 2704, S. 14.

38 NLA, Hann 93, Nr. 2704, S. 15.

39 NLA, Hann 93, Nr. 2704, S. 16.

40 StaM, MR 2846, Bürgerdeputierte an Kgl. Regierung, 01.04.1735.

41 NLA, Hann 93, Nr. 2704, S. 17 f..

42 NLA, Hann 93, Nr. 2704, S. 36. Diese Behauptung ist zu bezweifeln.

43 StaM, MR 2846, Hüpeden, Ballauff, Rittmeyer, Rosenbach, Lufft, o. D..

*versprechen können*⁴⁴. Dagegen sprach allerdings, dass schon die Mündener Jahrmärkte nur wenige Besucher anlockten und man daher Grund hatte, an der Anziehungskraft einer Messe zu zweifeln⁴⁵.

In einer hohen Besucherzahl sahen die Skeptiker allerdings auch ein Problem. Sie befürchteten, dass die Stadt für einen Messeandrang zu klein, für die Ausstellung und Lagerung der Waren ebenso wenig Platz vorhanden wäre wie für die Gäste und Fuhrwerke. Doch auch für solche praktischen Probleme hatten die Mündener schon Lösungsmöglichkeiten parat. So könnten die Fuhrwagen auf den Dörfern der näheren Umgebung geparkt werden, die Waren könnte man im Rathaus sowie auf den Dachböden des Solderhauses lagern. Als Verkaufsräume wurden mehrere Gebäude und Plätze der Stadt in Betracht gezogen, so das Schloss, der Marktplatz, der Kirchhof und verschiedene Privathäuser Mündener Bürger, darunter diejenigen der größten Kaufleute. Die Gäste könnten in den 540 Bürgerhäusern logieren, die zwar nicht groß, aber hoch gebaut seien, oder in verschiedenen Wirtshäusern und Pensionen in der Umgebung⁴⁶. Es wären zwar einige Baumaßnahmen erforderlich, um die Häuser herzurichten und mit Gewölben auszustatten, jedoch könnte dies mit geringen Kosten bewerkstelligt werden. Abgesehen davon, dass auch in Braunschweig chronischer Platzmangel bestehe und die Kaufleute auch nicht an ihrer Bequemlichkeit, sondern ihren Geschäften interessiert seien, sei dieser sogar von Vorteil: *Ja! je kleiner der Ort, desto ansehnlicher muß der Zins werden, den ein jeder aus der Vermietung seiner zimmer Ziehen kan*⁴⁷.

So wie die Meinungen über die Eignung Mündens als Messestadt auseinander gingen, so unterschied sich auch die Bewertung des Beitrags, den die Kaufleute für den Erfolg oder Misserfolg der Veranstaltung leisteten. So bestanden Zweifel daran, ob die mündenschen Händler überhaupt das für Messkaufleute erforderliche Format besaßen. Denn eine Messe erfordere *Capitalisten, welche grosse Stapel halten können*⁴⁸, also einen hohen Kapital- und Warenstock, den die Mündener aber nicht zu unterhalten im Stande seien. Doch auch zu diesem Punkt gab es eine gegenteilige Einschätzung. Die Mündener Kaufleute könnten bedenkenlos mit dem Aufbau der Messe betraut werden, denn sie unterhielten rege Handelsbeziehungen bis nach Polen, Tschechien, Österreich und Italien; auch in Holland und England seien sie wohl bekannt. Da sich entsprechend ihr Kredit auf halb Europa erstreckte, könnten sie sich auch als Bankiers betätigen und Wechsel ausstellen. Der Messe würde es folglich nicht an At-

44 StaM, MR 2846, C. W. Wüstenfeld, Pro Memoria, 03.07.1750.

45 StaM, MR 2846, Bürgermeister Hilegardt, in curia: Ohngefährliches und Pflichtmässiges Gedenken ..., 21.07.1738.

46 NLA, Hann 93, Nr. 2704, S. 17; 37 f.; StaM, MR 2846, Hüpeden, Ballauff, Rittmeyer, Lufft, o. D..

47 StaM, MR 2846, o. V. [Wüstenfeldt], an Bürgermeister und Rat, 1751.

48 StaM, MR 2846, Die anzuliegende Messe oder Jahr Markt betr., o. D..

traktivität mangeln. Auch *fehlet es [den Händlern] nicht ... an Wissenschaft ... ihre Handlungen allenthalben blühend zu machen, als es ihnen bishero nur an bequemer Gelegenheit gefehlet, Münden wieder in den ehemaligen gewünschten Flor der Handlung zusetzen*⁴⁹. Die Anlegung einer Messe könnte eine solche Gelegenheit sein, so dass man hier den gegenseitigen Nutzen sah, den Messe und Händler einander bringen würden.

Dass die ausländischen Kaufleute die einheimischen verdrängten, wie es in den Bedenken zur Messe formuliert worden war, sei hingegen nicht zu befürchten. Als „Beweis“ wurde Braunschweig angeführt, dessen Händler mit der Messe vollauf zufrieden seien⁵⁰. Die Bedenken-träger konnten ein gewisses Unwohlsein ob des Einflusses des Handels auf das ökonomische Geschehen jedoch nicht verbergen, da er zu viele Unsicherheiten und Unwägbarkeiten mit sich bringe. So wurde darauf hingewiesen, dass die fremden Händler unberechenbar und unkontrollierbar seien. Sie könnten sich durch ihre bestehenden Geschäftsverbindungen davon abhalten lassen den neuen Messeort zu besuchen, oder, wenn sie doch kämen, sich den geltenden Sitten und Gesetzen nicht unterwerfen. Überhaupt *dependiret das Haupt-Werck von dem freyen Willen der Kauff-Leute, einer eigensinnigen und interessierten Nation*⁵¹.

Anders verhielt es sich bei gezielten politischen Eingriffen. Es ging niemand davon aus, dass die Messe gleichsam von selbst florieren würde. Standen im Zentrum der Argumentation zwar die Voraussetzungen bzw. Vorteile einer erfolgreichen Messe, beschäftigte man sich auch mit den notwendig zu ergreifenden Maßnahmen. Neben der Wegeausbesserung und der Schaffung der erforderlichen Unterbringungs- und Verkaufsmöglichkeiten spielten rechtliche, organisatorische und finanzpolitische Vorkehrungen eine große Rolle. So musste man Maßordnungen erlassen⁵² und einige Jahre lang die Zollfreiheit auf ausländische Waren sowie eine etwa 20-jährige Akzisierungsfreiheit gewähren⁵³; vor allen Dingen musste aber ein Wechselrecht eingeführt und ein Handelsgericht eingesetzt werden, damit alle auf der Messe entstehenden Streitigkeiten *in der Kürtze entschieden werden können*⁵⁴. Von all diesen Institutionen hatte man Kenntnis durch die Braunschweiger, Leipziger und Frankfurter Messen und stellte den Zusammenhang zwischen diesen Einrichtungen und dem Erfolg der Messe her. So diskutierte man auch, ob nicht das Wechselrecht und das Handelsgericht von diesen Städten übernommen werden könnte⁵⁵.

49 StaM, MR 2846, o. V. [Wüstenfeld] an Bürgermeister und Rat, 1751.

50 StaM, MR 2846, o. V. [Wüstenfeld], an Bürgermeister und Rat, 1751.

51 NLA, Hann 93, Nr. 2704, S. 10.

52 NLA, Hann 93, Nr. 2704, S. 10.

53 NLA, Hann 93, Nr. 2704, S. 29; S. 86.

54 NLA, Hann 93, Nr. 2704, S. 89.

55 NLA, Hann 93, Nr. 2704, S. 90.

Der König ersann im Angesicht dieser gegensätzlichen Einschätzungen einen Kompromiss: 1738 beschied er, dass statt einer Messe zunächst ein außerordentlicher Jahrmarkt mit besonderen Privilegien abgehalten werden sollte, zu dem nähere Ausführungen erwartet wurden⁵⁶. Zweifellos geschah dies, um die Aussichten einer erfolgreichen Messe besser einschätzen zu können.

Der Mündener Magistrat machte sich daraufhin eifrig an die Ausarbeitung. Dass die Stadt nur noch einen Jahrmarkt, keine Messe mehr bekommen sollte, störte die Ratsherren nicht weiter, da sie das Ganze offenbar nur für Wortklauberei hielten. Intern wurde weiterhin von „Meße“ gesprochen, und auch die Messprivilegien und -institutionen blieben fester Bestandteil der weiteren Planungen.

Diese wurden in der Folge sehr konkret. Man diskutierte detailliert unter anderem Zeitpunkt (die Messe sollte mit den regionalen Messe- und Erntezyklen abgestimmt werden), Dauer, Steuererleichterungen, Vorkehrungen für die Lebensmittelversorgung, Unterbringung von Mensch und Tier und die Finanzierung der Gewölbe. Auch der Correspondence der Kaufleute wurde eine hohe Bedeutung zum Gelingen des Projekts beigemessen. So könnten diese ihren Handelspartnern von der neuen Messe berichten⁵⁷ und, um sicherzustellen, dass sie auch wirklich kamen, darauf dringen, dass die Zahlung der Wechsel auf die Mündener Messe terminiert wurde⁵⁸. Überhaupt wurde stark auf „Werbung“ gesetzt: *ratifications-Briffe, Ausschreiben und Nachrichten, worinnen obiges in der Welt publiq und bekandt zu machen, auch gedruket, und durch die hiesige kauff Leuthe an ihre correspondenten gesandt, auch den Zeitungsschreibern communiciret werden müste*⁵⁹, seien für den Erfolg unabdingbar.

Obwohl man bis hin zu den Komödien, die vor dem Rathaus zur Belustigung des Publikums und seiner Herbeiziehung aufgeführt werden sollten⁶⁰, alles genau durchdacht und durchplant hatte, verlief das Projekt letztendlich im Sande. Welche Gründe genau dafür ausschlaggebend waren, ist nicht sicher. In einem leider undatierten Bericht an die Königliche Regierung „Eine in Münden anzulegende Meße betreff. Dubia“ wurden sowohl die allgemeinen Bedenken als auch die Zweifel an der Eignung Mündens wiederholt⁶¹. Ein offizieller Ablehnungsbescheid erfolgte jedoch nicht. Die Idee der Messe kam in den folgenden Jahren immer mal wieder auf, wurde etwa vom Magistrat 1748 als geeignete Maßnahme zur Förderung des städtischen

56 NLA, Hann 93, Nr. 2704, S. 110.

57 StaM, MR 2846, Hüpeden, Ballauff, Rittmeyer, Rosenbach, Lufft, o. D. [1738].

58 StaM, MR 2846, Brunsich, 19.07.1738.

59 StaM, MR 2846, Hüpeden, Ballauff, Rittmeyer, Rosenbach, Lufft, o. D. [1738].

60 StaM, MR 2846, Brunsich, 19.07.1738.

61 NLA, Hann. 93, Nr. 2704, S. 111 f.

Handwerks vorgeschlagen⁶². Sie stieß jedoch auf keine Resonanz mehr. Münden bekam noch nicht einmal einen zusätzlichen Jahrmarkt. 1778 wurde berichtet, dass die Stadt mit sechs ordentlichen Jahrmärkten privilegiert war. Von einem außerordentlichen Jahrmarkt oder gar einer Messe war aber nicht die Rede. Zudem wurden nur vier dieser Märkte abgehalten⁶³; ein weiterer Hinweis darauf, warum der Plan nicht realisiert wurde: Die Besucherfrequenz war wahrscheinlich doch als zu gering prognostiziert worden.

Ein Mangel an Fachkompetenz, an theoretischen und empirischen Kenntnissen lässt sich den Beteiligten nicht vorwerfen. In der wirtschaftspolitischen Diskussion befand man sich im Kurfürstentum Hannover auf dem neuesten Stand. Die kameralistisch-merkantilistische Lehre hatte man rezipiert und durchdrungen, sich ihre Zielsetzungen zu Eigen gemacht, „wirtschaftswissenschaftliche“ Ursache-Wirkungszusammenhänge begriffen und ein großes Repertoire von Maßnahmen abrufbereit, zu denen infrastrukturelle, rechtliche, organisatorische und finanzpolitische Vorkehrungen ebenso gehörten wie „Werbung“. Man besaß das erforderliche Wissen über die die lokalen Bedingungen, die regionalen Wirtschaftsstrukturen sowie über Handelsabläufe und -gepflogenheiten und berücksichtigte diese in der Planung oder machte sie sich zunutze, wie etwa bei der Orientierung an bereits bestehenden Messen oder bei der Idee, den Termin für die Einlösung von Wechseln auf die Mündener Messe zu legen.

Obwohl sich somit alle Gutachten und Vorschläge im selben Wissenssystem bewegten und auch die selbe paradigmatische Ausrichtung besaßen, unterschieden sich die Interpretationen der lokalen bzw. wirtschaftsräumlichen Bedingungen und damit auch die Beurteilungen der Erfolgsaussichten einer Mündener Messe diametral. Dabei vermischten sich abstrakte Erwägungen und konkrete Bewertungen, denn diejenigen, die einer Messe an sich skeptisch gegenüber standen, hegten auch Zweifel daran, ob Münden für eine solche Veranstaltung geeignet wäre und umgekehrt. Die Wirtschaftstheorie ließ sich also nicht ohne weiteres umsetzen und bot aufgrund der spezifischen lokalen und regionalen Voraussetzungen nur eine begrenzte Orientierung.

Nun ließe sich einwenden, dass die gegensätzlichen Gutachten nicht aus der Diskrepanz zwischen Theorie und Praxis resultieren, sondern lediglich daraus, dass die einen versuchten, die Theorie der Realität anzupassen und die anderen, die Realität der Theorie. In der Tat erscheint es aus heutiger Sicht völlig abwegig, dass eine Mündener Messe insbesondere gegen die Konkurrenz des für eine derartige Veranstaltung doch sehr nahen Frankfurts, das neben Leipzig

62 StaM, MR 2660, Actum Münden in Curia, den 14., 15. und 21.03.1748.

63 StaM, MR 2849, Bürgermeister und Rat an Kgl. Regierung, 21.05.1778.

die wichtigsten Messen des Reiches abhielt, hätte bestehen können oder sogar, wie von den Befürwortern des Projekts vorhergesagt, nach Frankfurt nur noch diejenigen Waren gelangen würden, die weder in Braunschweig noch in Münden einen Abnehmer gefunden hatten, also nur noch die dritte Wahl. Doch trotz der zugegeben teils stark beschönigenden Beschreibungen und naiven Prognosen ist nicht allein mangelnder Realitätssinn für die divergierenden Beurteilungen verantwortlich zu machen. Denn erstens waren im Zusammenhang mit der Wiedererrichtung der Braunschweiger Messen 1671 ähnliche Bedenken formuliert worden⁶⁴, die sich aber angesichts des Erfolgs als unbegründet heraus gestellt hatten. Zweitens ging man auf Einwände durchaus ein, indem man sie entweder entkräftete bzw. relativierte (wie etwa bei der Diskussion um die Vorteilhaftigkeit der Flüsse), oder versuchte, vorhandene Schwachpunkte, beispielsweise den befürchteten Besuchermangel, durch geeignete Maßnahmen zu beheben.

Gerade dieser letzte Punkt verweist auf den zentralen Aspekt in der Diskussion um die Messe zu Münden: Es ging darum, Möglichkeiten und Grenzen politischer Interventionen auf das Wirtschaftsgeschehen auszuloten. Hierin unterschieden sich Gegner und Unterstützer des Projekts grundlegend. Erstere machten Erfolg oder Misserfolg vorrangig von den wirtschaftsräumlichen Bedingungen und Verflechtungen abhängig. Politischen Eingriffen wurde lediglich ein flankierender und verstärkender Effekt zugeschrieben. Man ging nicht davon aus, dass sie eine wirtschaftsstrukturelle Transformation zur Folge haben würden oder die ökonomische Eigendynamik außer Kraft setzen könnten. Dagegen gingen die Befürworter davon aus, dass mit einer Messe die ökonomische Eigendynamik gerade erst in Gang gesetzt werden würde. Sie schrieben politischen Eingriffen also einen initiierenden und verändernden Effekt zu. Entsprechend sahen sie einen sehr viel größeren Handlungsspielraum der Akteure, auf die vorhandenen Bedingungen gestaltend einzuwirken.

Zu diesen Akteuren zählten sie, und hier besteht eine weitere Abweichung zu den Skeptikern, auch die Kaufleute, die vor allen Dingen durch die gezielte Mobilisierung ihrer Geschäftsbeziehungen maßgeblich zum Gelingen des Unternehmens beitragen könnten. Die Kaufleute wurden somit als weitere Komponente bzw. Instrument der Wirtschaftspolitik begriffen. Die Bedenkenträger hingegen betrachteten den Handelsstand mit Argwohn. Sie ordneten ihn der ökonomischen, nicht der politischen Sphäre zu, was sich darin ausdrückt, dass sie das Verhalten der Kaufleute als unberechenbar und allein von Eigennutzen motiviert beschrieben.

Es bestand also weder Klarheit über das eigene Entfaltungspotential innerhalb bestehender wirtschaftsräumlicher Strukturen, noch über Möglichkeiten und Wirksamkeit politischer Ein-

64 Dehessels, S. 166.

flussnahme. Und auch über die Funktion der Kaufleute innerhalb und für die Handelspolitik war man sich nicht einig, wobei sowohl normative Bewertungen („eigensinnige und interessierte Nation“) als auch praktische Gesichtspunkte (zum Beispiel, ob die mündenschen Händler überhaupt zu Messkaufleuten taugten) eine Rolle spielten.

Mit all diesen Problemen wurde man auch in der Praxis konfrontiert, doch auch dort konnte man sie nicht lösen. Denn die unterschiedlichen Interpretationen und Bewertungen waren keineswegs rein sachlichen Ursprungs, sondern stark von Interessen geprägt, was sich deutlich im Zusammenhang mit der Gründung der Leinsamensozietät zeigt.

3.2. Die Leinsamensozietät

1731 initiierte die Landesregierung das Projekt einer Leinsamensozietät, die den besonders hochwertigen baltischen Leinsamen aus der ersten Hand beziehen und dadurch die Einkaufspreise senken, die inländischen Kaufleute von der Willkür Bremens und Lübecks befreien und die Qualität des kurhannoverschen Flachses verbessern sollte. Sie plante, die Leinsamenhändler aller Städte und Flecken Kurhannovers in einer Sozietät zu vereinigen, welche einmal im Jahr auf eigene Rechnung den Leinsamen direkt aus den Ostsee-Ländern ziehen sollte.

Weil die Geheimen Räte in Erfahrung gebracht hatten, dass Lübeck mit Berufung auf sein Stapelrecht den hannoverschen Leinsamen nicht passieren lassen würde, hatten sie beschlossen, den Import über Wismar laufen zu lassen, von wo sie auch schon nähere Erkundigungen, beispielsweise über Verfügbarkeit von Schiffen und Höhe der Frachtkosten, eingeholt hatten. Dennoch wollte man auf die Meinungen der hauptsächlich betroffenen Städte Lauenburg, Hannover, Lüneburg, Uelzen und Celle nicht verzichten, deren Magistrate sich mit den dortigen Leinsamenhändlern beratschlagen sollten⁶⁵.

Die Lüneburger Händler, denen der Plan der Landesregierung kommuniziert wurde, reagierten verhalten. Sie hielten es für besser, wenn jede Stadt für sich eine Sozietät gründen würde und plädierten dafür, den Leinsamen statt über Wismar doch über Lübeck kommen zu lassen⁶⁶. Ganz ähnlich fiel auch die Stellungnahme der Kagelbrüder aus, die sich von dem Projekt offensichtlich in erster Linie angesprochen fühlten, denn in der Folge äußerte sich nur noch diese Handelsorganisation zur Leinsamensozietät.

Die Kagelbrüder hielten die Gründung einer solchen Gesellschaft zwar prinzipiell für eine gute Idee, nicht aber den Plan, die Route Wismar – Lauenburg für den Import zu wählen. Die

65 StaL, H1, Nr. 181, Kgl. Regierung, 10.05.1731.

66 StaL, H1, Nr. 181, Actum Lüneburg auf der Schreiberey, 06.06.1731.

Kosten für den Landtransport nach Lüneburg und weiter ins Landesinnere seien zu hoch. Hingegen hätte man, wenn man den Samen über Lübeck und Lüneburg einfuhrte, nicht nur niedrigere Transportkosten, sondern auch mehr Transportmöglichkeiten, da sowohl der Wasser- als auch der Landweg offen stünde. Problematisch sei an dieser Option zwar das Lübecker Stapelrecht, doch könne die Landesregierung deswegen, wie schon 1729 erfolglos geschehen, mit der Hansestadt in Verhandlung treten, zumal diese gerade Lüneburg den freien Handel erlauben müsste, habe man doch den Lübeckern im Jahre 1535 20000 Mark gezahlt, um dasselbst einen freien Salzhandel treiben zu können⁶⁷.

Obwohl auch der Magistrat den Zweifeln der Kagelbrüder zustimmte⁶⁸, hielt die Landesregierung am Wismar-Plan fest und beauftragte Lüneburg, mit der Ostseestadt über günstigere Konditionen zu verhandeln⁶⁹.

Das Kalkül der Kagelbrüder, über die Leinsamensozietät für ihren Handel in Lübeck bessere Bedingungen herauszuschlagen, war also nicht aufgegangen, was diese dazu veranlasste, nochmals an den Magistrat zu schreiben. Neben der erneuten Aufzählung der Nachteile der Route Wismar – Lauenburg, die bezeichnenderweise erst am Schluss des Briefes erfolgte, beschwerten sie sich ausführlich über die Lübecker Handelspolitik und indirekt auch über die mangelnde Unterstützung der Obrigkeit in dieser Angelegenheit: Die große Reichsstadt hindere nur den Handel der hannoverschen Kaufleute, nicht aber denjenigen der Brandenburger und Hamburger. Diese Diskriminierung müsse beendet werden. Lübeck sei der *Paß zur Ostsee*, der ihnen nicht versperrt werden dürfe. Die Landesregierung solle sie daher gegen Lübeck unterstützen und die Stadt zwingen, entweder die im 16. Jahrhundert (angeblich) gezahlte Geldsumme zurückzuzahlen oder den Lüneburgern den freien Handel endlich zu gestatten⁷⁰.

Währenddessen waren die Verhandlungen mit Wismar weiter gediehen⁷¹, wodurch die Kagelbrüder, die vom aktuellen Stand unterrichtet worden waren, sich in ihren Vorbehalten noch mehr bestärkt fühlten: Sollte die Leinsamensozietät ihre Ware tatsächlich über Wismar beziehen, könnte sie mit den Lübecker Preisen nicht mithalten, weil die Lübecker aufgrund ihrer engen Handelsbeziehungen zu den baltischen Staaten den Samen sehr viel günstiger verkaufen könnten als die Kurhannoveraner. Halte man also an dem Plan fest, seien sie nicht gewillt, der Sozietät beizutreten.⁷²

67 StaL, H1, Nr. 181, Vorsteher und sämtliche Membra der Kagelbrüderschaft an Bürgermeister und Rat, 25.06.1731.

68 StaL, H1, Nr. 181, Bürgermeister und Rat an Kgl. Regierung, 03.06.1731.

69 StaL, H1, Nr. 181, Kgl. Regierung an Bürgermeister und Rat, 18.08.1731.

70 StaL, H1, Nr. 181, Kaufmann- und Kagelbrüderschaft an Bürgermeister und Rat, 25.09.1731.

71 StaL, H1, Nr. 181, Bürgermeister und Rat der Stadt Wismar an Bürgermeister und Rat der Stadt Lüneburg, 05.05.1732.

72 StaL, H1, Nr. 181, Kaufmanns- und Kagelbrüderschaft an Bürgermeister und Rat, 14.10.1732.

Wieder folgte der Magistrat in seinem Bericht an die Landesregierung der Darstellung der Kagelbrüder und sprach sich dafür aus, nochmals mit Lübeck zu verhandeln, wozu sich die Kagelbrüder bereits erboten hatten⁷³. Obwohl man in Hannover diesem Vorhaben nach wie vor skeptisch gegenüber stand, erklärte man sich bereit den Leinsamenhandel mit Lübeck zu unterstützen, wenn es denn zu einer Einigung kommen sollte, wollte aber währenddessen die Zusammenarbeit mit Wismar weiter vorantreiben⁷⁴.

Der Lüneburger Magistrat wandte sich daraufhin an Lübeck, erhielt von dort jedoch eine abschlägige Antwort⁷⁵. Doch auch nach dieser eindeutigen Absage wollte er sich nicht geschlagen geben. In einem erneuten Bericht nach Hannover schlug er vor, Lübeck durch einen Handelsboykott und Beschlagnahme seiner Schiffe auf der Steknitz zu zwingen, allen Kurhannoveranern und vor allem den Lüneburgern die freie Durchfuhr zu erlauben⁷⁶.

Für die Landesregierung hingegen hatte sich die Lübecker Option nun erledigt. Sie wies den Magistrat an, die Verhandlungen mit Wismar wieder aufzunehmen⁷⁷.

Der weitere Gang dieser Verhandlungen ist nicht überliefert, doch sie verliefen letztlich ergebnislos. Denn 1736 informierte die Landesregierung Lüneburg darüber, dass die im letzten Jahr gegründete Leinsamensozietät in Kürze Rigaer Leinsamen kaufen und ihn über Lübeck einführen werde⁷⁸. Wie man sich schließlich geeinigt hatte, ist nicht bekannt, doch bezog man den Leinsamen tatsächlich nicht von Lübecker Zwischenhändlern, sondern von einem eigenen, von der Königlichen Regierung autorisierten Faktor, der den Samen direkt in Riga einkaufte⁷⁹.

Trotz der Wahl der von den Kagelbrüdern favorisierten Option waren diese an der neuen Handelskompanie nicht beteiligt – sie wurde in Lauenburg von Lauenburger Kaufleuten gegründet. Seitens der Geheimen Räte versuchte man zwar, sowohl den Kreis der Mitglieder zu erweitern, indem alle vermögenden Kaufleute des Landes aufgefordert wurden, sich der Sozietät anzuschließen, als auch deren Absatz zu fördern, indem alle Leinsamenhändler angehalten wurden, ihren Bedarf dort zu decken⁸⁰, stieß aber mit beidem nur auf eine geringe Resonanz.

Warum dies so war, erklärt ausführlich eine Stellungnahme der Kagelbrüder⁸¹, in der sie dar-

73 StaL, H1, Nr. 181, Bürgermeister und Rat an Kgl. Regierung, 10.10.1732.

74 StaL, H1, Nr. 181, Kgl. Regierung an Bürgermeister und Rat, 13.11.1732.

75 StaL, H1, Nr. 181, Bürgermeister und Rat der Stadt Lübeck an Bürgermeister und Rat der Stadt Lüneburg, 13.12.1732.

76 StaL, H1, Nr. 181, Bürgermeister und Rat an Kgl. Regierung, 20.12.1732.

77 StaL, H1, Nr. 181, Kgl. Regierung an Bürgermeister und Rat, 09.03.1733.

78 StaL, H1, Nr. 181, Kgl. Regierung an Bürgermeister und Rat, 28.02.1736.

79 StaL, H1, Nr. 181, Kgl. Verordnung vom 21.12.1735.

80 StaL, H1, Nr. 181, Verordnung vom 21.12.1735; Kgl. Regierung an Bürgermeister und Rat, 28.02.1736.

81 Im Folgenden nach StaL, H1, Nr. 181, Vorsteher und übrige Membra der kagelbrüder Gesellschaft alhie, an Bürgermeister und Rat, 23.06.1736.

legten, warum sie der Leinsamensozietät nicht beitreten und bei dieser auch keine Vorbestellungen tätigen wollten. Zunächst fehlte es ihnen an konkreten Informationen über das Geschäftsmodell. Zwar hätten sie ihren Anwalt beauftragt bei dessen Reise nach Hannover solche zu beschaffen. Dieser sei jedoch mit leeren Händen zurückgekehrt, so dass man sich mit den spärlichen Angaben begnügen müsse, die man einem königlichen Reskript entnommen habe, nämlich die Einsetzung eines Faktors in Riga und die Lieferung über Lübeck. Daraus lasse sich wiederum schlussfolgern, dass das Projekt wenig Erfolg versprechend sei: Sei der Faktor ein Kurhannoveraner, fehle es ihm in Riga an Geschäftskontakten. Während die Lübecker und Bremer dort eigene Kontore unterhielten, ihre Korrespondenten enge Verbindungen zu den Rigaer Bauern und Leinsamenhändlern pflegten und sie sich daher den besten Samen sichern könnten, würde der neue Faktor *gewiß die ersten Jahre das letzte und den Wrack bekommen*. Bestellte man hingegen einen Ortsansässigen zum Faktor, würde man ebenfalls auf Schwierigkeiten stoßen, weil jeder fähige Geschäftsmann den Eigen- dem Faktorhandel vorziehe, für den er nur eine kleine Provision bekomme. Erwürbe der Faktor aber den Leinsamen von einem Rigaer, *bekommen wir solchen eben so wenig wie Lübecenses aus der ersten Hand*.

Die hier angesprochenen Probleme, sich in ein bereits fest etabliertes Handelsnetz zu drängen, beschränkten sich nach Ansicht der Kagelbrüder nicht nur auf die Wahl des Mittelsmanns. Auch der Einkaufspreis sei für die Lauenburger zwangsläufig höher als für die konkurrierenden Hanseaten. Dies sei dadurch bedingt, dass letztere nicht gegen Bargeld, sondern gegen Tauschwaren handelten. Dieser Tauschhandel sei sehr viel profitabler, da die Tauschwaren in Livland und Kurland mehr wert seien als ihr Geldwert, so dass die dortigen Leinsamenhändler den Leinsamen vergleichsweise preiswert abgeben würden. Hinzu komme noch, dass die Lübecker die Hin- und Rückfracht mit ihren eigenen Schiffen transportierten, so dass selbst bei gleichem Einkaufspreis der Lübecker Samen immer noch günstiger wäre als der Lauenburger, zumal diese in Lübeck nochmals Abgaben zahlen müssten, die den Verkaufspreis weiter erhöhten.

Wollten die Kagelbrüder aus diesen Gründen der Sozietät nicht beitreten, weigerten sie sich auch, sich im Voraus auf eine bestimmte Abnahmemenge festzulegen, was sie mit kaufmännischen Bedenken begründeten. So sei der Absatz starken Schwankungen unterworfen, was die Kalkulation erschwere, vor allem aber sei die Risikohaftung ungeklärt. Es sei durchaus möglich, dass ein mit Leinsamen beladenes Schiff sinken würde und der Bauer deshalb sein Land nicht bestellen könnte. Nicht geklärt sei, ob die Sozietät in einem solchen Fall haften müsse. Eine Schiffsfrachtversicherung sei auch nicht ausreichend, da es bei den Versicherungsgesell-

schaften Usus sei, nur 50% der Fracht zu versichern. Könne von der Ladung noch etwas geborgen werden, strengten sie darüber hinaus oft langjährige Prozesse an. In dieser Zeit sei dann nicht geregelt, wer für den Schaden aufkommen müsse oder die schon bezahlten Gelder zu verwalten und verzinsen habe. Ähnlich verhalte es sich mit dem Fall, dass in Riga ein Korrespondent Konkurs gehe; auch dann sei die Risikoübernahme nicht klar.

Um diese kaufmännischen Aspekte schien man sich von Regierungsseite her nicht bekümmert zu haben. Die nächstfolgende Verordnung zielte darauf ab sicherzustellen, dass die Kaufleute keinen schlechten oder verfälschten Leinsamen vertrieben und ihre Bestellungen bei der Handelsgesellschaft rechtzeitig bezahlten⁸². Außerdem gestand man ein, dass die Lauenburger tatsächlich, wie die Kagelbruderschaft vorausgesagt hatte, teurer als Auswärtige waren, was indes den Erfolg der Sozietät nicht beeinträchtigte⁸³. Das bekamen auch die Lüneburger zu spüren, die sich 1737 darüber beschwerten, dass der Leinsamenhandel sich nach Lauenburg gezogen hatte, weil die Bauern dort nun aus der ersten Hand kaufen konnten⁸⁴. Dadurch ließen sie sich jedoch nicht bewegen, von nun an den Lauenburger Leinsamen zu vertreiben. Die Lüneburger Faktoren bezogen diesen weiterhin aus Lübeck, wo er ihrer Meinung nach genauso gut und günstig war. Obwohl der Magistrat ihnen nachdrücklich empfohlen hatte, ihn in Zukunft aus Lauenburg zu nehmen, erteilten sie ihm offen eine Absage⁸⁵.

Die Skepsis gegen die Lauenburger Leinsamensozietät teilten die Lüneburger mit anderen Kaufleuten des Kurfürstentums – ein Umstand, mit dem die Landesregierung nicht gerechnet hatte. 1738 war ihr jedoch aufgefallen, dass jene große Mengen minderwertigen Leinsamen ins Land brachten, den sie günstiger anboten als die Lauenburger es tun konnten. Der Sozietät wurde dadurch großer Schaden zugefügt; das Projekt drohte am Widerstand der Kaufleute zu scheitern. Dem wollten die Geheimen Räte entgegenwirken: Es könne nicht sein, dass die eigene Händlerschaft ein vom König höchstselbst für gut befundenes Vorhaben, das zum Wohle des ganzen Landes gereiche, konterkariere. Daher müssten die Kaufleute *sich entweder zur Abnehmung einer gewissen jährlichen Parthey von der durch unsere Veranlaßung über Lauenburg ins Land geschafften Lein-Saamen erklären, oder gewärtigen, daß andere zureichige Mittel ergriffen werden, welche ihnen doch nicht gelingen lassen sollen, was sie etwa gegen solches commercium sich vorgesetzt haben mögen*⁸⁶.

Die Lüneburger Händler und Faktoren wollten erst einmal zu diesem Reskript keine Stellung beziehen. Bei der Vernehmung wiesen sie lediglich darauf hin, dass die Kagelbruderschaft

82 StaL, H1, Nr. 181, Verordnung vom 10.12.1736.

83 StaL, H1, Nr. 181, Kgl. Regierung, 12.08.1737.

84 StaL, H1, Nr. 181, Actum Lüneburg auf der Schreiberey, 26.08.1737.

85 StaL, H1, Nr. 181, Actum Lüneburg auf der Kauffhauß-Cammer, 28.08.1737.

86 StaL, H1, Nr. 181, Kgl. Regierung an Bürgermeister und Rat, 20.06.1738.

sich schon vor Jahren erboten habe, über Lübeck Leinsamen aus dem Baltikum zu importieren, dabei jedoch nicht die gleiche Unterstützung erfahren habe wie die Lauenburger⁸⁷. Erst als der Magistrat sie darauf hinwies, dass Königliche Regierung *sie ohnedem schon in dem Verdacht hätte, das sie dem Werk contraire wären*⁸⁸, machten sie sich daran, eine ausführliche Erörterung zu verfassen⁸⁹.

In dieser wiesen sie die im landesherrlichen Reskript erhobenen Vorwürfe aufs schärfste zurück. Weder würden sie schlechte Leinsamen ins Land bringen, noch seien sie für den Misserfolg der Leinsamensozietät verantwortlich. Das Misstrauen der Landesregierung sei wohl dadurch entstanden, dass sie der Handelskompanie nicht beigetreten waren, oder dadurch, dass sie weiterhin Leinsamen aus zweiter Hand verkauften und damit angeblich den Profit der Lauenburger schmälerten. Doch habe man dafür gute Gründe. Zum einen sei der Lübecker Leinsamen preiswerter als der Lauenburger. Zum anderen habe auch ihr *privat Interesse* eine Rolle gespielt. Denn vieles von dem Lübecker Leinsamenhandel seien Kommissionsaufträge; auch fungiere Leinsamen als eine Art Währung, indem mit ihm Speditionsrechnungen, teilweise auch Salz und andere Waren bezahlt würden. Würde man also den Leinsamenhandel mit Lübeck einstellen, liefe man Gefahr, auch alle Kommissions- und Speditionsaufträge von dort zu verlieren, welche doch für viele die Haupteinnahmequelle seien.

Der Eigenhandel hingegen sei dadurch, dass Lübeck nicht nur den Handel mit nordischen Produkten beherrsche und deshalb auch die Preise diktieren könne, sondern auch nach wie vor die Durchfuhr Lüneburger Waren hindere, praktisch unmöglich. Sollte Königliche Regierung allerdings die Aufhebung des Durchfuhrverbots erwirken, würden sie *ein Tentatif, so wohl mit Leinsaamen, als andern Nordischen Wahren zu machen, nicht abgeneigt seyn*. Gegenwärtig allerdings seien sie aufgrund eben dieser Umstände geradezu gezwungen, den Lübecker Kommissionshandel auch mit Leinsamen weiter zu führen und baten daher den Magistrat darum, bei der Landesregierung dafür einzutreten, dass sie diesen auch weiterhin treiben durften.

Die Motive für die reservierte Einstellung der Lüneburger gegenüber der Leinsamensozietät sind unschwer zu erkennen. Sowohl der Magistrat als auch die Kagelbrüder versuchten im Fahrwasser landesherrlicher Projekte eigene handelspolitische Interessen durchzusetzen. Die Leinsamensozietät war für sie ein willkommener Anlass, um nochmals auf den von Lübeck behinderten Handel aufmerksam zu machen und deswegen politische Unterstützung von der Landesregierung zu erwirken. Dies wird besonders daran deutlich, dass die Kagelbrüder zu-

87 StaL, H1, Nr. 181, Actum Lüneburg auf der Schreiberey, 27.06.1738.

88 StaL, H1, Nr. 181, Contin., 10.07.1738.

89 Im Folgenden nach StaL, H1, Nr. 181, Kagelbrüder an Bürgermeister und Rat, 21.07.1738.

erst auf dem Import über Lübeck beharrten, als diese Forderung dann erfüllt wurde, sich dem Unternehmen aber trotzdem nicht anschließen wollten. Offensichtlich dienten die angeführten Unzulänglichkeiten und die Vorschläge zu ihrer Behebung vorrangig dazu, dass den Lüneburgern der freie Handel in Lübeck, und zwar mit allen Waren, wieder gestattet wurde.

Auf der anderen Seite sind nicht alle Argumente der Kagelbruderschaft von der Hand zu weisen. Die praktischen Bedenken etwa hinsichtlich der Schwierigkeiten, denen der Faktor in Riga gegenüber stünde, waren durchaus fundiert und auch ihre Ausführungen zum Haftungsfall zeugen von kaufmännischer Vorsicht und handelsimmanenter Logik. Die Überlegungen zur Dominanz Bremens und Lübecks im Allgemeinen und im internationalen Leinsamenhandel im Besonderen sowie die Abhängigkeit des Lüneburger Handels von Lübeck verweisen auf allgemeine Probleme ökonomischer Entwicklungsmöglichkeiten Kurhannovers im 18. Jahrhundert. Handelsstrukturen und -netzwerke waren bereits zwischen den größeren und günstiger gelegenen Handelszentren fest etabliert, so dass Chancen und Anknüpfungspunkte für „Nachzügler“ rar waren. Die Emanzipation von außenwirtschaftlicher Abhängigkeit gestaltete sich entsprechend schwierig und lief darüber hinaus den Interessen der Lüneburger Händler entgegen, welche, wenn auch in einer untergeordneten Position, ebenfalls in diese Handelsstrukturen eingebunden waren. Von der Politik ausgehende Initiativen, die die bestehenden Verhältnisse verändern wollten, hatten es also gleich mit zwei Gegenspielern zu tun: Mit dem übermächtigen Ausland und der unkooperativen Händlerschaft im eigenen Land. Dass die Leinsamensozietät, mit der diese Hindernisse beseitigt oder jedenfalls verringert werden sollten, gegen vorhandene Strukturen und Interessenlagen nicht ankam, wird an ihrem Schicksal deutlich. Ihre Spur verliert sich Anfang der 1740er Jahre. Sie hatte sich offensichtlich nicht lange halten können.

Die von den Kagelbrüdern verwendete „wirtschaftswissenschaftliche“ Argumentation lief jedoch nicht auf eine normative Trennung zwischen Politik und Handel hinaus – der Tenor der Kritik war ja gerade nicht die prinzipielle Zwecklosigkeit politischer Steuerungsversuche, sondern die falsche politische Schwerpunktsetzung: Würde man nur entschlossen genug gegen die Lübecker vorgehen, wäre nicht nur die Leinsamensozietät ein Erfolg versprechendes Unterfangen, sondern auch der Lüneburger Handel im Allgemeinen würde sich ausdehnen, etwa indem man die Produktpalette erweitern könnte. Trotz der Eigengesetzlichkeit des Handels blieb also nach Ansicht der Kagelbrüder Raum für politische Einflussmöglichkeiten, solange die Maßnahmen nur auf die bestehende Situation zugeschnitten waren. Die Darstellung dieser Situation und die daraus abgeleiteten Handlungsempfehlungen deckten sich allerdings keineswegs zufällig mit den Handelsinteressen der Kagelbrüder, die sie aber als Sachzwang

darstellten und so „wirtschaftswissenschaftlich“ zu legitimieren versuchten. Hinter der scheinbar sachlichen Auseinandersetzung stand demnach ein politischer Ziel- und Interessenkonflikt.

In Fall der Leinsamensozietät war diese Argumentation erfolglos. Das könnte daran gelegen haben, dass die Lüneburger nicht die einzigen Kaufleute waren, die als Sachverständige hinzugezogen wurden. Die Lauenburger, die ja das Unternehmen letztlich gründeten und führten, werden die Chancen höchstwahrscheinlich ganz anders, aber ebenso „wirtschaftswissenschaftlich“ beurteilt und so der Landesregierung eine alternative Darstellung geliefert haben. Da die Kagelbrüder außerdem ungeschickt offen ihr *privat Interesse* dafür anführten, dass sie dem (Speditions-) Handel mit Lübeck den Vorzug vor dem (Eigen-) Handel mit dem Landesinneren gaben, stimmten ihre Interessen ohnehin nicht mit den handelspolitischen Leitlinien Hannovers überein. Hier stieß der Einfluss der Lüneburger auf die Handelspolitik an seine Grenzen. Umgekehrt jedoch war auch der Einfluss der Handelspolitik auf die Händler begrenzt. Denn was gegen den Boykott der Leinsamensozietät durch die eigenen Kaufleute zu unternehmen sei, wusste die Landesregierung offensichtlich auch nicht so genau. Zu einer Abnahmeverpflichtung oder anderen Zwangsmitteln konnte sie sich nicht durchringen. Ihre diesbezüglichen Ankündigungen und Drohungen blieben vage und wie aus dem schnellen Ende der Leinsamensozietät zu schließen, auch wirkungslos.

3.3. Die Konzeption des Verhältnisses von Politik und Handel

An den Diskussionen um die Messe und die Leinsamensozietät zeigt sich, dass die Einschätzung der eigenen Entwicklungsmöglichkeiten im wirtschaftsräumlichen Zusammenhang, der Effektivität staatlicher Eingriffe und des Stellenwerts der Kaufleute in der Handelspolitik sehr unterschiedlich ausfiel. Dabei fällt erstens auf, dass diejenigen, die vom Erfolg der Projekte überzeugt waren, auch alle drei Aspekte positiv beantworteten und umgekehrt: Entweder waren die wirtschaftsräumlichen Voraussetzungen günstig und politische Einflussmöglichkeiten gegeben und die Kaufleute Stütze des Projekts, oder eben nicht (bei der Leinsamensozietät war letzteres keine Annahme, sondern stellte sich in der Praxis heraus). Zweitens fällt auf, dass Münden zu diesen Fragen eine überaus optimistische Einstellung hatte, Lüneburg eine pessimistische, was wiederum symptomatisch für die jeweiligen handelspolitischen Grundeinstellungen und für die Konzeption des Verhältnisses von Politik und Handel auf städtischer Ebene ist.

Weil von der Bewertung der eigenen ökonomischen Bedingungen abhing, ob und auf welche Weise die Landesregierung aktiv wurde, und weil sich aus der positiven bzw. negativen Funktionsbestimmung der Kaufleute in der Handelspolitik auch das Ausmaß ihrer politischen Beteiligung ableitete, waren hier die jeweiligen soziopolitischen Strukturen und damit verbunden die Machtverhältnisse von entscheidender Bedeutung.

Der Lüneburger Magistrat hegte eine ausgesprochene Abneigung gegen Experimente und neue Wege der Handelsförderung, vor allem aber gegen Eingriffe der Landesregierung, die ihm als ungebetene Einmischung in innere Angelegenheiten galten. Diese Haltung war charakteristisch für seine Beziehung zur Landesregierung. Sie zeigt sich nicht nur bei dem politisch äußerst sensiblen Bereich des Salinenwesens⁹⁰, sondern auch bei der Steuerpolitik⁹¹ und bei Wirtschaftsangelegenheiten im Allgemeinen – dem patrizisch geprägten Stadtrat fiel es schwer sich unterzuordnen. Die herrschenden Machtverhältnisse ließen jedoch keine andere Option zu, so dass der Wunsch nach Selbstbehauptung und die Notwendigkeit der Unterordnung den Magistrat in einen Zwiespalt brachten, der seinen sinnfälligen Ausdruck darin findet, dass er auf vermeintlich oder tatsächlich ehrenrührige Briefe der Landesregierung gelegentlich harsche Antwortschreiben entwarf, sich dann aber nicht traute, sie abzuschicken, oder sie vor Absendung zensierte⁹².

Doch verfolgten die Lüneburger Ratsherren auch eine weniger subtile Strategie, um die Verantwortung des Magistrats für die schlechte Wirtschaftslage von sich zu weisen bzw. die Landesregierung davon abzuhalten, in die Stadtwirtschaft einzugreifen: Der Verweis auf widrige, aber übermächtige äußere Umstände. Ganz in diesem Zeichen stand etwa der Bericht zur Lage der Stadtwirtschaft 1751. Schuld an der gegenwärtigen Krise sei der harte Winter, die Viehseuche, der Landhandel, der Münzverfall und vieles mehr, auf keinen Fall aber der Stadtrat, wie die Landesregierung angedeutet hatte. Für den Niedergang des Salzhandels könne man auch nichts, habe weder die Macht, dem städtischen Bier mehr Absatz zu verschaffen, noch zu verhindern, dass der Getreidehandel sich nach Hamburg und Lauenburg verlagert, und es *dependiret auch nicht von Unß wenn ... im Brandenburgischen und Chur-Sachsen manufacturen von Strümpfen und anderen Wollen Sorten angeleget werden*.

Der Magistrat könne folglich gar nicht auf den Zustand der Stadtwirtschaft einwirken, sondern nur vorhandene wirtschaftliche Möglichkeiten ausschöpfen, die sich gegenwärtig leider auf die Spedition begrenzten. Es liege somit in der Verantwortung der Landesregierung die

90 Bleek, S. 37 ff..

91 Ernst, S. 73 f..

92 StaL, passim, z. B. S8a, Nr. 43, Concept Bericht an Kgl. Regierung, 09.03.1751; Berichtbesprechung der einzelnen Ratsherren.

vorhandenen Probleme zu beheben und die Rahmenbedingungen zu verbessern⁹³.

Doch auch hierfür sah er nur begrenzte Möglichkeiten, denn wenn der Handel durch landesherrliche Projekte gefördert werden sollte, die auf Veränderung ausgerichtet waren und neuen Ansätzen folgten, ging er davon aus, dass Politik Handel nicht beeinflussen konnte. Dies zeigt sich bei der Leinsamensozietät, aber auch beispielsweise beim Leinwandhandel, zu dessen Förderung die Landesregierung 1737 Vorschläge gefordert hatte. Im Ratskollegium diskutierte man daraufhin zwar verschiedene Möglichkeiten, wie die Gründung von Handelskompanien und die Einsetzung von Faktoren, die den Außenhandel zentral koordinieren sollten⁹⁴, kam dann aber überein, dass solche Maßnahmen nur begrenzte Erfolgchancen hätten. Denn *Handel und wandel dependiret bloß davon wie eine Wahre gesucht wirdt*⁹⁵, so dass der Leinwandhandel nach Meinung der Ratsherren erst wieder in Aufnahme kommen konnte, wenn die Auslandsnachfrage gestiegen war.

Ging es hingegen um die Wiederherstellung des status quo ante, sah man durchaus Spielraum für handelspolitische Maßnahmen. So hatte man der Landesregierung ja zugetraut, dafür sorgen zu können, dass Lünebeck den Handel der Lüneburger wieder frei gab und so den Salz- und Ostseehandel wieder zu beleben. Zudem sah man in der Stärkung des städtischen Handelsmonopols durch entsprechende landesherrliche Gesetze sowie in Steuersenkungen geeignete Mittel für die Förderung des städtischen Handels⁹⁶. Doch „liefen die gemachten Vorschläge alle auf eine Konservierung der überkommenen Verhältnisse und Gewohnheiten hinaus und ignorierten die schon vollzogenen und sich deutlich ankündigenden Veränderungen der wirtschaftlichen Formen und Schwerpunktverlagerungen“⁹⁷. Der handelspolitische Kurs des Magistrats war darauf gerichtet, der Salzstadt wieder zu altem Glanz zu verhelfen – es ging ihm um Restauration, nicht um Transformation.

Dass das Vorbild die überkommene städtische Sozial- und Wirtschaftsordnung war, in der Lüneburg noch reich und der Stadtrat noch mächtig gewesen war, hatte auch Konsequenzen für das Verhältnis zwischen Magistrat und Kaufleuten, denn letztere hatten in dieser Ordnung keine herausragende Stellung eingenommen; eine solche kam nur den Sülzmeistern zu. Außerdem ging es dem Senat auch und vor allem in der Wirtschafts- und damit in der Handelspolitik um Machterhalt. Die Kaufleute an der Handelspolitik zu beteiligen aber hätte heißen, Macht zu teilen.

Ein Einfluss der Händlerschaft auf kommerzielle Angelegenheiten war in Lüneburg nicht üb-

93 StaL, S8a, Nr. 43, Concept Bericht an Kgl. Regierung, 09.03.1751.

94 StaL, H1, Nr. 176, Pro Memoria Timmermann, Riekmann, von Stern, Meyer.

95 StaL, H1, Nr. 176, Pro Memoria, Meyer.

96 Hinz, S. 130.

97 Ebd., S. 131.

lich und nicht erwünscht. Eine Ausnahme bildeten hier nur die Kagelbrüder, die schon seit Jahrhunderten in enger Verbindung zum Magistrat standen und als dritter Ordo der Ständevertretung auch institutionell ans Stadtre Regiment angebunden waren, ohne indes ein Gegengewicht zum Collegium Consulare zu bilden⁹⁸. So waren ihre Stellungnahmen zum Zustand der Stadtwirtschaft ebenso wie ihre Einstellung zu landesherrlicher Handelspolitik mit denen des Magistrats nahezu identisch. Ihr Vertrauen in die Wirksamkeit direkter landesherrlicher Fördermaßnahmen bzw. kameralistischer Instrumentarien war sehr begrenzt. Weder habe die landesherrliche Administration des Salzhandels zu einer merklichen Besserung geführt, meinten sie beispielsweise 1746, noch seien Manufakturen geeignet, einen Wirtschaftsaufschwung herbeizuführen. Denn die auswärtige Konkurrenz sei groß, die örtliche Steuerlast und die Arbeitskosten zu hoch. Dagegen könne nur die Forcierung des städtischen Handelsmonopols den Handel wieder in einen besseren Zustand bringen⁹⁹.

Neue handelspolitische Wege und Konzepte drohten hingegen die alte Ordnung und damit das Machtgefüge aus den Fugen zu bringen, indem sie das Engagement der Landesregierung in Sachen Stadtwirtschaft vergrößerten und die Bedeutung des Handels und damit der Händler für die Stadtwirtschaft aufwerteten. Insbesondere galt dies für die Spedition. Während dieser Handelszweig ökonomisch immer wichtiger wurde, blieben die Spediteure von der Handelspolitik weitestgehend ausgeschlossen. Ihre Beteiligung hätte die soziopolitische Statik und damit die Machtverhältnisse verändert. Dies war allerdings nicht die „offizielle“ Begründung. Vielmehr versuchte der Magistrat, die Trennung zwischen Politik und Handel als Trennung zwischen kaufmännischem Eigennutzen und Gemeinwohl zu rechtfertigen. So wurden in Lüneburg die Privatinteressen der Spediteure als solche behandelt und als potentielle oder tatsächliche Bedrohung des Gemeinwohls dargestellt¹⁰⁰.

Das Verhältnis von Handel und Politik in Lüneburg wurde also in erster Linie machtpolitisch bestimmt. Es war auf der normativen Ebene eine Frage der Über- und Unterordnung und damit der Einordnung in die überlieferte sozioökonomische Ordnung, in deren Parametern der wechselseitige Einfluss von Handel und Politik festgelegt wurde. Praktisch kam dieses Konzept darin zum Tragen, dass sich die Lüneburger Händler nicht als verlässliche Partner der Politik erwiesen (was die Kagelbrüder bei der Leinsamensozietät deutlich demonstriert hatten) bzw. überhaupt nicht als Partner, denn die Kooperation zwischen dem Magistrat und insbesondere den Faktoren war ausgesprochen dürftig und von Machtkonflikten geprägt, wie in den folgenden Kapiteln ausführlich dargestellt werden wird.

98 Vgl. dazu Kapitel 2.1.

99 StaL, S 8 a, Nr. 30, Anlage Lit. B.

100StaL, passim; NLA, Hann. 93, Nr. 3111, S. 39 ff.. Dies wird in Kapitel 4.1. näher ausgeführt.

Im Gegensatz zu Lüneburg befand sich Münden in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts in einem ungetrübten Wirtschaftsaufschwung und nicht in einem sozioökonomischen Strukturwandel. Auch waren Stadt und Handel, wie erwähnt, eng miteinander verflochten, die Mitwirkung der Kaufleute an der Handelspolitik völlig selbstverständlich. Vor macht- und ordnungspolitischen Problemen stand man also nicht. Die einzige politische Maxime des Magistrats war das Wohl des Handels, denn in Münden glaubte man fest daran, dass die Stadt nur prosperieren konnte, wenn der Handel florierte.

Die handelspolitische Grundeinstellung in der kleinen Stadt war pragmatisch. Um den Handel zu fördern, war man auch bereit, neue Wege zu beschreiten. Expansion hieß die Devise, denn die selbstbewussten Mündener glaubten, dass ihr Handel ein großes Entwicklungspotential besaß, wie am Vorschlag der Messe unschwer zu erkennen ist. Allerdings standen die tradierten soziopolitischen und ökonomischen Strukturen dem auch nicht entgegen, denn sie konnten verlängert und so auf das neue handelspolitische Konzept übertragen werden: Am Stellenwert der Kaufleute änderte sich nichts. Sie wurden ohnehin als Stütze der Politik begriffen; ihre Correspondence und ihr Engagement wurden für die Umsetzung neuer kameralistischer Zielsetzungen ebenso als nützlich angesehen wie für die Stadtwirtschaft. Weil diese allein am Handel hing, stand die Gemeinnützigkeit der Händler außer Frage. Ihr Wohl wurde mit dem Wohl der ganzen Stadt, ihr Eigen- mit dem Gemeinnutz gleichgesetzt. Der verstärkte Einfluss der Landesregierung stellte ebenfalls kein Problem dar, denn die war ja an der Handelsförderung grundsätzlich ebenso interessiert wie die Mündener. Etwas schwierig gestaltete es sich lediglich, die wirtschaftspolitische Priorität des Handels gegenüber der Produktion zu behaupten, da es sich ja im Kameralismus gerade umgekehrt verhielt. Münden war aber ganz auf den Handel ausgerichtet, woran sich nach Meinung des Stadtrats auch nichts ändern sollte. Er wollte daher vermeiden, dass Handwerk bzw. Manufakturen auf Kosten des Handels begünstigt wurden.

Dies zeigte sich beispielsweise 1748, als die Geheimen Räte beabsichtigten, das Mündener Handwerk und Manufakturwesen zu fördern und in diesem Zusammenhang zur Diskussion stellten, ob man nicht Importe durch selbst hergestellte Waren ersetzen und dafür auch protektionistische Maßnahmen ergreifen könnte¹⁰¹. Die Stadt sei, so der Magistrat, für ausgedehnte Gewerbetätigkeit zu klein. Auch könne es sich als nachteilig erweisen, die Einfuhr ausländischer Waren zu untersagen, da die Nachbarländer in diesem Fall ähnliche Schritte gegen Kurhannover unternehmen könnten. Zudem sei der Importhandel durchaus von Nutzen, da die Importe nicht in der Stadt konsumiert, sondern ins Ausland weiter verkauft würden, so dass

101StaM, MR 2660, Kgl. Regierung an Bürgermeister und Rat, 02.01.1748.

*das daher bezahlte Geld hinwieder mit Vortheil in das Land und Stadt kommt*¹⁰² und darüber hinaus nicht nur die Händler, sondern auch die Schiffer und Fuhrleute sowie die Zolleinnahmen profitierten. Weil die Stadtwirtschaft als solche allein vom Handel abhängt, die Ausweitung des Gewerbes hingegen schnell an ihre natürlichen Grenzen stoßen werde, sprach sich der Mündener Magistrat gegen den Plan der Landesregierung aus¹⁰³.

Hier wird deutlich, dass man in Münden Wirtschaftspolitik vom Handel her dachte. Nicht nur wurden die schädlichen Folgen, die oft mit dem Importhandel assoziiert wurden, wie Geldabfluss und Nachteile für das heimische Gewerbe, zurückgewiesen, sondern auch seine positiven wirtschaftlichen wie fiskalischen Effekte für Stadt und Staat herausgestellt. Hatte der Mündener Magistrat zwar gleich dem Lüneburger landesherrlichen Förderungsbestrebungen mit Verweis auf mangelnde Erfolgsaussichten eine Absage erteilt, so hatte er gleichzeitig eine Alternative parat. Seiner Ansicht nach war der Handel durchaus mit kameralistischen Zielen vereinbar und dadurch ebenso der politischen Fürsorge wert.

Dass der Magistrat sich sehr engagiert dafür einsetzte, dass *die Nahrung dieses Städtgens, welches die Vorsehung und Königliche preiswürdigste landesregierung ... unserem Vertrauen nach, zu etwas mehrerem bestimmet hat*¹⁰⁴, immer mehr in Aufnahme kam, bewies er in Wort und Tat – anders als Lüneburg musste die Landesherrschaft die ehrgeizige kleine Stadt nicht ermahnen, die Initiative zu ergreifen, die ihrerseits dabei auf die Unterstützung Hannovers setzte. Dies war nicht nur bei der Verwirklichung des Messe-Projekts der Fall, sondern auch bei anderen Gelegenheiten. Als etwa 1704/05 der Handel in Folge von Kriegsereignissen Krisenerscheinungen zeigte, informierte Münden die Landesregierung umgehend, woraufhin eine Untersuchungskommission eingerichtet wurde und der beauftragte Geheimrat Hattorf nach Münden reiste, um gemeinsam mit Kaufleuten und Schiffern über Möglichkeiten der Abhilfe zu beraten¹⁰⁵. Und auch, als der Magistrat 1714 von den Kaufleuten erfahren hatte, dass der hessische Landgraf diverse Maßnahmen ergriff, um das vier Meilen nördlich von Münden gelegene Karlshafen als alternativen Speditionsort zu Münden auszubauen, setzte er die Geheimen Räte sofort ins Bild und bat sie dagegen zu intervenieren (*Sonst gehet alles zu Grunde*¹⁰⁶). Nachdem der Bürgermeister auf Anweisung der Geheimen Räte inkognito nach Karlshafen gereist war, um nähere Erkundigungen einzuholen, stellte sich zwar heraus, dass das

102StaM, MR 2660, Actum Münden in Curia, den 14., 15., 16. und 21. März 1748.

103StaM, MR 2660, Actum Münden in Curia, den 14., 15., 16. und 21. März 1748.

104StaM, MR 2661, Bürgermeister und Rat an Kgl. Regierung, 04.02.1752.

105NLA, Hann. 74 Münden, Nr. 6785, Vorgängiges Sentiment, welcher gestalt der Stadt Münden aufnahm wieder Herbey zubringen und zu befördern sey, 07.04.1705; StaM, Kaufgildeprotokollbuch (noch nicht verzeichnet), 16.06.1705.

106StaM, MR 2703, Bürgermeister und Rat an Kgl. Regierung, o. D. (hier das Zitat); Bürgermeister und Rat an Kgl. Regierung, 30.08.1714.

Projekt mit zu vielen Schwierigkeiten verbunden war, als dass Gegenmaßnahmen hätten ergriffen werden müssen. Dennoch beobachtete man in Münden in den folgenden Jahren die hessischen Aktivitäten sehr genau und unterrichtete die Regierung über alle neuen Entwicklungen in dieser Sache¹⁰⁷.

An den Beispielen zeigt sich auch, dass die Händler stets in die Kommunikation zwischen Magistrat und Landesregierung involviert waren und ihre Beschwerden und Hinweise in politische Aktivität umgesetzt wurden, auch wenn diese sich nicht notwendig in konkreten Maßnahmen niederschlug. Im Vergleich zu Lüneburg war die Kooperation zwischen den drei Akteuren sehr viel intensiver und überhaupt wurde das Verhältnis von Politik und Handel in der Drei-Flüsse-Stadt ganz anders konzeptualisiert. Die Mündener glaubten, dass Politik Handel stark und zum allseitigen Vorteil beeinflussen konnte, und dass die Händler ihrerseits wichtige Partner bei der Planung und Durchführung handelspolitischer Projekte waren. Die Händler verstanden sich auch selbst als solche, wie an den Ausführungen des Kaufmanns Wüstenfeld zur Messe deutlich wurde. Dies scheint in engem Zusammenhang damit zu stehen, dass Politik und Handel in Münden im Allgemeinen nicht genau voneinander abgegrenzt waren, so dass deren wechselseitige Einflussnahme als gegeben angenommen und nicht hinterfragt wurde, wobei der Handelsaufschwung der Zeit das Übrige tat, um die positive Funktion der Kaufleute für wirtschaftspolitische Zielsetzungen herauszustellen.

Das Verhältnis von Handel und Politik vor Ort gestaltete sich also in beiden Städten gegensätzlich, aber eindeutig. Anders verhielt es sich auf Landesebene. Die Landesregierung hatte bei den beiden „Großprojekten“ der 1730er Jahre in allen Aspekten jeweils unterschiedliche Positionen eingenommen. Da sich natürlich Intention der Projekte und die lokalen bzw. internationalen Bedingungen unterschieden, erscheint dieser Umstand auf den ersten Blick nicht weiter bemerkenswert – ihm liegt der praktische und Lokalitätsbezug des Kameralismus zugrunde, so dass es sich hier um Einzelfallbeurteilungen handelte. Doch ist gerade dies von hoher Relevanz, denn weder die Chancen im wirtschaftsräumlichen Zusammenhang und die damit zusammenhängenden politischen Einflussmöglichkeiten noch der Stellenwert der Kaufleute in der Handelspolitik konnten unabhängig von den Städten und den dortigen Machtverhältnissen und Interessen beurteilt werden, da es kein allgemein gültiges Interpretationsschema gab.

Zum einen fehlte der Theorie der Lokalitätsbezug, weshalb sie keine ausreichende Orientierung bot. Zum anderen wurde die Frage nach der politischen „Inwertsetzbarkeit“ der Kaufleute unterschiedlich beantwortet. Diese hing davon ab, und das wird in den Diskussionen um

¹⁰⁷StaM, MR 2703, passim.

Messe und Leinsamensozietät ebenfalls deutlich, ob die Händler als eigen- oder gemeinnützig klassifiziert wurden. Und auch hierbei konnte man die zeitgenössische Literatur nur bedingt zu Rate ziehen, denn die dort gemachten Aussagen waren widersprüchlich.

Der Begriff des Eigennutzen war traditionell negativ besetzt und wurde dem Gemeinwohl als oberstem Ordnungsprinzip antagonistisch gegenüber gestellt¹⁰⁸. Weil gerade der Handelsstand und insbesondere der Großhandel seit dem späten Mittelalter in dem Ruf stand, ein nicht auf das Wohl der Gemeinschaft, sondern auf Eigeninteresse gerichtetes Gewinnstreben zu besitzen¹⁰⁹, sah dieser sich dem Vorwurf des Gemeinwohl schädigenden Eigennutzens in besonderem Maße ausgesetzt. Im 17. und 18. Jahrhundert begann sich dieses Bild allerdings zu wandeln. So wurde beispielsweise zwischen nützlichem und schädlichem Handel unterschieden, wobei letzterer bestimmte Handelspraktiken, wie Wucher oder Vorkauf bezeichnete¹¹⁰. Vor allem aber führte der Übergang zum Merkantilismus zu einer Neukonzeption des Verhältnisses von kaufmännischem Eigennutzen und Gemeinwohl. Dieser definierte das Gemeinwohl neu. Es wurde nicht mehr vorrangig als Aufrechterhaltung der Ständegesellschaft und der moralisch-sittlichen Ordnung angesehen, sondern in erster Linie in ökonomischen Parametern gemessen, also als wirtschaftlicher Wohlstand begriffen. Damit wurde dem Handel eine positive sozioökonomische Funktion zugewiesen und das gesellschaftliche Ansehen des Kaufmannstandes gesteigert¹¹¹. Der Handel wurde so nicht nur als gemeinnützig eingestuft, sondern auch das Eigeninteresse der Kaufleute legitimiert, denn es führte letztlich zum Gemeinwohl¹¹². Dies galt umso mehr, als dass der eng mit dem Eigennutzen verbundene Konkurrenzgedanke¹¹³ sich im zwischenstaatlichen Kontext ohnehin bereits etabliert hatte¹¹⁴, man also die außenwirtschaftspolitischen Leitprinzipien in die Vorstellung einer „guten Ordnung“ integrierte.

Auf der anderen Seite bestanden weiterhin Zweifel darüber, ob der kaufmännische Eigennutzen tatsächlich dem Gemeinwohl dienlich war. Denn die politische Kontrolle und Steuerung der Wirtschaft, mithin ihre Nutzbarmachung für das Gemeinwohl setzte die Kongruenz von Herrschafts- und Wirtschaftsraum voraus, also eine Territorialwirtschaft, in der der Wirt-

108Schulze 1986, S. 597 ff..

109Plumpe, Werner: Die Geburt des „Homo oeconomicus“. Historische Überlegungen zur Entstehung und Bedeutung des Handlungsmodells der modernen Wirtschaft. In: Reinhard/Stagl (Hg.), S. 319-352, S. 330 f.; Wischermann, Clemens/Nieberding, Anne: Die institutionelle Revolution. Eine Einführung in die deutsche Wirtschaftsgeschichte des 19. und frühen 20. Jahrhunderts. Stuttgart: 2004, S. 5 f.; Altena/Lenthe, S. 108 f..

110Stollberg-Rilinger, Barbara: Handelsgeist und Adelsethos. Zur Diskussion um das Handelsverbot für den deutschen Adel vom 16. bis zum 18. Jahrhundert. In: Zeitschrift für Historische Forschung, (15), 1988, S. 273-309, S. 288 f..

111Burkhardt in ders./Koopmann/ Krauß (Hg.), S. 14.

112Stollberg-Rilinger 1988, S. 288 ff..

113Wischermann/Nieberding, S. 48.

114Wehler, S. 61 f..

schaftskreislauf sich innerhalb der Landesgrenzen schloss. Gerade dies wurde aber nach Ansicht des wichtigsten zeitgenössischen Wirtschaftstheoretikers Johann Joachim Becher von den Händlern aus einem Privatinteresse heraus hintertrieben, deren Handelsbeziehungen eben nicht an der Grenze des Staates endeten, so dass er eine entsprechende Import-Export Politik empfahl, um den Handel in seine Schranken zu weisen¹¹⁵. Auch der Kameralist Hornigk stand den Kaufleuten skeptisch gegenüber, während sein Kollege Schröder sie sehr schätzte¹¹⁶.

Vorbehalte gegenüber dem Handelsstand hielten sich hartnäckig. Noch Mitte des 18. Jahrhunderts gab es Schriften, in denen sein Gewinnstreben in abwertender Weise dargestellt und ihm ein Mangel an Patriotismus unterstellt wurde¹¹⁷.

Hinsichtlich des normativen Stellenwerts der Kaufleute bestanden also gegensätzliche Vorstellungen nebeneinander, was die Bestimmung des Verhältnisses von Politik und Handel umso komplizierter machte, als dass es sich hier um ein ordnungspolitisches Problem handelte, welches aber aus dem wirtschaftswissenschaftlichen Konzept der Handelspolitik hervorging. Auf letzterem basierte der große politische Einfluss der Kaufleute. Sie wurden aufgrund ihres Sachverstands und ihrer Correspondence eingebunden und sollten „wirtschaftswissenschaftliche“ Erkenntnisse operationalisieren. Dabei begrenzte sich ihre Mitwirkung am handelspolitischen Prozess anders als die der Handelsgilden und der „kleinen Leute“ nicht auf ihre eigenen oder auf lokale Angelegenheiten, sondern erstreckte sich auch auf Landesangelegenheiten, woraus eine sehr hohe politische Bedeutung hervorging. Beispielsweise hatte die Leinsamensozietät, mit der man die Abhängigkeit vom Ausland vermindern, die Qualität des Flachses und damit letztlich den Flachsexport bzw. die Tuchherstellung und -ausfuhr fördern wollte, eine ungleich höhere Tragweite als etwa die Frage, ob das Lüneburger Krameramt nun das Monopol auf den Handel mit Zitronen und Kastanien bekommen sollte oder nicht¹¹⁸ – das Projekt der Leinsamensozietät involvierte Landwirtschaft, Produktion und Handel und besaß darüber hinaus eine starke außenwirtschaftliche Ausrichtung. Auch waren in dieser Größenordnung Investitionen und Risiken höher. Bei einem Misserfolg reichte es nicht aus, Normen zu ändern, um den Schaden zu beheben.

Zwar „profitierte die Informationserhebung auf lokaler Ebene in hohem Maße von der Kooperation einzelner Untertanen bzw. bestimmter sozialer Gruppen, die das ‚Wissensmonopol‘ im eigenen Interesse nutzten“¹¹⁹, doch ist dabei zu bedenken, dass Sicherungsmechanismen fehlten, um zu verhindern, dass diese Gruppen ihr Wissensmonopol zu ihrem eigenen Nutzen und

115Krauth, S. 203 ff..

116Treue, S. 105.

117Stollberg-Rilinger 1988, S. 301 ff..

118StaL, G4t, Nr. 20, passim. Nichtsdestotrotz wurde diese Frage ausführlich erörtert.

119Gottschalk, S. 167.

zum Nachteil der Allgemeinheit missbrauchten. Es bestand die Gefahr von Falschinformationen bzw. -interpretationen, zumal ohnehin unklar war, wie sich der kaufmännische Eigen- und der Gemeinnutz zueinander verhielten.

So war es möglich, dass die Kaufleute mit Verweis auf Sachzwänge ihre eigenen Interessen kaschierten, wie es die Kagelbrüder bei der Leinsamensozietät versucht hatten. Inwieweit also handelspolitische Maßnahmen, die auf Initiative oder unter Beteiligung der Händlerschaft zustande kamen, dem Gemeinwohl förderlich waren oder nur Partikularinteressen dienten, war oft schwierig oder erst im Nachhinein zu beurteilen¹²⁰.

Während also die Handelsgilden in der bestehenden Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung ebenso wie in Theorie und Praxis der ordnungspolitischen Handelspolitik einen festen Platz hatten, war die normative Einordnung der Großhändler, die Bestimmung ihrer Funktion, Position und ihres Einflusses innerhalb des wirtschaftswissenschaftlichen Konzepts der Handelspolitik nicht möglich, denn ihm fehlte das soziale Pendant und damit zusammenhängend auch die ideelle Orientierung. Doch wurde bekanntlich die Diskrepanz zwischen traditioneller Gesellschaftsordnung und dem neuen kameralistischen Wirtschaftskonzept mit der Konstruktion der Funktionsstände überbrückt: Die Stände samt ihrer Privilegien wurden in Bezug zu ihrer ökonomischen Leistung gesetzt, ihre Stellung also anhand wirtschaftlicher Kriterien bestimmt¹²¹. So wurden die Stände in einigen zeitgenössischen politischen Theorien entsprechend ihrer Funktion im Wirtschaftskreislauf klassifiziert (Bauern, Handwerker, Kaufleute); das berufsständische gewann also gegenüber dem geburtsständischen Kriterium an Gewicht¹²² und war daher für die Einordnung der Kaufleute ganz besonders gut geeignet.

Die „Doppelbindung“ des sozioökonomischen Status' an Recht und Funktionalität war jedoch bei den Großhändlern und Spediteuren nicht möglich, denn sie waren nicht besonders privilegiert und mithin auch kein klar abgegrenzter Stand. Die naheliegendste Lösung, mit der sowohl in Lüneburg als auch in Münden in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts experimentiert wurde, war es, Großhändler bzw. Spediteure zu einem Funktionsstand zu machen, ihnen also eine eigene Rechtsgrundlage zu geben und/oder sie zünftig zu organisieren. Doch obwohl sie damit den vorherrschenden sozioökonomischen Strukturprinzipien angepasst worden wären, gestaltete sich die Einordnung der Händler in die Ständeordnung in beiden Städten schwierig und scheiterte schließlich.

¹²⁰Ein solches Beispiel findet sich in Kapitel 4.2.

¹²¹Batscha, Zwi/Garber, Jörn: Von der ständischen zur bürgerlichen Gesellschaft. Politisch-soziale Theorien im Deutschland der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts. Frankfurt a. M.: 1981, S. 14; Stollberg-Rilinger 1986, S. 117 f.

¹²²Brückner, S. 44 f.; Krauth, S. 202 f.; Garber, S. 122.

4. Stand und Handelsorganisation

Der Funktionsstand, der in der zeitgenössischen Diskussion als solcher nicht benannt, sondern mit Professionalität, Privileg und Funktionalität umschrieben wurde, besaß für den Staat ebenso wie für die Großhändler und Spediteure unverkennbare Vorteile. Der an eine einschlägige Ausbildung geknüpfte Zugang zu einem Gewerbe sicherte einerseits eine gewisse berufliche Kompetenz und reduzierte damit die Wahrscheinlichkeit von Konkursen und wirtschaftlichen Schäden, die aus einem Mangel an Fachkenntnissen hervorgehen konnten. Andererseits wurden so die einzelnen Berufsgruppen voneinander abgegrenzt und dadurch die standesspezifische „Nahrung“ definiert. Abgestützt wurde diese durch das Privileg, das die rechtliche Grundlage eines Standes bildete¹. Es diente nicht nur dazu, Art und Umfang der Befugnisse zu bestimmen, sondern auch dazu, partikulare Interessen zu legitimieren und durchzusetzen, weil das Privileg an die Vereinbarkeit mit dem Gemeinwohl gekoppelt war² und so das Verhältnis von Eigen- und Gemeinnutz festgelegt wurde. Im Gegenzug hatten die Privilegienträger eine Leistung zu erbringen, unterstanden also ökonomischen Funktionalitätskriterien und wurden so dem übergeordneten Staatsziel des ökonomischen Wohlstands ein- und untergeordnet³.

Potentiell ermöglichte das Modell des Funktionsstandes es also der Obrigkeit, die Position, Funktion und die Kompetenzen der Großhändler und Spediteure festzulegen, während diese wiederum ihre Stellung in der Ordnung sichern und festigen konnten. Zwar besaßen die Großhändler gegenüber Einzelhändlern bzw. Kramern schon seit der Antike ein höheres gesellschaftliches Ansehen⁴. Gleichzeitig war ihre Stellung jedoch prekär, da sie nicht rechtlich abgestützt war. Dies wirkte sich vor allem auf die Möglichkeiten aus, ihre Interessen gegenüber der Obrigkeit und anderen Berufsgruppen geltend zu machen. Der Großhandel war „entpersonalisiert“, das heißt, den kaufmännischen Interessen wurde nur entsprochen, wenn sie dem Handel, nicht unbedingt den Händlern als förderlich angesehen wurden. Daraus ergab sich wiederum, dass die Kaufleute sich nur auf den Sachzwang berufen konnten, um ihre Anliegen durchzusetzen. *Dass ein jeder nach seinem Stande Leben und die demselben convenable Nahrung Verrichten soll*⁵, konnten die Großhändler und Faktoren als Argument nicht anführen, da Privilegien hierfür die Legitimitätsgrundlage waren, sie hingegen kein privilegierter, klar ab-

1 Willoweit, intermediäre Gewalten, S. 26.

2 Mohnhaupt, Heinz: Die Unendlichkeit des Privilegienbegriffs. Zur Einführung in das Tagungsthema. In: Ders./Dölemeyer, Barbara (Hg.): Das Privileg im europäischen Vergleich. Bd. I. Frankfurt a.M.: 1997, S. 1-12, S. 9.

3 Garber, S. 121 f..

4 Stollberg-Rilinger 1988, S. 279.

5 NLA, Hann. 93, Nr. 2709, S. 177. Mit diesem Argument hatte sich die Mündener Kaufgilde gegen den Landhandel gewehrt.

gegrenzter Stand waren, dessen Kompatibilität mit dem Gemeinwohl erwiesen und dessen „Nahrung“ zu schützen gewesen wäre.

Durch eine berufsständische bzw. zünftige Verfassung der Großhändler und Spediteure konnte also das Verhältnis von Handel und Politik auf eine institutionelle Grundlage gestellt und dadurch das oben beschriebene Problem des kaufmännischen Eigennutzens und des Einflusses auf die Handelspolitik behoben werden. Jedoch beschränkte sich eine solche Institutionalisierung nicht auf die Händler, sondern erstreckte sich auf die Organisation des Handels als ganze. So war das Verhältnis zu Schiffern und Fuhrleuten betroffen; die gegenseitigen Rechte und Pflichten mussten bestimmt werden, um der ständischen Abgrenzung Genüge zu tun. Dabei ging es auch immer um sachliche Aspekte der Handelsorganisation, so dass Fragen der Handelspraxis mit zu berücksichtigen waren. Hier spielten auch die vorhandenen kommerziellen Organisationsformen eine Rolle, mit denen die Händler bereits in einer bestimmten Beziehung standen, weshalb die Änderung der Handelsorganisation auch diese involvierten. Weil wiederum die kommerziellen Organisationen in den Städten, wie oben dargestellt, in engstem Zusammenhang mit den sozioökonomischen und machtpolitischen Konstellationen standen, war die Institutionalisierung des Verhältnisses von Handel und Politik keine reine Norm- und Formsache, auch wenn sie sich an etablierte Ordnungsmuster anlehnte. Sie war vielmehr Gegenstand von Aushandlungen zwischen Händlern und Obrigkeiten, so dass zunächst die Verhandlungsposition ausschlaggebend war, welche aus den bestehenden institutionellen und soziopolitischen Strukturen hervorging.

Hier scheinen die Mündener in einer besseren Ausgangslage gewesen zu sein, hatten sie doch traditionell einen hohen politischen Einfluss. Zudem waren Handel und Spedition im Vergleich zu Lüneburg schwächer institutionalisiert und standen weitgehend unter der Ägide der Kaufleute, während sich die Lüneburger fest unter Kontrolle von Kaufhaus und Magistrat befanden und nur einen geringen Einfluss besaßen. Doch die Frage der berufsständischen Organisation der Händler war nicht nur eine Frage der herrschenden Machtverhältnisse, sondern auch eine der normativen Ordnungsvorstellungen. Es ging daher auch darum, ob die Kaufleute den Vorstellungen bzw. Voraussetzungen eines Funktionsstandes entsprachen und ob dieser dem Handel überhaupt förderlich oder erforderlich war. Denn es war ja nicht klar, ob und inwieweit das der Ordnungspolitik entstammende Standes- und Privilegienmodell auf das wirtschaftswissenschaftliche Konzept der Handelspolitik übertragbar war, da dort schließlich andere Leitprinzipien galten, denen der Staat auch die Ständeordnung und die mit ihr verbundenen Privilegien und Monopole unterordnete und diese aus wirtschaftlichen Erwägungen

durchbrach⁶.

Es galt also zu klären, ob das Nahrungsprinzip nicht im Gegensatz zur Expansion, das Monopol nicht zum Wettbewerb und das Privileg nicht zur Leistung stand, und ob man diese neuen Leitprinzipien in alten Organisationsformen realisieren konnte.

Das Problem der berufsständischen bzw. zünftigen Organisation der Großhändler und Speditoren bestand also letztlich in der Verbindung von kaufmännischen Interessen, machtpolitischen Faktoren und übergreifenden Ordnungskonzepten. Wie sich der Zusammenhang zwischen Organisation und Interessendurchsetzung genau gestaltete, wird im Folgenden am Beispiel verschiedener Versuche der Lüneburger Faktoren, das eine oder das andere zu erlangen, erörtert werden, denen beides vom Magistrat verwehrt wurde. Lagen dem auch machtpolitische Motive zugrunde, so begründeten doch beide Seiten ihre Beweggründe mit normativen bzw. sachlichen Argumenten, denn „die Verfolgung partikularer Interessen gelingt nur, solange sie sich als legitime Instanzen gesamtgesellschaftlich anerkannter Ordnungsmuster präsentieren“⁷; es ging also darum, den Eigen- oder den Gemeinnutz der Faktoren zu belegen.

Allerdings herrschte weder über die Frage, ob die Kaufleute bzw. ihre Organisation eine legitime Instanz waren, noch über die Ordnungsvorstellungen Klarheit. Dies wird an den Reformversuchen der Mündener Handelsorganisation deutlich, an deren Ende nicht nur in Zweifel stand, ob die Händler eigen- oder gemeinnützig waren, sondern auch, welche Art der Organisation den Handel am besten förderte.

4.1. Probleme der Interessenvertretung der Lüneburger Faktoren

Aufgrund der engen Verflechtung zwischen Spedition und Kaufhaus standen die Interessen der Lüneburger Faktoren mit diesem in engstem Zusammenhang. Die Probleme der Interessendurchsetzung, die sich daraus für sie ergaben, werden nun anhand ihrer Gesuche für den Bau eines neuen Kaufhauses, der Rücknahme der Erhöhung der Kaufhausgebühren und dem Wunsch nach einer Faktor-Gilde erläutert.

1705 hatte sich das Speditionsaufkommen so sehr vermehrt, dass die Lagerkapazitäten nicht mehr ausreichten. Viele Waren mussten daher, so die Klage der Faktoren, draußen gelagert werden; teilweise sei es noch nicht einmal möglich die Schiffe zu entladen. Damit das fremde Eigentum durch die Witterung keinen Schaden litt, hatten einige Speditoren bereits unter

6 Simon 2004, S. 407 f.; Stollberg-Rilinger 1988, S. 288.

7 Weinert, Rainer: Institutionenwandel und Gesellschaftstheorie. Modernisierung Differenzierung und Neuer Ökonomischer Institutionalismus. In: Göhler, Gerhard (Hg.): Institutionenwandel. Leviathan. Zeitschrift für Sozialwissenschaft, Sonderheft 16/1996. o.O: 1997, S. 70-94, S. 87.

großen Kosten private Lagerräume angemietet. Faktor Bödeke hatte sich zur Aufbewahrung seiner Garnfässer sogar extra einen kleinen Schuppen vor dem Kaufhaus zimmern müssen.

Dieser Zustand, beschwerten sich die Faktoren beim Magistrat, sei unhaltbar. Man fürchte ein Abwandern der Spedition, da die Hamburger, Nürnberger und andere Kaufleute ihre Güter aufgrund der schlechten Lagerung bald nicht mehr über Lüneburg gehen lassen würden. Auch das Kaufhausgeld wollten sie nicht mehr entrichten, weil die Waren ja nicht mehr im Kaufhaus aufbewahrt würden. Deshalb baten die Faktoren den Magistrat, zum Besten der Niederlage und zum Besten der Allgemeinheit mehrere neue Schauer bauen zu lassen⁸.

Im Ratshaus sah man jedoch weder die Dringlichkeit des Problems, noch überhaupt eine Notwendigkeit zum Bau neuer Packhäuser. Erst drei Jahre nach dem Gesuch der Faktoren verfasste die Kämmerei darüber ein Gutachten für den Stadtrat, in dem sie von der Investition abriet. Nicht der Anstieg des Gütervolumens sei für den Platzmangel verantwortlich – man habe keine Mehreinnahmen aus dem Kaufhaus zu verzeichnen – sondern die Spediteure selbst. Sie würden das Kaufhaus als dauerhaften Lagerraum zweckentfremden, und zwar nur, um sich bei ihren Principalen beliebt zu machen, die die geringen Kosten schätzten. Der Platzmangel resultiere also aus der großen Zahl der überlegenen Güter, *und ist letztlich wohl zu bedenken, daß wenn man endlich die Halbe Stadt Zum Packraum machete deßwegen Kein mehrerer sondern wol eher schlechteren Abfuhr zubesorgen*⁹, weil die Kaufleute dann ihre Waren so lange lagern lassen würden, bis die Transportkosten gesunken waren, man also letztlich nur den Fuhrleuten schaden würde. Um das Problem zu beheben, wurde vorgeschlagen die Kaufhausgebühren anzuheben, um so den Anreiz zur schnellen Weiterversendung zu erhöhen¹⁰.

Anstatt dem Gesuch der Faktoren zu entsprechen, wurde also sogar noch eine Maßnahme vorgeschlagen, die allgemein als schädlich für den Handel angesehen wurde und damit eigentlich das Gegenteil dessen erwogen, was die Beschwerde beabsichtigt hatte. Zwar wurden einige Jahre später tatsächlich neue Lagerräume gebaut, jedoch nicht um den Bedürfnissen der Faktoren entgegen zu kommen, sondern weil der König in dieser Angelegenheit Druck ausübte.

Der hatte nämlich erfahren, dass in Lüneburg die Kaufmannswaren nicht mehr sachgerecht untergebracht werden konnten und deshalb den Magistrat beauftragt das Kaufhaus reparieren und erweitern zu lassen. Damit hatte man 1720 jedoch immer noch nicht begonnen, was Bürgermeister und Rat eine königliche Rüge einbrachte. Georg I. fand es *unverantwortlich*, dass seine Unter-Obrigkeit *das so mühsahm nacher Lüneburg gezogene Comercium gefleißentlich von der Stadt abwenden wolte, zugeschweigen wie unerträglich denen Kauff-Leuten fallen*

8 StaL, K1, Nr. 19, Sämtliche Factoren an Bürgermeister und Rat, 19.01.1705.

9 StaL, K1, Nr. 19, Kämmerei an Bürgermeister und Rat, 02.01.1708.

10 StaL, K1, Nr. 19, Kämmerei an Bürgermeister und Rat, 06.02.1708.

würde, daß sie fast durch Zwang, mit ihren Wahren hieher geführt, undt durch die schlechten Anstalten, da dieselbe auff den Gassen in Regen undt Kohte zu deren größesten Schaden, als wan sie niemanden zugehörten, herum legen, umb das ihrige sollten gebracht werden¹¹.

Auf diese Rüge hin wurde zwar ein neues Kaufhaus gebaut, doch verdoppelte sich in den folgenden Jahren das Speditionsaufkommen, weshalb die Faktoren 1729 erneut um den Bau eines neuen Kaufhauses nachsuchten¹². Wieder argumentierten sie mit den Nachteilen, die die schlechte Lagerung der Güter bzw. die mit der Privat-Lagerung verbundenen Mehrkosten für den Speditionsstandort Lüneburg hätten, wiesen auf die Unzufriedenheit ihrer Calandisten, drohende Auftragseinbrüche und die Konkurrenz Magdeburgs hin, das durch den Ausbau seines Packhauses *großen Ruhm* erlangt habe¹³.

Beim Magistrat fanden sie zunächst wieder kein Gehör, weshalb sie sich nach Hannover um Beistand gegen die eigene Stadtobrigkeit wandten¹⁴. Offenbar auf Intervention der Landesregierung rief der Magistrat alle 35 Faktoren zusammen, um mit ihnen über ihr Begehrt zu sprechen, bedeutete aber dann den beiden, die sich eingefunden hatten, gleich, dass man im Rathaus den Bau für überflüssig und davon abgesehen auch für zu teuer halte. Die Lösung liege vielmehr darin, so der Magistrat in der nächsten Versammlung, zu der immerhin sechs Faktoren erschienen waren, dass man die *ingerissenen viele Mißbräuche abstellte*¹⁵.

Ob und wie man sich schließlich einigte, ist nicht bekannt. Eine dauerhafte Lösung wurde aber offenbar nicht gefunden, denn schon 1735 kamen erneut Forderungen zum Bau eines neuen Kaufhauses auf, die dieses Mal von den Schiffern ausgingen. Seit zwei Wochen lagen über 30 Schiffe voll beladen vor dem Kaufhaus, weil sie aus Platzmangel nicht gelöscht werden konnten. Andere Güter mussten unter freiem Himmel gelagert und von Wächtern bewacht werden, die von den Schiffer zu bezahlen waren.

Die Schiffer hatten gehofft, dass die Faktoren ihr Gesuch unterstützen und ihrerseits beim Magistrat Vorstellung tun würden, so wie man es vorher abgesprochen hatte. Doch diese hatten sich an die Abmachung nicht gehalten, so dass die Schiffer sich allein vor der Kämmerei rechtfertigen mussten, die ihre Schilderungen für übertrieben hielt – die Schiffer mussten unverrichteter Dinge wieder abziehen¹⁶.

11 StaL, K1, Nr. 19, Extractus Protocolli betr. die ... von Sr. Freyherrl. Excell. von Spörken proponirte puncte, [1720].

12 StaL, K1, Nr. 22, Höchst nöthige Vorstellung und Bitte unser derer sämptlichen Factoren hieselbst Um Erbauung eines anderweitigen neuen Kauffhaußes, 25.07.1729.

13 StaL, K1, Nr. 22, Höchst nöthige Vorstellung und Bitte unser derer sämptlichen Factoren hieselbst Um Erbauung eines anderweitigen neuen Kauffhaußes, 25.07.1729.

14 StaL, K1, Nr. 22, Sämtliche Facotren an Kgl. Regierung, 30.08.1729.

15 StaL, K1, Nr. 22, Actum Lüneburg auf der Kaufhauskammer, 04.11.1729; Actum Lüneburg auf der Schreiberrey, 28.11.1729.

16 StaL, K1, Nr. 24, Sämtliche Schiffer an Bürgermeister und Rat, 31.01.1736.

Etwas verspätet reichten daraufhin gleich 24 Spediteure an den Magistrat eine Petition für den Bau eines neuen Kaufhauses ein. Drastisch schilderten sie den Zustand der Niederlage: Sicherheit, Schnelligkeit und Ordnung der Spedition seien nicht mehr gewährleistet; die Beladung der Fuhrwerke werde oft wochenlang verzögert, so dass den Fuhrleuten hohe Kosten für Unterbringung und Verpflegung entstünden. Die Empfänger der Waren würden diese nicht rechtzeitig beispielsweise zu Jahrmärkten oder Messen erhalten, und sich deswegen am Fuhrmann schadlos halten. Doch die Faktoren argumentierten dieses Mal nicht nur mit wirtschaftlichen Schäden, sondern drohten auch offen mit landesherrlichen Sanktionen. Der Verfall der Lüneburger Spedition stehe nahe bevor, *und gewißlich, wann dieses durch eigene Schuld binnen diesen Ringmauern geschähe, meritirte solches von der hohen Landes Obrigkeit, dero allerhöchstes Interesse dabey concurrirt, empfindlichst geahndet zu werden.* Man wisse also nicht, drohten die Faktoren unverhohlen weiter, wie sie es aufnehmen würde, wenn man ihr untertänig berichtete, dass von Magistrats wegen diesbezüglich noch immer keine Schritte eingeleitet worden seien¹⁷.

Daraufhin kam endlich Bewegung in die Sache. 1741 wurde in einer feierlichen Zeremonie der Grundstein für ein neues Kaufhaus gelegt¹⁸.

Obwohl die Faktoren letztlich ihren Willen bekommen hatten, zeigen sich hier doch die grundsätzlichen Schwierigkeiten, denen sie bei der Durchsetzung ihrer Interessen gegenüberstanden: Das Problem der Legitimität und das des kollektiven Vorgehens.

Die Faktoren hatten versucht, ihr Anliegen mit Berufung auf das Gemeinwohl durchzusetzen. Das in den Bittschriften verwendete Argumentationsmuster ist dafür typisch: Was zum Wohle des Handels gereiche, gereiche auch zum Allgemeinwohl. Entspräche man dem Ansinnen hingegen nicht, hätte das einen Verlust von Einnahmen zur Folge und Auftragseinbrüche. Die Spedition würde sich auf andere Orte verlagern, die Fuhrleute geschädigt. Die eigenen Interessen, und das ist sehr bezeichnend, wurden hingegen mit keinem Wort erwähnt. Beim Magistrat blieben sie mit dieser Argumentation jedoch erfolglos. Das sollte zunächst nicht überbewertet werden – die Stadtkassen waren chronisch klamm und ein Kaufhausbau war teuer. Doch wurde dies nicht als Hauptgrund angeführt. Vielmehr bestritt man im Rathaus die Verbindung zwischen Gemeinwohl und Privatinteresse der Faktoren und hob darüber hinaus sogar die Allgemeinschädlichkeit dieser Privatinteressen (zum Beispiel die Nachteile für die Fuhrleute) hervor. Sie ließen sich also weder aus sich selbst heraus, noch über das Gemeinwohl legitimieren.

17 StaL, K1, Nr. 24, Gehorsamste in Facto gegründete Vorstellung und Bitte derer intus genannten Factoren an Bürgermeister und Rat, 31.01.1736.

18 StaL, K1, Nr. 131, Actum Lüneburg bey dem neu zu erbauenden Kauff-Hause, 27.09.1741.

Dass zu den Vernehmungen im Anschluss an die Suppliken nur sehr wenige Faktoren erschienen waren und sie sich auch an die Verabredung mit den Schiffen nicht gehalten hatten, weist auf ihre mangelnde Fähigkeit zur Kooperation und Kommunikation. Noch nicht einmal, wenn es um gemeinsame Interessen ging, waren sie verlässliche Partner. Die Faktoren besaßen keinen Repräsentanten, so dass der Ansprechpartner fehlte; Zuständigkeiten waren nicht geklärt. Auch wurden Beschwerden und Bittgesuche oft nur von einzelnen Faktoren verfasst und lediglich im Namen aller unterzeichnet. Dass sich nicht alle Spediteure gleichermaßen dem Anliegen verpflichtet fühlten, zeigte sich dann daran, dass zur folgenden Besprechung kaum eine Handvoll von ihnen erschien, die dann erklärte, im Namen aller Faktoren vorstellig geworden zu sein, weil die Sache eben alle Faktoren angehe¹⁹. Da die Faktoren nicht organisiert waren, konnten sie weder verbindlich kollektiv vorgehen, noch besaßen sie einen „Sprecher“. Daher wurde (erfolglos) versucht, Beschwerden oder Gesuchen Repräsentativität und damit Legitimität zu verleihen, indem einige Faktoren behaupteten, dass sie von allgemeiner Bedeutung waren.

Beide Probleme der Interessendurchsetzung hingen miteinander zusammen, denn beide waren eine Frage der Organisation, genauer: der Interessenorganisation. Die traditionelle Interessenorganisation der Händler war die Zunft²⁰. Doch standen die Gilden zum einen ebenso unter obrigkeitlicher Aufsicht wie die Faktoren. Sie durften ohne Beisein einer Ratsperson keine Versammlungen abhalten, nicht willkürlich und eigenhändig Strafen verhängen und vollstrecken und auch ihre Interessen wurden beschnitten bzw. ignoriert, wenn sie der Allgemeinheit als nachteilig erachtet wurden. Zum anderen ist fraglich, ob eine zünftige Organisation für die Spedition überhaupt geeignet war, denn hier war die Festlegung von Interaktionsregeln zwischen verschiedenen Berufen weitaus bedeutsamer. Zwar gab es auch in den Gildenstatuten Artikel, die das Verhältnis zu anderen Gewerben regelten um Interessenkonflikte zu vermeiden. Sie bezogen sich aber durchweg auf die Abgrenzung der jeweiligen Berechtigungen, so wie etwa die Krameramtsrolle diejenigen Waren auflistete, mit denen auch verschiedene Handwerke zu handeln befugt waren, und solche, die die Kramer allein vertreiben durften. Sie waren aber nicht analog zu den Bestimmungen der Kaufhausordnungen, die das Verhältnis zwischen Faktoren und Fuhrleuten betrafen. Nicht die Kompetenzabgrenzung war hier Gegenstand der Regelungen (es stand ja nicht zur Debatte, ob und inwieweit beispielsweise ein Schiffer Faktorei treiben durfte oder umgekehrt), sondern die Koordination und Zusammenar-

19 StaL, passim, z. B. K1, Nr. 149, Acta in Sachen derer sämtlichen Factoren Denuncianten wieder den hiesigen Factoren Johann Ludolff Schultze, denunciaten in puncto Fälschlich angegebenen Gewichts an den Fuhrmann Spengler, 1755.

20 Facius, Friedrich: Wirtschaft und Staat. Die Entwicklung der staatlichen Wirtschaftsverwaltung in Deutschland vom 17. Jahrhundert bis 1945. Boppard am Rhein: 1959, S. 31 f..

beit zwischen beiden Berufen. Aus diesem Umstand resultierten zwei weitere Unterschiede. Erstens erforderte die Koordination der Kooperation eine zentrale Organisation – das Kaufhaus. Damit war zweitens ein externer Sanktionsapparat für die Entdeckung und Ahndung von Übertretungen zuständig. Das könnte wiederum damit in Zusammenhang gebracht werden, dass Verstöße der Faktoren gegen geltendes Recht eben nicht nur die anderen Faktoren betrafen, sondern auch in die Angelegenheiten der Fuhrleute und Schiffer einschlagen konnten, hier also wiederum eine übergreifende Instanz erforderlich war.

Doch schloss sich beides nicht gegenseitig aus. Der Notwendigkeit, die Spedition zentral zu organisieren, stand die Existenz von Sonderrechten nicht entgegen. So waren die Schiffer zünftig organisiert und trotzdem Adressaten von Kaufhausverordnungen. Eine prinzipielle Inkompatibilität zwischen allgemeinem und besonderem Recht bzw. zwischen Gemeinwohl und Durchsetzung von Partikularinteressen konnte also nicht bestehen. Wenn die „überparteiliche“ Koordination für die Regelung der inneren Angelegenheiten der Schiffer keine Grundvoraussetzung war, musste dasselbe auch für die Faktoren gelten und zwar umso mehr, als dass die die Faktoren betreffenden Artikel der Kaufhausverordnungen ohnehin zum Teil zunftähnlichen Charakter besaßen²¹, der 1747²² noch gestärkt wurde. Hier wurde nicht nur (wiederholt) der innere Wettbewerb durch die Festlegung der Provisionen und das Verbot einander die Callandisten abzuwerben, eingeschränkt, sondern auch andere der zünftigen Organisation entsprechende Regelungen erlassen. Erstmals wurde eine Zugangsvoraussetzung aufgestellt. Nur wer eine siebenjährige Lehr- und eine fünfjährige Dienerzeit absolviert hatte, durfte künftig in Lüneburg Faktorei treiben. Zudem war jeder neu eingestellte Lehrbursche der Kaufhauskammer zu präsentieren, *damit demselben die Kauff-Hauß-Ordnungen, wie er sich am kauff-Hause zu verhalten* bekannt gemacht und er namentlich registriert werden konnte. Nach Ablauf der Lehrjahre war ebenfalls eine Vorstellung beim Kaufhaus erforderlich, *damit man ersehen möge, ob jenes Betragen und Aufführung solchergestalt beschaffen gewesen, daß er ins künftige als Diener am Kauff-Hause weiter zu admittiren.*

Weiterhin wurde ein Versammlungszwang eingeführt. Alle Faktoren sollten mindestens zweimal in der Woche auf dem Kaufhaus zusammenkommen, um sich gemeinsam um die Verbesserung der Niederlage zu kümmern. Diese Vorschrift korrespondiert in etwa mit den Morgensprachen der Gilden und auch Benimmregeln für die Faktoren und ihre Angestellten fanden sich in der neuen Kaufhausverordnung. All dies sollte explizit dazu dienen, *die unter Unseren Factoren bißhero eingewurtzelte Uneinigkeit und Zwietracht* zu beenden.

21 Als Basis des Vergleichs mit den Zunftstatuten wurde die Rolle des Lüneburger Krameramts gewählt (vgl. StaL, G4t, Nr. 3, Krameramtsprivilegien vom 29.03.1733).

22 StaL, K1, Nr. 1, Kaufhausverordnung vom 07.12.1747. Zum Entstehungszusammenhang vgl. Kapitel 5.1.

Die Übereinstimmungen zwischen Kaufhaus (-verordnungen) und Gilden waren also sehr groß, was auf den ersten Blick auch für die Kompetenzen gegenüber der Obrigkeit galt. So wie die Faktoren auf Verstöße gegen die Kaufhausverordnungen aufmerksam machen konnten, wachten die Gilden über die Einhaltung ihrer Statuten. In beiden Fällen aber oblagen Urteil und Exekution der Obrigkeit. Sie waren also deren Kontrolle und Zustimmung genauso wie die Faktoren unterworfen. Auch konnten Gilden und Faktoren gleichermaßen Probleme oder Verbesserungsvorschläge artikulieren; das Supplizieren war ihnen nicht verboten. Im institutionellen Machtgefüge scheinen die Gilden also nicht mehr Möglichkeiten zur Durchsetzung ihrer Interessen gehabt zu haben als die Faktoren. Keiner von beiden konnte seine Angelegenheiten autonom regeln. Der einzige Unterschied wäre dann, dass die Straf gelder für Übertretungen zünftiger Vorschriften zur Hälfte den Zünften, diejenigen für Übertretungen der Kaufhausverordnungen allein dem Kaufhaus, und nicht den Faktoren zufielen.

Doch gerade dieser Unterschied ist von zentraler Bedeutung. Denn die Straf gelder für Verstöße gegen die Zunftordnungen kamen den Gilden zugute, weil sie Rechtssubjekt waren²³. Es war ihr eigenes Recht, das verletzt wurde, und dafür wurden sie entschädigt. Die Faktoren hingegen waren lediglich Rechtsobjekt, und zwar des Kaufhauses. Sie besaßen kein eigenes, tradiertes Recht, das in Gesetzgebung und Rechtssprechung hätte einfließen können. Das wiederum hatte erhebliche Konsequenzen für die Organisation und Durchsetzungsfähigkeit der Interessen. Nicht nur hatten die Gilden (nicht nur durch Straf gelder) eigene finanzielle Mittel, mit denen sie ihre Interessen effektiver verfolgen konnten, etwa, indem es ihnen dadurch möglich wurde Anwälte zu engagieren. Ihre Rechte stärkten auch ihre Verhandlungsposition und stärkten sie als Gruppe – hatte man die Privilegien erst einmal ausgehandelt, konnte man sich bei der Verfolgung eigener Interessen auf sie berufen und hatte gute Chancen, auch gehört zu werden, zumal es sich hier um kollektive Interessen handelte, denen ohnehin eine höhere Legitimität anhaftete als Einzelinteressen.

Der wesentliche Unterschied zwischen Gilden und Faktoren war also, dass erstere organisiert *waren*, und zwar als Zusammenschluss beruflicher Interessen, wohingegen die Faktoren organisiert *wurden*. Daher waren die organisierten Interessen nicht vorrangig die ihrigen, sondern die des Kaufhauses. Folglich sollten die Faktoren auch nicht als Gruppe gestärkt werden. Die Neuerungen in der Kaufhausverordnung sollten nicht dazu dienen, ihre Interessen besser zu repräsentieren. Ob sie zünftig organisiert werden sollten oder nicht, hing also gar nicht davon ab, ob dies für die Spedition positive oder negative Auswirkungen hatte. Weil Organisation,

23 Weber, Max: Wirtschaft und Gesellschaft. Grundriss der verstehenden Soziologie. Bd. II, Tübingen: 1976, S. 416 ff..

Gemeinnützigkeit und Einflussnahme interdependent waren, handelte es sich hier um eine Machtfrage, die jedoch auf der ideologischen Ebene ausgetragen wurde.

Dies zeigt sich am Widerstand der Spediteure gegen die Erhöhung der Kaufhausgelder und ihrem ein Jahr später folgenden Gesuch, sich in einer Gilde zusammenschließen zu dürfen, denn in beiden Fällen ging es um die Berücksichtigung ihrer Interessen bzw. ihren Einfluss auf Speditionsangelegenheiten, die vordergründig davon abhängig gemacht wurden, ob die Spediteure eigen- oder gemeinnützig waren.

1747 wurde eine neue Kaufhausrolle erlassen, in der die Niederlagegebühren neu berechnet und auch erhöht wurden, da die Allgemeinheit für den Neubau des Kaufhauses hohe Kosten gehabt hatte, die refinanziert werden mussten²⁴. Damit waren die Faktoren, die an der Ausarbeitung nicht beteiligt worden waren (während die Mündener Kaufleute ganz selbstverständlich zur Festlegung der Schlaggebühren hinzugezogen wurden²⁵), partout nicht einverstanden. Einerseits könnten sie aufgrund des hohen Wettbewerbsdrucks die Erhöhung nicht auf ihre Kunden abwälzen, so dass ihre Gewinnspanne sich verringere, andererseits aber werde die Höhe ihrer zu zahlenden Steuern nach Proportion der (nun vermehrten) Kaufhausgelder berechnet, weshalb sie mehr öffentliche Abgaben bei geringerem Einkommen zahlen müssten. Würde man also die Kaufhausrolle nicht wieder auf den alten Fuß setzen, müssten sie sich verschulden, könnten ihre Angestellten nicht mehr bezahlen und würden schließlich selbst zugrunde gehen²⁶.

Die Faktoren argumentierten also mit dem Nahrungsprinzip, das ja als gemeinnützig anerkannt war. Der Magistrat hingegen unterstellte ihnen *Eigensucht und bloßen Eigennutz*²⁷ und konstruierte einen scharfen Gegensatz zwischen ihren und den öffentlichen Interessen. Die Allgemeinheit habe große Kosten zum Besten des Handels aufgewendet, so dass sie durchaus berechtigt sei, von ihm auch zu profitieren. Diesen Profit aber wollten die Faktoren ihr streitig machen, und zwar nicht zum Schutze ihrer Nahrung, sondern aus egoistischem Gewinnstreben. Denn selbst wenn die Provisionen sich durch die Anhebung der Kaufhausgelder verringerten, könnten sie noch immer ein gutes Auskommen haben; viele Faktoren seien zu großem Reichtum gelangt. Es läge daher klar zutage, *daß Sie als hiesige Bürger dem Publico einen Kleinen Vortheil, wieder alle Billigkeit ferner entziehen, und frembde Kauffleute mit des Publici Schaden gebeßert sehen wollen*²⁸. Diese würden sich von der Erhöhung im Übrigen nicht abhalten lassen, ihre Waren über Lüneburg spedieren zu lassen, denn viele Güter aus dem

24 NLA, Hann. 93, Nr. 3111, S. 45 ff.

25 Willingerod, Stadtrecht, S. 55 („ohne welche solches nicht geschehen kann“).

26 NLA, Hann. 93, Nr. 3111, S. 60 f.

27 NLA, Hann. 93, Nr. 3111, S. 41.

28 NLA, Hann. 93, Nr. 3111, S. 83 (hier das Zitat); S. 85 f.

Reich ließen sich nicht ohne Schaden auf der Elbe transportieren, und auch die Fuhrleute der Region fänden nur in Lüneburg immer genügend Rückfracht. Es sei also davon auszugehen, dass die auswärtigen Kaufleute auch diesen Aufschlag zahlen würden, zumal sie sich nun einer sicheren und trockenen Lagerung ihrer Waren gewiss sein könnten, also eine veritable Gegenleistung bekämen²⁹. Einbrüche in diesem wichtigsten Zweig der Stadtwirtschaft und damit dem Gemeinwohl abträgliche Folgen seien daher nicht zu erwarten. Aus dem selben Grund sei auch nicht mit einer Verminderung der Provision zu rechnen.

Der Magistrat reduzierte in seiner Argumentation die politische Bedeutung der Faktoren bzw. deren Interessen gleich in mehrfacher Hinsicht. Er bestritt, dass es für die Herabsetzung der Kaufhausgebühren sachliche Gründe gab. Gleichzeitig wies er darauf hin, dass insbesondere Bürgermeister Krukenberg sich über die Niederlage gründliche Kenntnisse angeeignet hatte³⁰. Damit suggerierte er, dass die Sachkunde der Faktoren nicht erforderlich war, man sie also nicht als Experten zu handelspolitischen Entscheidungen hinzuziehen müsste, womit die einzige Grundlage für deren politische Beteiligung entfiel. Diese wurde jedoch nicht nur als unnötig, sondern sogar als schädlich für das Gemeinwohl diskreditiert. Den Faktoren wurde ein Mangel an Loyalität gegenüber ihrer Stadt und ihren Mitbürgern unterstellt, indem sie beschuldigt wurden, die Interessen ihrer auswärtigen Auftraggeber über ihre Bürgerpflichten zu stellen und sich auf Kosten der Allgemeinheit bereichern zu wollen, indem sie dieser die Mehreinnahmen aus dem Kaufhaus ihrer Provisionen wegen streitig machten. Auch der Hinweis darauf, dass sie von den Fuhrleuten Geld *erpreßen*³¹ würden, diene dazu, die Unvereinbarkeit zwischen dem Privatinteresse der Faktoren und dem Gesamtinteresse herzustellen. So wie also die Faktoren nichts zum Gemeinwohl beitrügen, sondern immer nur auf ihren eigenen Vorteil bedacht seien, so ginge auch *die wenige Provision ... dem Publico nichts an, und müsten Factores dahin bedacht seyn, wie Sie solche wieder auf den alten fuß bringen oder aber mit ihren Principalen sich auf andere Arth setzen*³². Die „Nahrung“ der Faktoren wurde also als deren Privatangelegenheit betrachtet, die mit dem Gemeinwohl in keinem Zusammenhang stand und daher nicht berücksichtigt zu werden brauchte.

Dabei hob der Magistrat hervor, dass es sich bei den Interessen der Faktoren um individuelle, nicht um kollektive handelte. So sei zur Genüge bekannt, dass die Faktoren an den niedrigen Provisionen selbst schuld seien, da sie sich aus Profitgründen gegenseitig unterbieten würden. Daher sei es *dem Publico nicht zur Last Zulegen, daß Sie mit den Spesen, welche Sie sich un-*

29 NLA, Hann. 93, Nr. 3111, S. 42; 84 ff..

30 NLA, Hann. 93, Nr. 3111, S. 41.

31 NLA, Hann. 93, Nr. 3111, S. 86.

32 NLA, Hann. 93, Nr. 3111, S. 80.

*tereinander durch ihre unerlaubte Absichten verderben, Zufrieden seyn müssen*³³. Es gab also nach Aussage des Magistrats gar keine kollektiven Interessen, die im politischen Prozess hätten Berücksichtigung finden können. So wies er auch darauf hin, dass die Beschwerde über die Erhöhung der Kaufhausgebühren nicht von allen, sondern nur von einigen Faktoren vorgebracht worden sei³⁴, zweifelte also an deren Repräsentativität, was ein weiteres Kriterium für ihre Ablehnung war.

Die Faktoren versicherten zwar, dass die Beschwerde über die Erhöhung der Kaufhausgelder wirklich von ihnen allen vorgebracht worden war³⁵, doch auch ihnen war das Problem der Repräsentativität und damit zusammenhängend die Unterordnung ihres Privatinteresses unter das Gemeinwohl bewusst. Als Hauptursache dafür identifizierten sie scheinbar selbstkritisch *die unter uns Factorn eine Zeither eingewurtzelte, zum größten Schaden der hiesigen Niederlage und Zu unseren eigenen Ruin handbietende Uneinigkeit und Zwietracht*³⁶, weshalb sie auch keine kollektiven Anstrengungen zum Besten der Spedition unternehmen könnten. Für die Faktoren war dies, anders als für den Magistrat, kein Problem der Einstellung, sondern der Organisation.

Zwar waren sie in der Kaufhausverordnung verpflichtet worden, zweimal wöchentlich auf dem Kaufhaus zusammen zu kommen, um dort gemeinschaftlich über die Verbesserung der Niederlage und Spedition zu beratschlagen; eine Neuerung, die von den Faktoren prinzipiell begrüßt wurde. Jedoch könne durch eine bloße Vorschrift das Ziel nicht erreicht werden, denn einige Faktoren hielten sich nicht an die in den Versammlungen gefassten Beschlüsse oder blieben ihnen gleich ganz fern, so dass letztlich doch nur *ein jeder gethan, was er gewolt und ihm seyn Eigennutz eingeflösset hat*³⁷. Dagegen könnten die am Gemeinwohl orientierten Faktoren nichts unternehmen, da es an wirksamen Sanktionsmechanismen fehle. Es sei nicht möglich, über solche Verstöße jedes Mal eine schriftliche Beschwerde an den Magistrat einzureichen, weil sie einerseits nicht wüssten, wer diese Beschwerden verfassen sollte, und andererseits ihre Geschäfte ihnen dazu keine Zeit ließen. Außerdem hielten sie es für *unmöglich, ohne obrigkeitliche Intercession und Autoritat die Einigkeit und gute Harmonie der Factoren zu werk Zu richten*³⁸. Die Faktoren baten daher darum, zwei Senatoren als Assessoren beigeordnet zu bekommen, die bei den Versammlungen anwesend sein, Zweifel klären und Gesetzesübertretungen ahnden sollten. Am besten wäre es, dazu die beiden Kämmerer zu ernennen,

33 NLA, Hann. 93, Nr. 3111, S. 85.

34 NLA, Hann. 93, Nr. 3111, S. 82.

35 NLA, Hann. 93, Nr. 3111, S. 70 ff..

36 NLA, Hann. 93, Nr. 3111, S. 62.

37 NLA, Hann. 93, Nr. 3111, S. 64.

38 NLA, Hann. 93, Nr. 3111, S. 65.

da diese die gründlichste Kenntnis von der Niederlage hätten und beurteilen könnten, ob die Vorschläge der Faktoren zur Verbesserung des Kaufhauses und der Spedition nützlich oder schädlich seien³⁹.

Hier wurde also die Idee einer Faktor-Gilde propagiert, durch die sowohl das Verhältnis zwischen den Faktoren als auch dasjenige zur Obrigkeit verbessert werden sollte. Die Faktoren machten deutlich, dass das von ihnen erwünschte Verhalten ohne eine es entsprechend stützende und mit einem Verwaltungsstab versehene Organisation nicht praktiziert werden könnte; sie also ihren Eigennutz zugunsten des Gemeinwohls nicht zurückstellen könnten, so dass die Einigkeit unter ihnen oktroyiert werden müsste – nur durch eine zünftige Verfassung konnten sie ihren schädlichen Eigennutzen in den Griff bekommen. Einerseits wollten die Faktoren also die Obrigkeit dazu instrumentalisieren, ihnen ein kollektives, handlungsfähiges Repräsentationsorgan zu geben. Andererseits sollte durch dieses wiederum die Zusammenarbeit mit der Obrigkeit und insbesondere mit dem Kaufhaus verbessert werden, was daran deutlich wird, dass man hoffte, durch geschickt gewählte Assessoren die Kommunikation zwischen den städtischen Institutionen und den Faktoren zu verbessern.

Diese institutionalisierte Kommunikation gemeinsam mit einem institutionalisierten (bzw. institutionell erzwungenen) Kollektivinteresse sollte die Berücksichtigung der Interessen der Faktoren ermöglichen und barg damit die Aussicht auf einen erhöhten politischen Einfluss. Deshalb wurde das Gesuch der Faktoren vom Magistrat auch abgelehnt, denn der konnte kein Interesse an einer solchen politischen Stärkung der Faktoren haben. Diese hätten sich in Beschwerdesachen an die zum Kaufgericht Verordneten zu wenden; eigene Assessoren wären nicht erforderlich⁴⁰. Der Magistrat wollte also die direkte Abhängigkeit der Faktoren vom Kaufhaus erhalten. Das (Kräfte-) Verhältnis zwischen diesen, dem Kaufhaus und dem Stadtrat sollte unverändert bleiben. Eine intermediäre Institution wäre dafür nicht zuträglich gewesen. In Lüneburg scheiterte die ständisch-zünftige Organisation der Spediteure somit am Widerstand der Stadtobergkeit und daran, dass die Spedition selbst bereits fest (in der Hand des Magistrats) institutionalisiert war. Rechte und Pflichten von Faktoren, Schiffern und Fuhrleuten waren klar abgesteckt und geregelt, Modalitäten und Vorschriften des Transports festgelegt, so dass die Spediteure auch keine Möglichkeit hatten, über Änderungen der sachlichen Handelsorganisation ihren Einfluss zu erweitern und ihre Interessen geltend zu machen. In Münden scheiterte die ständisch-zünftige Organisation der Kaufleute aus genau den entgegengesetzten Gründen.

39 NLA, Hann. 93, Nr. 3111, S. 64 f.

40 NLA, Hann. 93, Nr. 3111, S. 88.

4.2. Reformversuche der Mündener Handelsorganisation

Die kommerziellen Institutionen Mündens befanden sich in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts im Umbruch. Bestehende Einrichtungen wurden einer kritischen Überprüfung unterzogen, umgestaltet und zu optimieren versucht. Diese Phase, die 1711 damit begann, dass die Kaufgilde das Monopol auf den bis dahin zum freien bürgerlichen Handel gehörenden Einzelhandel mit Hokenwaren erhielt, erreichte zwischen 1724 und 1749 ihren Höhepunkt. So steht etwa die Idee einer Messe, die 1729 aufkam, in diesem Kontext, 1737 kam es zu einer eingehenden Prüfung der Funktion und der Zweckmäßigkeit des Güterbestäters⁴¹, 1748 wurde zwischen der Stadt und dem Amt Münden ein Vergleich über die Jurisdiktion über den außerhalb der Stadtmauern gelegenen Bereich, zu dem die Flüsse ebenso wie die Schlagden gehörten, geschlossen, nach dem die Stadt Verstöße, die Schifffahrt und Handel, das Stapelrecht sowie die Schlagd-, Waage-, Solderhaus- und Brückengelder betrafen, unabhängig davon, ob sie innerhalb oder außerhalb der Stadt begangen wurden, ahnden durfte⁴².

Im Zentrum stand jedoch die Reorganisation von Handel und Schifffahrt.

4.2.1. Die Handlungs- und Schifffahrtsreglements

Zwischen Kaufleuten, Schiffern, Handwerkern und Gastwirten war es zunehmend zu Streitigkeiten um die Handelsberechtigungen gekommen. Über die genauen Hintergründe sind keine Einzelheiten bekannt, doch ist die Ursache in der Zunahme der in Handel und Schifffahrt beschäftigten Personen zu suchen, die, so erklärte es jedenfalls ein ratsherrlicher Bericht, *1720 unter beyden Seiten eine solche Unzufriedenheit und fortdauernde Klage über den Verfall ihrer Nahrung hervor [rief], daß es zu einer Costbaren und langwierigen commissarischen Untersuchung ... kam*⁴³. Diese landesherrliche Untersuchungskommission erarbeitete Richtlinien für eine Neuregelung der Mündener Handelsorganisation, die der Magistrat auszuarbeiten hatte. Das Resultat war das Handlungs- und Schifffahrtsreglement, das 1724 in Kraft trat.

Die wesentlichen Bestimmungen bestanden in einer erheblichen Einschränkung der bürgerlichen Handelsberechtigungen und in der Einführung der Reiheschifffahrt. Allen Bürgern wurde der Großhandel bis auf wenige Ausnahmen nur gestattet, wenn sie zuvor ihr (handwerkliches) Gewerbe aufgegeben hatten. Den Schiffern insbesondere wurden Faktorei und Großhandel bei Strafe verboten. Sie durften zwar mit ihren von Bremen mitgebrachten Hokenwaren Einzelhandel treiben, allerdings nur an mündensche Einwohner verkaufen. Es war ihnen auch

41 StaM, MR 2679, passim.

42 StaM, B 1216, Vergleich über Jurisdiktion zwischen Amt und Magistrat vom 21.11.1748.

43 StaM, MR 2661, Bürgermeister und Rat an Kgl. Regierung, 04.02.1752.

weiterhin gestattet, ausländische Kaufmannswaren zu transportieren. Sie hatten jedoch dabei das Stapelrecht zu beachten, weshalb ein Mündener Händler als Adressat anzugeben war, dem sie auch Provision zahlen mussten.

Da die Schiffer sich nun des Handels weitgehend enthielten, wurden die Kaufleute im Gegenzug verpflichtet, diese vor fremden Schiffen zu bevorzugen. Zudem wurde die Reihenfahrt auf der Weser eingeführt, deren Modalitäten genau festgesetzt wurden. Doch auch von diesen Bestimmungen gab es Ausnahmen. So durfte der Händler auch einen fremden Schiffer beauftragen, wenn der hiesige die Preise zu sehr in die Höhe trieb oder den Transport nicht ordentlich besorgte. Bei absichtlicher Verzögerung der Abfahrt, die dann eintrat, wenn der Schiffer nach Erhalt der Ladung nicht binnen drei Tagen ablegte, wurden pro Tag 10 Taler Bußgeld erhoben⁴⁴. Güter, die eilig nach Bremen oder Hamburg transportiert werden mussten, durften darüber hinaus auch außer der Reihe verschifft werden.

Auffällig an diesem Reglement ist die Bevorzugung der Kaufleute gegenüber den Schiffen und übrigen Bürgern. Obwohl die Neuregelung des Handels einen tiefen Einschnitt in die überkommenen bürgerlichen Gerechtsame bedeutete und den Interessen und Forderungen der Kaufmannschaft sehr weit entgegen kam, wurden ihr nur wenige Pflichten und Einschränkungen auferlegt. Zudem waren für Verstöße der Kaufleute gegen die Bestimmungen anders als für diejenigen der Schiffer keine Strafen vorgesehen, während die Ausnahmeregelungen bei der Reihenfahrt als Einfallstor für ihre Aufweichung dienten.

Die Verfasser des Reglements waren sich bewusst, dass wegen der antagonistischen Interessenlage mit vielen Verstößen zu rechnen, also eine beständige Kontrolle erforderlich war. Rein rechtliche Regelungen wurden dafür nicht als ausreichend angesehen. Eine Überwachung durch Institutionen wie die Gilden war hier jedoch nicht möglich, da erstens der Großhandel nicht zünftig organisiert war und zweitens nicht nur ein, sondern zwei Berufe geregelt wurden, so dass das Handlungs- und Schifffahrtsreglement auch einen neuen organisatorischen Rahmen bekommen musste. So wurde ein „Unter-Collegium“ eingerichtet, das die Einhaltung der Bestimmungen zu überwachen, die Reihenfolge der Reiheschifffahrt festzulegen und Verstöße gegen sie zu ahnden hatte.

Das Unter-Collegium setzte sich aus jeweils zwei Mitgliedern des Stadtrates, der Kaufmannschaft und der Schiffergilde zusammen. Man wollte also offenbar die Kontrahenten institutionell einbinden (und damit auch den Konflikt in institutionelle Bahnen lenken), wobei allerdings die Kaufleute in der Überzahl waren, denn neben den ordentlichen Deputierten waren auch die zum Collegium verordneten Ratsmitglieder Christoff Julius Ballauff und Hinrich

44 NLA, Hann. 74 Münden Nr. 7190, Schifffahrtsreglement vom 11. September 1724.

Christoph Ritmeyer Kaufleute. Das Collegium sollte sich in unregelmäßigen Abständen bzw. aus aktuellem Anlass treffen, die Einhaltung *observiren* und, wenn nötig, Strafen verhängen⁴⁵. Die Unzufriedenheit der Kaufleute und Schiffer mit dem Reglement von 1724 war groß. Es wurden viele Verstöße der Bürger gegen die Handelsbeschränkungen aktenkundig, und auch die Kaufleute hielten sich nicht an die Bestimmungen⁴⁶. Die Händler selbst wandten sich vor allem gegen die Reihefahrt, da diese die Spedition verteuere und verzögere, denn der erste Schiffer an der Reihe habe ein „Monopol“, weil das nächste Schiff erst nach seiner Abfahrt ablegen durfte. Er schiebe daher in der Absicht, den Frachtlohn in die Höhe zu treiben, den Aufbruch immer weiter hinaus, so dass sich die Frachtpreise binnen eines Jahres nahezu verdoppelt hätten. Die Kaufleute sahen sich der Willkür der Schiffer ausgeliefert, was dazu führte, dass zunehmend Privatabsprachen das Reglement unterliefen; einige Händler sich gar erboten, die Bußgelder für die Schiffer, die gegen die Reihefahrt verstießen, zu begleichen⁴⁷. All diese Missstände wurden dem Unter-Collegium, das schon 1726 auch als Commerciens-Collegium bezeichnet wurde, mit Bitte um nähere Untersuchung übergeben. Dieses berichtete 1727 nach Hannover, dass durch das Reglement *zwischen der Bürgerschaft welcher die Groß- Frucht- und Factorey-Handlung ... entzogen worden und zwischen denen Kauffleuthen die größte jalousie und Feindschafft zum Schaden des gemeinen Wesens entstanden*⁴⁸ sei und auch der Handel selbst sehr gelitten habe. Die Reform der Handelsorganisation hatte demnach die Konflikte innerhalb der Bürgerschaft nicht gemildert, sondern im Gegenteil sogar noch verschärft. Das Reglement von 1724 hatte seinen Zweck nicht erfüllt, was zu ersten Korrekturen führte. So wurde 1728 die Reihefahrt auf der Weser wieder abgeschafft in der Hoffnung, dass die Großhändler dadurch bewogen würden, die hiesigen Schiffer wieder bevorzugt zu befrachten. Das taten sie aber nicht, so dass die Schiffer auch wieder begannen Handel zu treiben⁴⁹.

Deshalb wurde 1735 ein neues Schifffahrtsreglement erlassen, das Rechte und Pflichten der Kaufleute und Schiffer spezifizierte, vor allem aber die Kontroll- und Sanktionsmechanismen verstärkte. Das Reglement von 1724 wurde zwar nicht aufgehoben, jedoch in einigen Punkten modifiziert und konkretisiert. Das Hauptaugenmerk lag 1735 auf der Förderung der Fuldaschifffahrt, die durch einen schnellen und zuverlässigen Warentransport sowie das Transportmonopol und die Einführung der Reihefahrt für die Fuldaschiffer zwischen Münden und Kas-

45 NLA, Hann. 74 Münden Nr. 7190, Schifffahrtsreglement vom 11. September 1724.

46 StaM, MR 2658, Untersuch- und Erweiterung[?] derer vom 1.11. 1724 bis 21.06.1728 wider das Reglement von 1724 vorgekommenen Contraventionen ...; Actum Münden, 16.08.1726.

47 StaM, MR 2658, Herr Biskamp, Bremen, 15.03.1725; Actum Münden, 16.08.1726.

48 StaM, B 1666, Kgl. Regierung an Bürgermeister und Rat, 1747.

49 StaM, B 1666, Kgl. Regierung an Bürgermeister und Rat, 1747.

sel sichergestellt werden sollte.

Die Schiffer, die weiterhin ihre selbst von Bremen mitgebrachten Waren an mündensche Einwohner verkaufen durften, wurden zu einer schnellen und verlässlichen Verschiffung der für Kassel bestimmten Güter verpflichtet. Die Kaufleute hatten sich wiederum auf eigenes Anerbieten verpflichtet, alle für Kassel bestimmten Waren, über die sie *disponiren* konnten, nur noch von Mündener Schiffen transportieren zu lassen. Zudem war es ihnen verboten, ihre Güter für Kassel über Land spedieren zu lassen. Bei Zuwiderhandlung sollten jedoch nicht sie, sondern die Fuhrleute bestraft werden. Auf der Werra und Weser hatten die Kaufleute die mündenschen Schiffer *nach äußerster Möglichkeit* bevorzugt zu befrachten und auch ihre Korrespondenten anzuweisen, es ihnen gleich zu tun.

Ausnahmebestimmungen zugunsten der Händler gab es jedoch zur Genüge. Bei Expresssendungen musste die Reihefahrt nicht eingehalten werden bzw. durften auch auswärtige Schiffer beauftragt werden, wenn keine einheimischen zu finden waren. Das Landfuhrverbot nach Kassel galt natürlich nicht, wenn die Fulda nicht befahrbar war, aber auch nicht während der ersten drei Tage der sieben kasselschen Jahrmärkte sowie im Juli und August, damit die Heringe schnell verfahren werden konnten.

In der neuen Ordnung wurden auch die Beschwerden der Händlerschaft aufgenommen und den Schiffen für das monierte Fehlverhalten Geldstrafen und sogar Ausschluss aus der Schiffergilde in Aussicht gestellt. Hingegen waren für die Kaufleute wieder keine Bestrafungen für Verstöße gegen die Bestimmungen vorgesehen.

Dafür kam es zu einer Reform des Commerciens-Collegiums. Zunächst wurde die personelle Zusammensetzung geändert. Nicht mehr zwei beliebige Ratspersonen sollten ihm angehören, sondern stets der erste Bürgermeister, der Syndikus und ein Senator. Kaufleute und Schiffer waren nicht mehr im Collegium vertreten; vielleicht, um diesem mehr Neutralität zu verleihen. Weiterhin sollte das Gremium nicht mehr nur aus aktuellem Anlass, sondern regelmäßig einmal im Monat zusammenkommen. An diesen Sitzungen durften Händler und Schiffer teilnehmen, aber auf freiwilliger Basis. Es kam also auf Seiten des Commerciens-Collegiums zu einer weiteren institutionellen Veränderung. Die Überwachung des Reglements wurde einer ständigen Kommission übertragen und der Intervention durch Schiffer und Kaufleute entzogen. Die Institution fungierte weiterhin als eine Art „Sonder-Handelsgericht“, indem sie zu *untersuchen [hatte], ob und wie weit diesem Reglement ... Genüge geschehen, und wenn es hier oder da daran ermangelte, das nöthige so fort Verfüggen, wozu ihnen Krafft dieses Vollkommenen Macht und Gewalt ertheilet wird.*

Das Commerciens-Collegium bekam 1735 noch eine weitere Aufgabe zugewiesen. Alle drei

Monate sollte es an die Landesregierung einen Bericht einreichen, der neben Angaben zur Befolgung des Reglements auch etwaige Verbesserungs- und Änderungsvorschläge enthalten sollte. Dieser Bericht sollte vor Absendung den Kaufmanns- und Schifferdeputierten vorgelesen werden, welche dazu ebenfalls Vorschläge einbringen konnten, die als Protokoll dem Bericht anzufügen waren⁵⁰.

Hatte man zwar beide Parteien aus dem Aufsichtsorgan selbst ausgeschlossen, war die enge Kommunikation zwischen Schiffern, Kaufleuten und Collegium weiterhin gewährleistet; die Landesregierung war an deren Anregungen sehr interessiert. Das hing offenbar damit zusammen, dass man anders als 1724 die Notwendigkeit zu praktischen Anpassungen vorausgesehen und mit den regelmäßigen Verbesserungsvorschlägen auch ein gewisses Maß an Flexibilität eingebaut hatte. Und gerade die Vermittlung von Norm und Praxis erforderte die Einsetzung der neuen Institution des Commerciens-Collegiums, denn es handelte sich hierbei um eine Neuregelung, nicht um die Realisierung überkommener und hinreichend bewährter Privilegien, so dass bisherige Institutionen keine ausreichende Grundlage boten.

1737 wurde der Dransfelder Bürgermeister Brunsich von der Landesregierung mit einer kommissarischen Untersuchung über den Erfolg des Handlungs- und Schifffahrtsreglements beauftragt. Brunsich befragte sowohl den Magistrat als auch einige Kaufleute und Schiffer über die Befolgung des Reglements und etwaige zu ergreifende Verbesserungsmaßnahmen. Der Stadtrat gab an, dass es sich insgesamt als sehr nützlich erwiesen habe, da die Fulda- und Wesserschifffahrt merklich zugenommen hätten. Kaufleute und Schiffer bestätigten diese Einschätzung prinzipiell, brachten aber auch einige Verstöße zur Anzeige und machten Vorschläge, diesen abzuwehren. Nachdem beide Parteien Angaben gemacht hatten, wurden sie zusammen aufs Rathaus geladen, wo sie zu den Vorwürfen in Anwesenheit des Magistrats Stellung beziehen sollten. Über die strittigen Punkte, die den Schiffen zur Last gelegt wurden, einigte man sich schließlich gütlich und leitete die entsprechenden Maßnahmen ein⁵¹.

Das Reglement selbst schien also im Wesentlichen zu funktionieren. Anpassungen und die Sanktion von Verstößen waren ja integraler Bestandteil dieses Arrangements; grundlegende Kritik wurde von keiner Seite geäußert. Dieser Anschein trog allerdings. Einen Tag nach der Aussprache auf dem Rathaus suchten die Kaufmannsdeputierten Brunsich in seiner Unterkunft auf und teilten ihm mit, dass sie eine Änderung des Reglements für dringend erforderlich hielten. In Wahrheit halte sich kaum einer an die Bestimmungen, Strafen gegen die Schiffer würden nicht vollstreckt. Dies hätten sie aber in der Versammlung nicht angesprochen,

50 NLA, Hann. 74 Münden, Nr. 7190: Schifffahrtsreglement vom 07.02.1735.

51 StaM, MR 2659, Actum Münden in Curia, 23.05.1737.

weil der Stadtrat anwesend war und sie sich nicht dessen Unmut hätten zuziehen wollen. Woher diese Befürchtung rührte, wird an den weiteren Ausführungen der Kaufmannsdeputierten deutlich, die eine scharfe Kritik an der Arbeitsweise und dem Pflichtbewusstsein der zum Commercien-Collegium verordneten Magistratsmitglieder übten. Sie seien weitgehend untätig. Der Bürgermeister Meyer kümmere sich überhaupt nicht, Syndikus Storren sei ständig krank und Senator Schumann habe generell von nichts eine Ahnung. Zudem wären *die über die Handlungssachen mir [Brunsich] vorgezeigte Protocolle ... kaum vor 2 o[der] 3 Wochen in Ordnung gebracht, da nemlich der Rath vernommen hätte, daß dieserwegen eine Commission vor der Hand sey, hätte der Rath allererst mit allem Fleis daran gearbeitet*⁵².

Der Streit zwischen Kaufleuten und Schiffern und die damit zusammenhängende Reorganisation des Handels führten zu einer grundlegenden Revision des Verhältnisses von Politik und Handel, bei der es um Abgrenzung ging. Der Großhandel war erstmals als eigenständiger Beruf etabliert worden – mit den Einschränkungen des bürgerlichen Handels wurden die Großhändler zu einer eigenständigen, abgegrenzten Berufsgruppe. Dadurch verstärkten sich die Konflikte mit den Schiffern, da diese Abgrenzung mit einer Neuregelung der gegenseitigen Rechte und Pflichten verbunden war, welche jedoch recht einseitig zugunsten der Kaufleute ausfiel. Dies ist wiederum auf ihren hohen politischen Einfluss zurückzuführen, dem man mit der Reform des Unter-Collegiums begegnete, indem die Händler von diesem Gremium ausgeschlossen wurden. Die enge Verbindung zwischen Politik und Handel wurde gleichzeitig auf der Ebene des Stadtregiments hinterfragt. Zum einen beschuldigte das Amt Münden, das sich beim Reglement übergangen fühlte, *BürgerM[eister] undt Raht alhier (weillen allezeit im Mittel deßselben Kauffleutte undt Krahmer sich befunden) erst genannten [den Kaufleuten] die Stange mehr, alß denen hiesigen Schiffern gehalten* und so die Auseinandersetzungen noch verschärft zu haben⁵³. Zum anderen entstanden zwischen Händlern und Magistrat im Zusammenhang mit dem Reglement die ersten überlieferten Unstimmigkeiten.

Die Landesregierung begann in Folge der Ereignisse scharf zwischen dem Wohl des Handels und den Interessen der Händler zu trennen. So befahl sie 1744, die Erhebung der Anlagegelder binnen Jahresfrist einzustellen, weil sie von den Schiffern erfahren hatte, dass die Kaufleute sie auch auf fremde Güter erhoben, um die Prozess- und Anwaltskosten, die sich aus einem im Zusammenhang mit dem Reglement stehenden, langwierigen und erbittert geführten Streit zwischen Schiffern und Händlern ergaben, zu begleichen⁵⁴. Hatte sie zuvor die Anlage

52 StaM, MR 2659, Actum Münden in meinem [Brunsichs] Quartier, 24.05.1737.

53 NLA, Hann. 74 Münden Nr. 7190, Ebeling und Schneider an Kgl. Regierung, 23.01.1728.

54 StaM, MR 2665:Kgl. Regierung, 19.10.1744.

stets bedenkenlos bewilligt, so war sie nun der Meinung, dass es sich nicht *gebühret ...*, *neue Anlagen auf fremde Güther zu bestreitung solcher Kosten zu machen, welche eigentlich denen dortigen Kauff-Leuthen und Groß-Händlern allein angehen, mithin Von ihnen auch allein aus eigenen Mitteln aufgebracht werden müsten*⁵⁵.

Vor allem aber das Scheitern des Handlungs- und Schifffahrtsreglements, das Mitte der 1740er Jahre offenbar wurde, führte zu einer verstärkten Abgrenzung der Interessen der Händler von denen der Allgemeinheit, denn für dieses Scheitern machte die Landesregierung allein die Kaufleute verantwortlich. In einem fast 40 Seiten langen Schreiben an den Magistrat⁵⁶, das voller Spitzen gegen die Händler war, brachte sie ihre Verärgerung klar zum Ausdruck: Man habe *gantz deutlich wahrnehmen können, daß sie [die Großhändler] nur allen Vortheil und Freyheit an ihrer Seite allein zu haben, andere aber einzuschrenken, und aus ihrer eigenen Freyheit gesetzt zu werden verlangen*. Entsprechend interpretierten die Geheimen Räte schon die Vorgeschichte wie auch die weitere Entwicklung des Reglements, welches sie ursprünglich für sehr nützlich hielten, unter diesen Vorzeichen – sie wollten mit ihrer Uminterpretation der Ereignisse klarstellen, dass sie die Kaufleute durchschaut hatten und die Deutungshoheit darüber besaßen, was zum Besten des Handels gereichte.

So hätten die Großhändler die Bestimmungen selbst lanciert und seien die eigentlichen Urheber, sich dann aber nicht daran gehalten, woraus sie schlossen, dass die Händler von Anfang an nur aus Eigennützigkeit gehandelt hatten. Die Schiffer hätten sich also umsonst ihres *uhr alten Rechts begeben*, der Konflikt zwischen diesen und den Händlern habe sich noch verschärft, der Handel sei durch das Reglement in starke Abnahme geraten, der Zustand der Weser- und Werraschifffahrt desolat. Weder Kaufleute noch Schiffer hätten ihre Nahrung verbessern können. Daher solle der status quo ante wiederhergestellt, das heißt, die Handelsberechtigungen für Schiffer und andere Bürger wieder auf den Stand von vor 1724 gesetzt werden.

Die Landesregierung gab den Kaufleuten jedoch nicht nur für das Scheitern des Reglements die Schuld, sondern auch dafür, dass man vom altbewährten Weg abgewichen war, indem man die überkommene Handelsorganisation verändert hatte. Dabei ärgerte man sich in Hannover besonders darüber, dass man den Ratschlägen der Händler blind gefolgt war und fast 25 Jahre lang nicht gemerkt hatte, dass diese dabei nur ihre eigenen Interessen im Sinn hatten.

So kam es auch zu einer scharfen Abgrenzung zwischen landesherrlichen und kaufmännischen Interessen, wobei erstere mit dem Gemeinwohl und der Bewahrung der überkommenen Ordnung, letztere mit dem Eigennutzen und der neuen Unordnung gleichgesetzt wurden. Da-

55 StaM, MR 2665:Kgl. Regierung an das Commerciën Collegium, 18.01.1745.

56 Im Folgenden nach: StaM, B 1666, Kgl. Regierung an Bürgermeister und Rat, 1747.

mit zusammenhängend wurde der Status der Großhändler innerhalb der Privilegiengemeinschaft wie auch ihr Beitrag zum Wohl des Handels infrage gestellt, also sowohl ihr rechtlicher als auch ihr soziopolitischer Stellenwert herab gestuft.

Dies wird deutlich daran erkennbar, dass und mit welchen Begründungen die Geheimen Räte die Argumente der Großhändler zur Beibehaltung der Handelsbeschränkungen rundheraus zurückwiesen. Seitens der Kaufmannschaft hatte man zu bedenken gegeben, dass der Schifferhandel eine zu große Konkurrenz für sie darstelle. Die Schiffer besäßen einen Wettbewerbsvorteil, indem sie die Handelswaren selbst transportieren und daher auch billiger verkaufen könnten als die Händler, die zusätzlich noch das Frachtgeld zu zahlen hätten, so dass die Schiffer den Eigenhandel ganz an sich ziehen würden. Zudem sorgten die Kaufleute sich um ihre Geschäftsgeheimnisse, da bei der Verschiffung der Adressat auf dem Frachtschein angegeben wurde, die Schiffer also die Möglichkeit hätten, diesen abzuwerben, wodurch den Kaufleuten der Kundenkreis verloren ginge. Durch die Aufhebung der Handelsschranken könnten sich junge Kaufleute auch nicht mehr etablieren, wodurch verhindert werde, dass sie sich zu Großhändlern empor arbeiteten. Die Handelsfreiheit beeinträchtigte also nach Darstellung der Kaufmannschaft die Expansion des Handels, während sich die mangelnden Kenntnisse der Schiffer über den Handel negativ auf diesen auswirken würde. Nur professionell getriebener Handel könne erfolgreich sein. Ansonsten drohe eine Verlagerung der kommerziellen Aktivität ins Ausland.

Mit dieser Argumentation hatten sich die Großhändler offensichtlich als Funktionsstand profilieren wollen. Das wettbewerbsfeindliche Prinzip der Nahrung wurde ebenso bemüht wie die Leistung, die nur professionelle Händler für den Handel erbringen konnten. Doch weder das Nahrungs- noch das Leistungsargument machte auf die Landesregierung mehr Eindruck, denn ihrem Verständnis nach war die Idee der Nahrung eng mit der Privilegienordnung verknüpft und die Stellung der Händler innerhalb dieser erschien ihr sehr zweifelhaft: Es hätten *die sogenannten Groß Händler auch selbst nie ein Privilegium gehabt, sondern die Groß-Handlung und Factorey lediglich in Krafft des großen Bürger-Rechts getrieben*. Sie könnten aufgrund dessen gegenüber den Schiffen, die von Alters her Großhandel hätten treiben dürfen, keine Vorrechte in Anspruch nehmen. Daher sei es auch nicht gerechtfertigt,

daß denen Schiffen dasjenige, wozu sie ab antiquo befugt gewesen, um des willen genommen werden solle, damit andere desto beßer substituiren können, zumal auch aus einem Schiffer, und jedem andern Bürger, der ... mit der Factorey und Commissions-Handlung einen Anfang machet, ein Groß-Händler werden kan.

Die Rechtsgrundlage der Großhändler unterschied sich demnach nicht von derjenigen der

Schiffer oder anderer Bürger.

Hier zeigt sich, dass die Landesregierung glaubte, das Wohl des Handels auch und sogar besser durch die Rückbesinnung auf altbewährte Regelungen gewährleisten zu können. Denn die Großhändler genügten nicht nur den rechtlichen, sondern auch den funktionalen Ansprüchen, die an sie gestellt wurden, nicht. Sie wurden nicht als eigenständige Berufsgruppe anerkannt, deren Nahrung daher nicht als schützenswert angesehen wurde. Im Gegenteil habe es in früheren Zeiten mehr Eigenhandel in Münden gegeben, bis

de A[nn]o 1704 ... von Leuten, die sonst nichts um die Hand und kein Mittell gehabt, auf die Magere reliquie des Factorey-Handels gesehen worden, den angenommenen Nahmen von Groß-Händlern, welchen die dortigen Factoren sich beylegen, machet es nicht aus, sondern das Haupt-Augenmerk ist auf die eigene Groß-Handlung zu richten, und von dieser findet sich in activ die Klägliche proportion, daß dermahlen derer dortigen so genandten Groß-Händler eigene Handlung von 1 gegen 7 in Ansehung der Frembden zu machen ist, und das große objectum der zu befördernden Handellschafft ... sich in solche mediocre Umstände reduciret findet, daß die mehresten dortigen so genandten Groß-Händler bloße Factoren sind, und der beste Nutzen frembden Kauffleuten bleibt.

Deutlich wird hier die Statusabwertung des Faktorei- gegenüber dem Eigenhandel und damit auch der Faktoren. Die Förderung des Eigenhandels, auf den das landesherrliche Interesse gerichtet war, war ihnen nicht gelungen, so dass nach dem Nahrungs-, auch das Leistungsprinzip nicht als Legitimitätsquelle für die Bevorzugung kaufmännischer Interessen akzeptiert wurde. Gleichzeitig wurde damit das Argument der Professionalität der Händler entkräftet, da sie ja keinen Erfolg gehabt hätten. So wurden die alten Rechte als Grundstein eines erfolgreichen Eigenhandels betrachtet: Nicht das Handelsmonopol der Großhändler, sondern das Stapelrecht verhindere die Verlagerung des Handels ins Ausland und sichere zugleich die kommerzielle Aktivität in Münden. Auch der Schifferhandel sei prinzipiell für den Handel von Vorteil, denn die Schiffer könnten dadurch nicht nur ihre Nahrung sichern, sondern verfügten durch ihre ständigen Reisen auch über eine viel bessere Correspondence als die Kaufleute, die erst später und nur aus zweiter Hand an Informationen gelangten.

Die drei Kriterien eines Funktionsstandes – Professionalität, Privileg, Funktionalität – sprach die Landesregierung den Großhändlern und Spediteuren also ab. Ihr schien die Handelsförderung besser innerhalb der überkommenen Ordnung gelingen zu können; eine Ansicht, der sich die Kaufleute, die mittlerweile ein eigenes Standesbewusstsein ausgebildet hatten, erwartungsgemäß nicht anschlossen. Sie warben 1748 erneut bei der Landesregierung darum, ihnen

einen Ständestatus zuzugestehen. Sie waren aufgefordert worden, Vorschläge für die Verbesserung der Stadtwirtschaft zu unterbreiten und versuchten in diesem Zusammenhang die Abgrenzung der Gewerbetätigkeit mit der Förderung und Zunahme des Handels zu verknüpfen und damit auch das Nahrungs- mit dem Leistungsprinzip⁵⁷, so dass sich ihre Privilegierung problemlos sowohl in die ordnungspolitische als auch in die wirtschaftswissenschaftliche Handelspolitik einfügen ließ.

An den Anfang ihrer Erörterung stellten sie die *richtige Politische Grundt-Reguln*, dass ‚*einer Vor den andern seinen Lebens unterhalt haben könne*‘ und diejenigen, die ihr Gewerbe ordentlich gelernt hätten, auch ihr Auskommen finden könnten und dabei nicht durch Pfuscher beeinträchtigt würden. Diese Regel habe sich an allen Orten bewährt und müsse nun auch in Münden befolgt werden. Denn während die Großhändler und Faktoren keine Schifffahrt trieben – obwohl es ihnen ein Leichtes wäre, sich zusammenzuschließen und die Schiffer aus dem Geschäft zu drängen – würden die Schiffer Handel und Faktorei treiben und dadurch die professionellen Händler schädigen.

Der Erhalt der ständischen Nahrung war somit für die Großhändler eine Frage der guten Ordnung und der Gerechtigkeit, aber auch Grundvoraussetzung für Ausdehnung des Handels:

Denn ob woll in der ersten Contemplation es das Anscheinen haben dürfte, daß durch die Freyheit hiesigen Handels en gross und Factorey die auffnahme hiesigen Commercii und Gewerbes Befordert werde, Bevorab da Vor alten Zeiten solches einem jeden Bürger frey gestanden. So muß jedennoch der Unterschied derer Zeiten, und derer Personen welche solche exerciret auch die Commercica selbst in genauere Erwegung gezogen werden. Vor Hundert und darauff folgenden Jahren, war hiesige Stadt mit Keinen oder doch einzelnen Bürgern Versehen, welche die Kauffmannschafft erlernet, diese aber erachteten genug zu seyn, wenn sie ihr Commerce in den Stande worin sie solche Gefunden, Behielten, daher sie auff deren Excolirung nicht einmahl dachten. Alß aber in denen Jüngerer Zeiten so woll hiesige Bürger Kinder die Handlung gelernet, auch andere so solche excoliret, sich hier Nieder gelaßen, und also die Kauff Leuthe hierselbst sehr nombreuses worden, diese gleichwoll sich zu ernehren, Fleiß an wenden mußten, ihr Correspondentz zu erweitern und ihren Handel dahin zu führen, wovon Vor diesen die Vorfahren nichts gewust.

Das Nahrungsprinzip erfuhr hier eine funktionale Umdeutung. Es wurde nicht, wie sonst üblich, mit dem alten Herkommen, sondern mit den veränderten Umständen argumentiert, die

57 Im Folgenden nach: StaM, MR 2660, Pro Memoria [der Großhändler und Faktoren], 06.02.1748 in Curia.

eine Beschränkung der Handel Treibenden auf gelernte Kaufleute erforderten. Die „Nahrung“ der Händler konnte dieser Interpretation nach nicht durch den Erhalt des status quo, sondern nur durch die Expansion bewahrt werden, die gleichzeitig Ziel der landesherrlichen Wirtschaftspolitik war. Folge und zugleich Voraussetzung für die Ausdehnung des Handels war in der Geschichtskonstruktion der Kaufleute die Professionalisierung: Durch die Vermehrung der Handel treibenden Personen hatte sich der Konkurrenzdruck unter ihnen erhöht, so dass sie, um ihr Einkommen zu sichern, ihre Handelstätigkeit ausweiten mussten und sich damit zusammenhängend Fachwissen angeeignet hatten. Jedoch fördere ein Anstieg der Händlerzahl den städtischen Kommerz nur dann, wenn die Händler ausgebildet seien, weil sie aufgrund der dadurch erforderlichen Expansion, die auch zu einer Komplexitätssteigerung der Handelsgeschäfte führe, über berufsspezifische Kenntnisse verfügen, also eine Ausbildung durchlaufen haben müssten. Sei dies nicht der Fall, so die Händler weiter, würden diese sich auf den Nahhandel beschränken, auf welchen aber die professionellen Kaufleute als Basis ihres Handels angewiesen seien. Zudem könne der Handel insgesamt nicht gesteigert werden, wenn die kommerziellen Beziehungen zu den unmittelbaren Nachbarn sich reduzierten. Da die Fähigkeiten der Schiffer sehr begrenzt seien, würden dadurch beide Seiten in den Ruin getrieben; der Nah- ebenso wie der Fernhandel würde schrumpfen.

Interessant ist hier auch, dass das Nahrungsprinzip nicht der Wettbewerbsbeschränkung dienen sollte. Dem Wettbewerb wurde im Gegenteil eine positive Funktion für die kommerzielle Entwicklung beigemessen (ob diese Wettbewerbsbeschränkung tatsächlich doch das eigentliche Motiv der Händler war, sei dahin gestellt. Jedenfalls fanden sie damit eine Begründung, die von der Landesregierung eher akzeptiert werden konnte, die Monopolen skeptisch gegenüber stand). Es wurde ausschließlich mit der Notwendigkeit der Ausbildung argumentiert. Nur Privilegien, die den Zugang zur Handelstätigkeit regulierten und dadurch auch die Ausbildung zur Voraussetzung machen konnten, waren demnach in der Lage, die Expansion des Handels, die sowohl der Sicherung der Nahrung als auch der Zunahme des Handels diene, zu gewährleisten – der Handel wurde zu einem eigenständigen Beruf und brauchte aufgrund seiner größeren Ausdehnung eine feste Regelung bzw. eine spezifische Rechtsgrundlage, also Privilegien, die die Leistungsträger der Stadtwirtschaft schützen sollten.

Bei der Landesregierung fielen diese Argumente jedoch nicht auf fruchtbaren Boden. Bereits am 24.04.1747 hatte sie verfügt, dass die Handelsbeschränkungen wieder aufgehoben und *dem Commercio aldort alle Freyheit gelaßen und niemand, der damit einen Versuch machen will, daran gehindert werde*⁵⁸. Und dabei blieb es auch.

58 StaM, B 1666, Kgl. Regierung, 24.04.1747.

Die Handelsberechtigungen der Stadt Münden stellten sich also ab 1747 so dar, dass Kleine Bürger Großhandel mit Holz, Dielen, Mühlsteinen, Glas und irdenen Waren treiben durften, Große Bürger auch Großhandel und Faktorei, die Schiffer ihre selbst von Bremen mitgebrachten Hokenwaren einzeln verkaufen, jedoch keine Faktorei treiben durften, und die Kaufgilde allein zum Einzelhandel berechtigt war⁵⁹. Doch konnten die Konflikte mit der Rückkehr zur altbewährten Regelung nicht beigelegt werden, denn die „uhr-alten Rechte“ der Schiffer zum Einzelhandel mit Hokenwaren standen im Widerspruch zu den Privilegien der Kaufgilde von 1711, so dass es nicht nur zwischen Großhändlern und Schiffern, sondern auch zwischen Kaufgilde und Schiffern zu erheblichen Auseinandersetzungen kam.

4.2.2. Der Konflikt zwischen der Kaufgilde und den Schiffern

Die Geheimen Räte, den mündenschen Kaufleuten insgesamt nicht mehr gewogen, tendierten eher dazu, die Handelsberechtigungen der Schiffer gegenüber denen der Kaufgilde zu stärken. Als Grund wurde der unverhältnismäßig hohe Anstieg der Lebensmittelpreise seit 1711 angegeben, für den das Monopol der Kaufgilde verantwortlich gemacht wurde⁶⁰. Auf der anderen Seite orientierte sich die Landesregierung nach den experimentellen Veränderungen wieder stärker an der bewährten zünftigen Handelsorganisation. Schon 1735 hatte sie überlegt, ob es nicht besser wäre, die Großhändler in die Kaufgilde zu integrieren. Dadurch, dass beide dann *gleiche rechte* hätten, könnte, so die Hoffnung, der andauernde Streit um die Handelsberechtigungen beendet werden, der entstanden war, weil die Mengengrenze zwischen Groß- und Einzelhandel nicht geregelt war⁶¹. Da dieser Vorschlag jedoch bei den Betroffenen auf ein geteiltes Echo stieß⁶², wurde er schließlich fallen gelassen. Auch bei der Auseinandersetzung zwischen Schiffern und Kaufgilde zeigt sich das Bemühen, die korporative Organisation beizubehalten und die Privilegien der Kaufgilde zu schützen. So schlug die Landesregierung vor, dass die Schiffer gegen Entrichtung der halben Aufnahmegebühr in die Kaufgilde aufgenommen werden sollten, ohne eine kaufmännische Ausbildung vorweisen zu müssen⁶³.

Die Kaufgilde war außer sich. Sie witterte hinter dem Angriff auf ihr Handelsmonopol eine Intrige der Schiffer und suchte daher die gesetzliche wie auch moralische Unrechtmäßigkeit des Ansuchens, die Schädlichkeit für das Gemeinwohl und für die bestehende Ordnung als

59 StaM, B 1666, Extract principii Vor der Robrik Einnahme Bürger-Geld [1747].

60 StaM, B 1660, Kgl. Regierung, 24.04.1747.

61 StaM, B1811, Deliberation, ob es nicht zur Aufnahme des Commercii gereiche, wann die Großhändler mit der Kaufgilde ein Corpus ausmachten, [1735].

62 StaM, B 1811, Actum Münden in Curia, 06.05.1735.

63 StaM, B 1660, Kgl. Regierung, 24.04.1747.

solche aufzuzeigen⁶⁴.

So bestritt sie die (Rechts-) Tradition des Schifferhandels, während sie die eigene Tradition neu erfand, um die älteren Rechte der Schiffer, die potentiell immer eine höhere Legitimität beanspruchen konnten, zurückzuweisen – sie hätte seit jeher das Einzelhandelsmonopol besessen; eine Behauptung, die sie nicht belegen konnte. Schriftliche Beweise konnte sie nicht beibringen und auch die früheren Privilegien aus den Jahren 1542 und 1574 sprechen nur vom Privileg auf den Handel mit Tuchen, Wolle und Garn⁶⁵. Gleichzeitig wurde aber die aktuelle Rechtspraxis bzw. Rechtssprechung und damit noch eine andere Legitimitätsquelle bemüht: Ihre Privilegien seien gültig und verbindlich aufgrund landesherrlicher Rechtssetzung. Die Geheimen Räte hätten wiederholt befohlen, die Kaufgildeprivilegien zu schützen, was auch die gängige Rechtssprechung zeige. Auch sie selbst sei der obrigkeitlichen Rechtssetzung unterworfen und könne daher unmöglich einen Schiffer aufnehmen, der keine kaufmännische Ausbildung habe, würde sie dann doch gegen ihre eigenen Privilegien und damit landesherrliches Recht verstoßen, *also vorsetzlich sündigen* und deshalb *mit harter straffe belegt* werden. Abgesehen davon sah die Kaufgilde auch keine praktische Notwendigkeit, den Schifferhandel wieder zu erlauben. Die Mündener Lebensmittelpreise gehörten zu den geringsten im ganzen Kurfürstentum. Wenn ein Schiffer günstiger anbiete, dann nur deshalb, weil er mit verdorbenen Waren handelte, was gelegentlich schon vorgekommen sei. Der Schifferhandel war also nach Meinung der Kaufleute für die Versorgung der Einwohnerschaft nicht erforderlich. Hingegen sei er für die landesherrlichen Einnahmen schädlich, weil die Schiffer den Licent hinterziehen würden, nur dadurch billiger seien und so die Nahrung der Kaufleute schmälerten, die folglich ihre onera publica nicht mehr zahlen könnten.

Zudem würden die Schiffer gegenüber den Kaufleuten unrechtmäßig bevorzugt. Es sei ungerrecht, dass sie nur die Hälfte der Aufnahmegelder zahlen müssten, obwohl allein das Erlernen der Handlung hohe Aufwendungen mit sich bringe. Außerdem hätten sie bereits durch die Schifffahrt eine sichere Einkommensquelle, die ja auch durch das Reglement von 1735 gestärkt worden sei, so dass die Schiffer *in denen florissantesten umständen sich befinden*. Die ordentlichen Kramer hingegen könnten dem (unlauteren) Wettbewerb durch die Schiffer nicht standhalten. Zudem würden vor allem arme Kaufmannswitwen mit kleinen Kindern Hokenhandel treiben, die sich, wenn der Schifferhandel erlaubt würde, nicht mehr davon ernähren könnten.

Die Idee der Nahrung tritt hier sehr deutlich hervor, die auch als Prinzip der (berufs-) ständi-

64 Sofern nicht anders angegeben, im Folgenden nach StaM, B 1660, Kaufgilde an Bürgermeister und Rat, o. D. [1748].

65 NLA, Hann. 93, Nr. 2709, S. 2 ff. (Kaufgildeprivilegien aus den Jahren 1542 und 1574).

schen Gesellschaftsordnung begriffen wurde. Und die berufsständischen Grenzen hätten die Schiffer bereits weit überschritten, indem sie zum Nachteil der mündenschen Großhändler Großhandel sowohl mit Einheimischen als auch mit Fremden treiben dürften, also schon einen Großteil der Handelsnahrung besäßen. Aber *[s]ie sind damit nicht zu frieden! Sie wollen auch annoch die Kauffgilde verwandte unterdrücken, selbige ruinieren.*

Die Kaufgilde beschwerte sich also darüber, dass der Handelsstand über keine klaren Abgrenzungen mehr verfügte, wobei die Ausnahmen nur für die Schiffer galten. Denn die (unbegil deten) Großhändler dürften, auch wenn sie über eine kaufmännische Ausbildung verfügten, keinen Einzelhandel treiben, so dass die Schiffer gegenüber diesen wie auch gegenüber allen anderen Bürgern bevorzugt würden. So würden sich zum Beispiel die Bäcker und Schlachter auch dagegen wehren, wenn die Kaufleute gegen die Entrichtung der halben Aufnahmegebühr Fleisch und Brot verkaufen dürften⁶⁶. Daher fürchtete die Kaufgilde, dass, wenn auch der Hokenhandel den Schiffern wieder erlaubt werden würde, *denen Bürgern nichts zuträglicher seyn, als allesamt Schiffer zu werden, maßen kein Stand und profession hiesiger Stadt sich wird rühmen können, größere Freyheiten zu genießen*⁶⁷. Das *bonum publicum* werde durch die Aufhebung oder Einschränkung der Gildeprivilegien nicht gefördert, so dass die Kaufgilde den Magistrat bat, bei der Landesregierung für ein Verbot des Hokenhandels der Schiffer einzutreten⁶⁸.

An der Reaktion der Kaufgilde auf die drohende Einschränkung ihrer Gerechtsame wird ersichtlich, warum die Erteilung eines Ständestatus eine so heikle Angelegenheit war. Die Landesregierung war dann an das Standesrecht gebunden. Zwar konnte sie Privilegien auch wieder einschränken oder kassieren, doch fanden sich die Privilegierten mit einer solchen Entscheidung nicht einfach ab (wie auch in diesem Fall geschehen), sondern begannen zu supplicieren und zu prozessieren, womit ein hoher Arbeitsaufwand für landesherrliche Behörden verbunden war, die sich mit den alternativen Interpretationen der Untertanen von einer „guten Policy“ auseinandersetzen mussten. Außerdem waren diese Eingriffe legitimierungsbedürftig, also die „Normkonformität [der] speziellen Handlungen bzw. deren Ausrichtung dem Allgemeinwohl einsichtig zu machen“⁶⁹.

In diesem Dilemma befand sich nun die Landesregierung. Sie verfügte zwar, dass den Schiffern der Einzelhandel mit Hokenwaren zu gestatten sei und verlangte vom Magistrat die Entscheidung, ob die Schiffer in die Kaufgilde aufgenommen werden sollten oder nicht, wobei

66 StaM, B 1660, Kaufgilde an Bürgermeister und Rat, 17.02.1749.

67 StaM, B 1660, Kaufgilde an Bürgermeister und Rat, o. D. [1748] (Hervorhebung im Original).

68 StaM, B 1660, Kaufgilde an Bürgermeister und Rat, 17.02.1749.

69 Gestrich, S. 26.

sie sehr deutlich machte, dass ihre Verhandlungsbereitschaft in diesem Punkt erschöpft war: Würde die Kaufgilde weiterhin auf den Lehrbrief bestehen, würden den Schiffern Spezialkonzessionen erteilt werden⁷⁰. Gleichzeitig verlangte sie jedoch ein Gutachten darüber, ob mit der Freigabe des Schifferhandels *etwas Verfüget worden, so denen Privilegii zuwider ist? [Und] wann solches geschehen, ob es etwa utilitas publica erfordert habe?*⁷¹

Die Wortwahl ist hier sehr aufschlussreich. Denn die Verwendung des Begriffs „utilitas publica“ verweist im Unterschied zu dem von der Kaufgilde angeführten Prinzip des „bonum publicum“ (auch bezeichnet als „bonum commune“) auf das ökonomisch, nicht sozial verstandene Gemeinwohl, das letztlich in Gegensatz zur Gesellschaftsordnung trat, weil hier die Wirtschaftlichkeit, nicht die Aufrechterhaltung der Stände und ihrer Privilegien im Vordergrund stand⁷². So wird auch das Abwägen der Landesherrschaft zwischen den Privilegien und dem gemeinen Besten deutlich, wobei sie geneigt war, erstere zugunsten des letzteren zu beschneiden.

Ob dem jedoch eine völlig neue Auffassung von Wirtschaft und Gesellschaft zugrunde lag, ist fraglich. Denn ihre Reformbereitschaft war auf die Lebensmittelversorgung beschränkt, die sie durch den Zunftzwang und die damit verbundenen Preisabsprachen gefährdet sah⁷³. Die Befürwortung des Wettbewerbs entsprang also dem Versorgungs-, nicht dem Marktprinzip; allgemeine Konsequenzen im Sinne einer Änderung der Wirtschaftsordnung wurden aus dieser Feststellung nicht gezogen. So folgte die Landesregierung der Empfehlung des Magistrats, die Privilegien der Kaufgilde unangetastet zu lassen und den Schiffern den Hokenhandel zu verbieten⁷⁴, zwar nicht und ließ den Schiffern fortan Konzessionen ausstellen⁷⁵. Doch ist die Abweichung von der Privilegienordnung nur de jure zu konstatieren. Die Konzessionierung der Schiffer ist nicht Ausdruck des Primats territorialstaatlicher Interessen gegenüber alten Vorrechten, sondern diente recht eigentlich dazu, diese wiederherzustellen, da den Schiffern der Handel ja vor 1711 erlaubt gewesen war. Die Landesregierung wollte diese also durch die Konzessionen zumindest de facto wiederherstellen, nur die rechtliche Grundlage war nunmehr eine andere.

Obwohl nun seit 1747 der status quo ante in den Handelsberechtigungen wiederhergestellt war, konnte dieser nicht ohne Weiteres aufrecht erhalten werden, denn man hatte 1724 die Be-

70 StaM, B 1660, Extract Regierungs-Rescripti vom 30.01.1749.

71 StaM, B 1660, Bericht von Bürgermeister und Rat an Kgl. Regierung, 25.08.1749.

72 Stollberg-Rilinger 1988, S. 289; S. 304.

73 StaM, B 1660, Kgl. Regierung an Bürgermeister und Rat, 20.03.1749.

74 StaM, B 1660, Bericht von Bürgermeister und Rat an Kgl. Regierung, 25.08.1749. Seine Argumente stimmten im Wesentlichen mit denen der Kaufgilde überein.

75 StaM, B 1660, Kgl. Regierung, an Bürgermeister und Rat, 30.10.1749.

stimmungen ja nur deswegen reformiert, weil sie erhebliche Konflikte innerhalb der Bürgerschaft und vor allem zwischen Kaufleuten und Schiffen hervorgerufen hatten und damit der Stadtwirtschaft insgesamt schaden. Diese Konflikte waren jedoch nicht beigelegt worden. Die *Has-Feindschaft*⁷⁶ zwischen Kaufleuten und Schiffen war ungebrochen. Pöbeleien bei einem Treffen zweier Kaufgildemeister und eines Schiffers in der Apotheke⁷⁷ mündeten in wechselseitigen Beleidigungsklagen der Kauf- und Schiffergilde und jahrelangen Prozessen⁷⁸, die Schiffer trieben weiterhin Handel, die Großhändler und Spediteure boykottierten die Schiffer – es war eine große Unordnung.

Das Bemühen, die Handelsorganisation mittels neuer rechtlicher und organisatorischer Regelungen umzugestalten, war also ebenso gescheitert wie der Versuch, sie zünftig zu verankern und damit in bewährte Bahnen zu lenken, während die wiederhergestellte Handelsfreiheit zu einer Verfeindung zwischen Kaufleuten und Schiffen geführt hatte und also auch kein optimales Ergebnis lieferte. Damit hatte man zwar alle Möglichkeiten ausgeschöpft, doch blieb offen, ob Privilegien, Liberalisierung oder alternative Einrichtungen das beste Mittel zur Förderung des Handels darstellten.

Man befand sich damit 1747 in einer Situation, in der auf der einen Seite die Handelsorganisation nur schwach verwurzelt bzw. verfestigt, aber stark kontestiert war, sich also in allgemeiner Unruhe befand, so dass die Hemmschwelle für Veränderungen entsprechend niedrig, der Veränderungsdruck aber hoch war. Auf der anderen Seite fehlte es an ideeller und empirischer Orientierung, da man weder mehr wusste, nach welchen Prinzipien man die Handelsorganisation gestalten sollte, noch der Objektivität der bisherigen Hauptinformationsquellen, nämlich der Kaufleute, trauen konnte, so dass diese nicht mehr brauchbar waren.

Bevor man sich endgültig auf eine Art der Handelsorganisation festlegte, war es vor diesem Hintergrund notwendig sich über den Zustand des Handels über einen längeren Zeitraum hinweg regelmäßige, empirische Informationen aus neutraler Hand zu beschaffen.

5. Die Commercien-Collegien

Dass 1746 bzw. 1747 in Lüneburg und Münden Commercien-Collegien gegründet wurden, ist in der Forschung weitgehend unbekannt. Hier wird davon ausgegangen, das 1785 errichtete staatliche Kommerzkollegium sei die erste derartige Behörde im Kurfürstentum Hannover. Ihre städtischen Vorgänger bleiben zumeist unberücksichtigt. Über die Existenz des Mündener

76 StaM, B 1660, Kaufgilde an Bürgermeister und Rat, o. D. [1748].

77 StaM, B 1660, Schiffergilde an Kgl. Regierung, o. D. [um 1750].

78 StaM, B1660, passim.

Commerciens-Collegiums gibt es in der Literatur keinerlei Hinweise. Das Lüneburger Commerciens-Collegium ist zwar bekannt, doch ging man bisher davon aus, dass bis auf die Instruktion keine Quellen überliefert wären¹. Tatsächlich finden sich im Stadtarchiv dazu zwei Bände, die zusammen weit mehr als 1000 Seiten umfassen, also reichhaltiges Material für eine eingehende Untersuchung bereitstellen.

Der Anlass für die Gründung der Commerciens-Collegien ebenso wie ihre Aufgaben und weitere Ausgestaltung reflektierten sowohl allgemeine wirtschaftspolitische Strömungen als auch spezifische innerstädtische Bedingungen. In ganz Europa entstanden im späten 17., vor allem aber im 18. Jahrhundert Kommerzkollegien. Ihre Gründung steht in Zusammenhang mit dem Übergang von einer auf die Wiederherstellung der Ordnung ausgerichteten zu einer geplanten, systematisierten und gestaltenden Wirtschaftspolitik². Für eine solche waren normative Steuerungsinstrumente nicht mehr ausreichend, so dass spezielle Behörden für die Wirtschaftsförderung geschaffen wurden³.

Das Kurfürstentum Hannover trat in den 1730er und 1740er Jahren in eine Hochphase landesherrlicher Förderungsbemühungen ein. Dazu gehörten etwa der verstärkte Ausbau der Infrastruktur oder die Gründung der Universität Göttingen, an denen nicht unwesentlich der Geheimrat und Reformler Gerlach Adolph von Münchhausen beteiligt war, der beispielsweise auch die Königliche Societät der Wissenschaften zu Göttingen 1752 mit ins Leben rief und sich für die Modernisierung der Landwirtschaft einsetzte⁴. Er war unter anderem auch für alle Kommerz- und Manufaktursachen, das Policey-Wesen und die Stadtwirtschaft in den Fürstentümern Calenberg-Göttingen und Grubenhagen zuständig⁵. So war es Münchhausen, der Münden den Auftrag erteilte, ein Commerciens-Collegium zu gründen⁶. Er war aber auch im Zusammenhang mit dem Lüneburger Commerciens-Collegium ein wichtiger Ansprechpartner, obwohl hier Geheimrat Grote die Gründung der Behörde befahl⁷.

Die Kommerzkollegien waren bis etwa Mitte des 18. Jahrhunderts nicht für die Landwirtschaft, sondern nur für die Förderung von Handel und Gewerbe zuständig, indem sie beispielsweise mit der Rohstoffbeschaffung, dem Anwerben von Manufakturisten oder der Han-

1 Luschert, S. 45.

2 Facius, S. 28 ff.; Willoweit, Dietmar: Allgemeine Merkmale der Verwaltungsorganisation in den Territorien. In: Jeserich, Kurt G. A./Pohl, Hans/Unruh, Georg-Christoph von: Deutsche Verwaltungsgeschichte. Band 1. Vom Mittelalter bis zum Ende des Reiches. Stuttgart: 1983, S. 289-345, S. 298 f.; Blaich 1983, S. 430.

3 Simon, Thomas: Policey im kameralistischen Verwaltungsstaat: Das Beispiel Preußen. In: Härter (Hg.), S. 473-496, S. 486; Facius, S. 14 ff..

4 Herges, Catherine: Aufklärung durch Preisausschreiben? Die ökonomischen Preisfragen der Königlichen Societät der Wissenschaften zu Göttingen 1752-1852. Bielefeld: 2007, S. 24 f..

5 Meier, S. 47 f..

6 StaM, B 1812, Kgl. Regierung [Münchhausen] an Bürgermeister und Rat, 22.08.1747.

7 StaL, H1, Nr. 127, Teil I, Kgl. Regierung [Grote] an Bürgermeister und Rat, 25.08.1746 und passim.

delsgerichtsbarkeit beauftragt wurden. Die konkreten Aufgaben variierten von Fall zu Fall, stets aber gehörte die regelmäßige Analyse und Interpretation der Wirtschaftslage auf der Basis von statistischen Erhebungen dazu, die als „Verbindung von Theorie und Informationsgewinnung“⁸ eine adäquate wirtschaftspolitische Planung und die Umsetzung kameralistischer Ideen gewährleisten sollten⁹.

Die Kommerzkollegien sind demnach als Institutionalisierung staatlicher Informationserhebung anzusehen, die nun nicht mehr allein durch Befragung der Untertanen erfolgte, sondern auch durch empirisch-systematische Untersuchungen besonders beauftragter Amtsträger¹⁰. Allerdings setzten sie sich nicht nur aus Beamten zusammen, sondern auch aus Vertretern des Handelsstandes, der also weiterhin seine Fachkenntnisse in den politischen Prozess einbringen sollte. Insofern ist die Mitgliedschaft von Kaufleuten in den Kommerzkollegien als eine Form der Interessenrepräsentation zu begreifen¹¹, so dass das Verhältnis von Politik und Handel nun auch auf der institutionellen Ebene zu bestimmen war.

Damit aber waren die innerstädtischen Bedingungen einzubeziehen, denn die dortigen Konstellationen und Konfliktlinien wirkten ebenso stark auf die Motive für die Gründung der Commerciens-Collegien wie auf ihre konkrete Ausgestaltung ein. Aufbau und Aufgaben der neuen Behörden folgten einerseits allgemeinen Richtlinien. Sie setzten sich aus Magistratsmitgliedern und Vertretern der Wirtschaft zusammen, sollten Zustand und Entwicklung aller städtischen Wirtschaftszweige analysieren und überwachen, alle drei Monate einen Bericht an die Landesregierung verfassen und konkrete Maßnahmen für die Förderung von Handel und Gewerbe ersinnen bzw. ergreifen¹². Andererseits unterschied sich die Ausgangslage in den Städten. Die Mündener Stadtwirtschaft wurde durch die Verfeindung zwischen Kaufleuten und Schiffen erheblich beeinträchtigt, während in Lüneburg zwar alles in Ordnung war, aber nicht in „guter Ordnung“. Die Wirtschaftslage war schlecht, die Strukturen verkrustet, der Magistrat reformunwillig.

Entsprechend unterschied sich auch die Begründung für die Notwendigkeit der neuen Behörde. In Lüneburg waren allgemeine Erwägungen ausschlaggebend. Es werde dort, hatte die Landesregierung 1746 aus einem Bericht über den Zustand der Bürgerlichen Nahrung geschlossen, auf die Förderung des Manufakturwesens *so gar nicht gesehen*. Das lag daran, so ihre Diagnose, dass die Lüneburger nicht wussten, wie das ging. Sie hielt es daher für er-

8 Krauth, S. 205.

9 Facius, S. 25; Simon 2004, S. 542 f.; ders. in Härter (Hg.), S. 480 f..

10 Simon in Härter (Hg.), S. 488.

11 Facius, S. 25; S. 30 f..

12 StaL, H1, Nr. 127, Teil I, Reglement wegen des zu Lüneburg errichteten Commerciens-Collegii, 23.09.1747; StaM, MR 2659, Instruction für das hiesige Commerciens-Collegium, 22.09.1747.

forderlich, eine spezielle Behörde einzurichten, die sich mit diesem Gegenstand befassen sollte und beschloss, in der Stadt *ein besonderes Commerciens- und Manufactur-Collegium* einzurichten¹³.

In Münden stand die aktuelle Problembewältigung im Vordergrund. 1747 verfügte die Landesregierung, dass das bereits bestehende Unter- oder Commerciens-Collegium eine neue Satzung bekommen sollte und, nachdem der Handel wieder freigegeben worden war, nunmehr *seine bemühen dahin zu richten habe[], wie allseitige Eingeseßene von sothaner Freyheit am besten profitiren, mithin Nahrung und Gewerbe immer mehr in Flor gebracht werden können*. Zu diesem Zweck sollte die Behörde auch darauf hinarbeiten, Kaufleute und Schiffer zu befrieden¹⁴.

Die Gründung der Commerciens-Collegien war zwar ein landesherrliches Projekt, dennoch wurde ihr Aufgabenbereich ebenso wie ihr Aufbau von der Landesregierung nur grob abgesteckt. Eine Satzung oder „Instruction“ wurde nicht oktroyiert, sondern der Ausarbeitung der Magistrate überlassen. Während man für Lüneburg dafür bereits im Vorfeld gewisse Richtlinien aufgestellt hatte, wurde den Mündenern die kurz zuvor erlassene Satzung des Lüneburger Commerciens-Collegiums kommuniziert, damit sie sich bei der Ausarbeitung an dieser orientierten¹⁵. Offenbar glaubte man in Hannover, dass die spezifischen Bedingungen und Erfordernisse vor Ort auf diese Weise besser berücksichtigt werden konnten. Dass die Landesregierung sich dieser durchaus bewusst war, zeigt sich auch daran, dass sie unterschiedliche Akzente setzte, indem sie beim Lüneburger Commerciens-Collegium vor allem auf die Kompetenzabgrenzung Wert legte, beim Mündener dagegen auf die Verbesserung der innerstädtischen Kommunikation insgesamt und auf die Versöhnung zwischen Kaufleuten und Schiffern im Besonderen¹⁶.

Diese speziellen Vorgaben für das Mündener bzw. Lüneburger Commerciens-Collegium verweisen auf die die folgenden Aushandlungen der Instruktionen dominierenden Themen und Konflikte: In Lüneburg war die Gründungsphase fast ausschließlich von Kompetenzstreitigkeiten bestimmt, in Münden war man in erster Linie darauf konzentriert, den Konflikt zwischen Schiffern und Kaufleuten beizulegen. Dabei ging es in beiden Städten gleichzeitig auch darum, die Funktion, Position und den Einfluss der Händler in den Commerciens-Collegien festzusetzen und damit zu institutionalisieren.

13 StaM, MR 2659, Instruction für das hiesige Commerciens-Collegium, 22.09.1747.

14 StaM, B 1812, Kgl. Regierung an Bürgermeister und Rat, 26.08.1747.

15 StaM, B 1812, Kgl. Regierung an Bürgermeister und Rat, 26.08.1747.

16 StaL, H1, Nr. 127, Teil I, Kgl. Regierung an Bürgermeister und Rat, 25.08.1746; StaM, B 1812, Kgl. Regierung an Bürgermeister und Rat, 26.08.1747.

5.1. Das Lüneburger Commerciën-Collegium

Nach der ersten Anweisung der Landesregierung sollte das Lüneburger Commerciën-Collegium aus einem Bürgermeister, zwei Senatoren und zwei Kaufleuten bestehen, die hauptsächlich Verbesserungsvorschläge nicht nur für das Manufakturwesen, sondern auch für alle anderen Wirtschaftszweige, vornehmlich aber die Spedition, erarbeiten und Missbräuche aufdecken sollten. Dazu hatte sich das Commerciën-Collegium einmal in der Woche zusammen mit den zum Kaufhaus verordneten Ratsherren auf dem Kaufhaus zu versammeln. Es sollte dem Magistrat untergeordnet sein. Seine Beschlüsse über Fördermaßnahmen oder Informationen über Vergehen von an der Niederlage verkehrenden Personen waren daher an den Stadtrat weiter zu leiten, der dann das Erforderliche zu verfügen hatte. Sollten dort Widerstände gegen die Vorschläge des Commerciën-Collegiums auftreten, konnte es sich allerdings an die Landesregierung wenden, die somit als eine Art „Berufungsinstanz“ fungierte. Das galt besonders in Fällen, in denen seine Aktivitäten in andere *Special-Departement[s]* übergriffen, insbesondere in die Angelegenheiten der Gilden, die von besonderen ratsherrlichen Assessoren geregelt wurden, und in Kaufhaussachen, für die weiterhin die zum Kaufhaus verordneten Magistratspersonen zuständig sein sollten.

Da jedoch dem Commerciën-Collegium nicht nur aufgegeben wurde, Verbesserungsvorschläge für die Spedition zu ersinnen, sondern auch die allgemeine Aufsicht über diese zu führen; etwa darauf zu achten, dass die Faktoren sich nicht zum Schaden der Niederlage verhielten und die Fuhrleute von Wirten und Herbergiers nicht übervorteilt wurden¹⁷, waren Kompetenzstreitigkeiten gewissermaßen vorprogrammiert, da solche Aufgaben genuin in den Zuständigkeitsbereich von Kaufhauskammer und Kaufhausgericht fielen.

Verschärft wurden diese Kompetenzstreitigkeiten noch durch die Personalwahl. Die Landesregierung hatte sich darauf festgelegt, dass Bürgermeister Krukenberg und der Senator, Sodmeister und Königliche Berghandlungsfaktor Timmermann dem Collegium angehören sollten, während die übrigen Mitglieder von den Lüneburgern unter Berücksichtigung ihrer fachlichen und persönlichen Eignung selbst ausgewählt werden durften¹⁸. Krukenberg und Timmermann hegten jedoch eine starke Antipathie gegeneinander, so dass die weitere Diskussion um die institutionelle Ausgestaltung des Commerciën-Collegiums zunächst von den persönlichen Resentiments der beiden (nicht-patrizischen) Ratsherren geleitet wurde, die in die neue Behörde über- und dort ausgetragen wurden.

17 StaL, H1, Nr. 127, Teil I, Kgl. Regierung an Bürgermeister und Rat, 25.08.1746.

18 StaL, H1, Nr. 127, Teil I, Kgl. Regierung an Bürgermeister und Rat, 25.08.1746.

Der Bürgermeister, entnehmen wir den lebhaften Schilderungen Timmermanns¹⁹, war ein Despot und Choleriker und überhaupt nicht teamfähig. Daher schlug der Senator vor, den Aufgabenbereich des Commerciens-Collegiums um Policey-Angelegenheiten zu erweitern, denen bislang Krukenberg als Policey-Direktor vorgestanden hatte. Schließlich solle es sich auch mit der Förderung von Handwerk und Manufakturen befassen, wozu die Armen zur Arbeit erzogen werden müssten. Das wiederum berühre auch das Policey-Wesen, so dass er es für ratsam hielt, es zu einem *Völlige[n] Policey- und Commerciens Collegio* auszubauen und damit gleichzeitig die Policey von der Willkürherrschaft des Bürgermeisters zu befreien²⁰.

Auf diese Querelen gingen die Richtlinien für die vorläufige Instruktion für das Commerciens-Collegium, die man in Hannover auf Grundlage eines ratsherrlichen Berichtes erarbeitet hatte, insofern ein, als dass der Bürgermeister (aufgrund seiner vielfältigen übrigen Aufgaben) dem Collegium nicht mehr als ordentliches Mitglied angehören sollte. Statt dessen sollte es künftig aus drei Senatoren, neben Timmermann auch von Mütter und Büsch, sowie zwei der erfolgreichsten Faktoren und ein oder zwei *starke Handlung treibende Bürger aus jeder Sorte* bestehen. Als Protokollist sollte dem Commerciens-Collegium der Actuarius beigeordnet werden.

Eine systematische Festlegung der Kompetenzen des Collegiums erfolgte in diesem Reskript jedoch nicht. Nur vage wurde darauf hingewiesen, dass es sich auch mit Verbesserungen der Kaufhausorganisation befassen sollte. Zudem wurde ein weiteres Konfliktfeld erschlossen: Das Commerciens-Collegium wurde beauftragt, eine neue Ordnung für die Faktoren auszuarbeiten und insbesondere den Vorschlag des Actuarius, sie in einer Gilde zu vereinigen, eingehend zu prüfen. Bis dahin sollten nur noch neue Faktoren angenommen werden, die sieben Jahren die Faktorei gelernt, mindestens fünf Jahre als Gesellen gearbeitet hatten und über ein gutes Zeugnis von der Kaufhauskammer und ihren Arbeitgebern verfügten²¹.

Drei Wochen später wurde verfügt, dass das Collegium sich über die Verbesserung der Niederlage und des Kaufhauses gelegentlich mit den Kaufhausverordneten austauschen sollte. Wie weit jedoch diese Kooperation gehen sollte, darüber waren sich die Geheimen Räte im Unklaren, verlangten aber einen Bericht darüber, ob das Kaufgericht mit dem Commerciens-Collegium vereinigt werden sollte, *damit Collisiones vermieden und die Departements nicht gehäuffet werden*²². Das Bewusstsein für die Möglichkeit von Kompetenzstreitigkeiten war also in Hannover durchaus vorhanden, genauso wie das Bemühen, diese zu vermeiden. Tatsächlich jedoch verschärfte sich mit diesem Vorschlag der schwelende Konflikt zwischen Ma-

19 StaL, H1, Nr. 127, Teil I, [Timmermann] an Geheim-Rat und Großvogt Münchhausen, 18.10.1746 und 27.11.1746.

20 StaL, H1, Nr. 127, Teil I, [Timmermann] an Geheim-Rat und Großvogt Münchhausen, 18.10.1746.

21 StaL, H1, Nr. 127, Teil I, Kgl. Regierung an Bürgermeister und Rat, 27.12.1746.

22 StaL, H1, Nr. 127, Teil I, Kgl. Regierung an Bürgermeister und Rat, 26.01.1747.

gistrat und Commerciën-Collegium.

Der Magistrat, allen voran Bürgermeister Krukenberg, sprach sich bei der Besprechung der Instruktion sofort gegen eine solche Vereinigung beider Institutionen aus, weil dadurch, dass das Commerciën-Collegium nur einmal in der Woche tagen sollte, schnelle Entscheidungen, die in Handelsrechtsstreitigkeiten unabdingbar seien, nicht möglich wären. Auch zweifelte er an der Unparteilichkeit des Gerichtes, da dem Collegium ja auch Faktoren angehörten, die über ihresgleichen kein Recht sprechen dürften. Den Vorschlag, eine Speditionsinnung zu gründen, betrachtete der Magistrat ebenfalls skeptisch. Zwar sollte in Zukunft ein neuer Faktor einen gutachterlichen Bericht vorweisen müssen, sofern er nicht der Sohn eines hiesigen Faktors war, ansonsten aber *ist die factorey eine freye profession*²³. Eine stärkere Institutionalisierung des Speditionswesens auf personeller Ebene wollte man also nicht zulassen, weil man sie ebenso als Konkurrenz zu den bestehenden unter ratsherrlicher Aufsicht befindlichen Speditionsinstitutionen sah wie das Commerciën-Collegium, was im weiteren Verlauf noch deutlicher hervortrat.

Das Commerciën-Collegium war gänzlich anderer Meinung. Da es sich mit allen Handelsangelegenheiten befassen sollte, zu denen auch Missbräuche und Verstöße gehörten, müsse es auch die Streitigkeiten zwischen Faktoren, Schiffern und Fuhrleuten regeln²⁴. Der neuen Faktorordnung, die die Landesregierung in einem nicht mehr überlieferten Reskript vom 20.02.1747 festgelegt hatte, stimmten die Kollegen im Wesentlichen zu, merkten aber an, dass die Gründung einer Faktor-Gilde durchaus von Vorteil sein könnte²⁵. Das Commerciën-Collegium nahm also bei den beiden wesentlichen Fragen die Gegenposition zum Magistrat ein, womit sich bereits eine Fraktionierung innerhalb des Stadtregiments abzeichnete.

Die Stellungnahme des Commerciën-Collegiums zum Entwurf der Instruktion wurde dem Magistrat kommuniziert, der zunächst bemüht war, über die beiden Streitpunkte, nämlich die Verbindung mit dem Kaufhausgericht und die Gründung einer Speditionsinnung, eine Einigung zu erzielen, damit nicht zwei widersprüchliche Meinungen nach Hannover gelangten. Diese Einigung sollte jedoch *wo mögl[lich] nach Senatu Meynung* herbeigeführt und das Commerciën-Collegium daher davon überzeugt werden, dass sowohl die Vereinigung mit dem Kaufgericht als auch die Speditionsinnung weder möglich noch nötig seien²⁶.

Es wird deutlich, dass der Magistrat sehr darauf bedacht war, weiterhin die Oberhoheit über alle die Spedition betreffenden Angelegenheiten zu behalten und jegliche Intervention des

23 StaL, H1, Nr. 127, Teil I, ?? Rescriptum v. 26.01.1747, o. D..

24 StaL, H1, Nr. 127, Teil I, Actum Lüneburg auf der Kauffhaus Cammer, 24.02.1747.

25 StaL, H1, Nr. 127, Teil I, Continuum, 10.03.1747.

26 StaL, H1, Nr. 127, Teil I, Riekmann, o. D..

Commerciens-Collegiums zu verhindern. So verweigerte er ihm auch die Einsichtnahme in die neue Kaufhausrolle und -ordnung vor deren Veröffentlichung, weshalb die beiden Spediteure im Collegium, Hoffmann und Timmermann (ein Verwandter des gleichnamigen Senators), sich an die Landesregierung wandten²⁷. Die verhalf ihnen schließlich zur Einsichtnahme²⁸, womit allerdings die Kompetenzstreitigkeiten zwischen Magistrat und dem neuen Collegium noch lange nicht beendet waren.

5.1.1. Die „Fuhrlohn-Affäre“

Wenig später versuchte das Commerciens-Collegium, mit der Festsetzung des Fuhrlohns einen Präzedenzfall zu schaffen. Dafür war eigentlich die Kaufhauskammer zuständig, doch das Collegium hatte mitbekommen, wie ein Großer Träger dem Bürgermeister berichtet hatte, dass Faktoren und Fuhrleute sich bei der Höhe des Lohns im Vorfeld der Leipziger Messe nicht einigen konnten, weil der Fuhrlohn unmittelbar vor und während der Messe sehr in die Höhe getrieben wurde. Es setzte ihn schließlich für sechs Wochen vor und während der Leipziger Messe auf eine bestimmte Höhe fest, so dass die Fuhrleute nun vor der Messe relativ mehr, während derselben aber relativ weniger verdienten. So wollte man einerseits die Fuhrleute langfristig an Lüneburg binden, da nur diejenigen davon profitieren konnten, die regelmäßig kamen. Andererseits sollte dadurch verhindert werden, dass die Messkaufleute ihre Waren über einen anderen Ort sendeten, weil ihnen die Frachtkosten zu hoch waren. Damit kam die neue Behörde sowohl den Interessen der Faktoren entgegen als auch denjenigen der Fuhrleute, die sich nach einigen Einwänden verbindlich zu dieser Lohnhöhe einverstanden erklärten, während die Faktoren ihre Calandisten informieren wollten²⁹.

Der Magistrat stimmte der neuen Regelung des Fuhrlohns auch zu, was für die weitere Kooperation beider Institutionen als ein gutes Zeichen hätte angesehen werden können, wenn es nicht genau wegen dieser Angelegenheit zu einem Grundsatzkonflikt und zu einer Spaltung innerhalb des Commerciens-Collegiums gekommen wäre, die der Magistrat ausnutzte, indem er Partei für eine Fraktion ergriff.

Wenige Wochen nachdem der Fuhrlohn festgesetzt und den Korrespondenten mitgeteilt worden war, erhöhte der Commerciens-College Senator Büsch, der sowohl die Faktorei als auch eine Herberge betrieb, den Lohn für seine eigenen Speditionsgüter eigenmächtig³⁰. Das Com-

27 StaL, H1, Nr. 127, Teil I, o. V. [Timmermann und Hoffmann] an Geheimrat Münchhausen, 05.03.1747.

28 NLA, Hann. 93, Nr. 3111, S. 39 ff..

29 StaL, H1, Nr. 127, Teil I, Actum Lüneburg auf der Kauff Hauß Cammer, 28.03.1747.

30 StaL, H1, Nr. 127, Teil I, Christian Meyer, Christian Busch, Johann Andreas Hoffmann, Christian Heinrich Timmermann, an Senator Timmermann, 10.04.1747.

mercien-Collegium beschwerte sich daraufhin beim Magistrat über Büsch³¹. Doch nur einen Tag später erhöhte der den Fuhrlohn um einen halben Taler (pro Schiffspfund) und damit auf genau die Höhe, die Büsch seinen Fuhrleuten gezahlt hatte³², woraufhin es sich an den Geheimrat von Münchhausen wandte: Der Mess-Lohn sei sorgfältig und unter Berücksichtigung aller Umstände und Interessen vom Collegium abgewogen worden; sachliche Gründe, ihn zu verändern, habe es folglich nicht gegeben. Büsch habe daher hinterlistig und aus Eigennutz gehandelt, *wodurch denn auch zugleich der Credit dieses Collegii nicht so wenig, so woll in der Stadt, als außwärtig geschmählert worden sei*³³.

Dass die „Fuhrlohn-Affäre“ auch Ausdruck eines generellen Problems war, machte Timmermann in einem gesonderten Brief an den Geheimrat von Münchhausen deutlich. Zwar hielt er die Festsetzung des Fuhrlohns durch das Commerciens-Collegium nach wie vor für eine gute Sache, zweifelte aber daran, ob es dazu überhaupt die Befugnis gehabt hatte, da, anders als die Kaufhausverordnungen vorsahen, Bürgermeister von Dassel als Kaufhausdirektor an den Tarifverhandlungen nicht beteiligt war. Das aber habe daran gelegen, dass dieser trotz Einladung nicht erschienen sei, so wie er überhaupt noch niemals an den Sitzungen des Commerciens-Collegiums teilgenommen habe. Timmermann fragte sich daher, ob *vielleicht eine klare Jalousie daß wir uns im Commerciens Collegio umb Sachen die bis anhero nur für das Kauff-Gericht gehöret dennoch aber hauptsächlich zur Aufnahme der hiesigen Niederlage gereichen ... bekümmern wollen, daran Schuld wäre?*³⁴

Noch bevor Münchhausen auf diesen Brief reagiert hatte, ereignete sich erneut ein Vorfall zwischen Commerciens-Collegium und Magistrat. In einer Ratsversammlung wurde ein landesherrliches Reskript an die Faktoren verlesen, die sich wegen Büsch mittlerweile nach Hannover gewandt hatten. Die zum Commerciens-Collegium verordneten Senatoren wurden jedoch von der Sitzung ausgeschlossen, was Timmermann sehr erzürnte. Die Angelegenheit falle eindeutig in die Zuständigkeit des Commerciens-Collegiums, dem aber der Magistrat die Informationen vorenthalten wolle, um zu verhindern, dass es eine abweichende Meinung artikulieren und diese, wie es ihm zustehe, gegebenenfalls auch nach Hannover referieren konnte. Sollte diese Vorgehensweise zur Regel werden, *so sehe ich schon Zum Vorauß, daß es niemahlen mit demselben [dem Commerciens-Collegium] dahin gelingen wird, daß es etwas fruchtbarliches wird zu Stande bringen*³⁵.

31 StaL, H1, Nr. 127, Teil I, Unterthänigste Vorstellung und Bitte ad Amplissimus Senatus Civitatis Lüneburgensis Unser ... Assessoribus des Commerciens Collegii, o. D..

32 StaL, H1, Nr. 127, Teil I, Conclusium in Senatu, Lüneburg 11.04.1747.

33 StaL, H1, Nr. 127, Teil I, Commerciens-Collegium an Geheimrat Münchhausen, 23.04.1747.

34 StaL, H1, Nr. 127, Teil I, [Timmermann] an Geheimrat Münchhausen, 25.04.1747.

35 StaL, H1, Nr. 127, Teil I, [Timmermann] an Geheimrat Münchhausen, 04.05.1747.

Die Vorenthaltung von Informationen war offenbar Teil der strategischen Schwächung des Commerciens-Collegiums durch den Magistrat. Sie ist auch Ausdruck dafür, dass die Integration der neuen Behörde in das bereits fest etablierte institutionelle Gefüge verhindert werden sollte, denn eine solche stand den Machtinteressen des Magistrats diametral entgegen. Die aus der „Fuhrlohn-Affäre“ hervorgehende Frage, wer zur Festsetzung des Fuhrlohns berechtigt sein sollte, mündete daher in einen Streit über den prinzipiellen Kompetenz- und Aufgabenbereich des Commerciens-Collegiums, der im Grunde eine politische Machtfrage war.

Der Magistrat begründete in seinem von der Landesregierung verlangten Bericht wegen der Beschwerde der Faktoren sein Vorgehen ebenso wie seinen Wunsch, die Einflussnahme der Faktoren auf den Fuhrlohn und auf die Spedition überhaupt zu begrenzen, auf den ersten Blick mit sachlichen Argumenten. Die Erhöhung des Fuhrlohns sei gerechtfertigt gewesen, da die auswärtigen Kaufleute eher mehr Geld für den Transport ausgeben würden, als zu riskieren, dass ihre Güter zu spät ankämen. Zudem habe auch die Gefahr bestanden, dass die Fuhrleute die Lüneburger Niederlage wegen des zu geringen Lohns meiden, so dass die Hamburger ihre Waren über Winsen oder Magdeburg spedieren lassen könnten. Der zeitlich festgelegte Fixlohn, der dieser Gefahr wegen eingeführt worden war, erfülle seinen Zweck nicht, da die Rechnung für den Fuhrmann nur dann aufgehe, wenn er während der Messe dreimal von Lüneburg nach Leipzig fahre. Auch suche er stets die Orte auf, wo er den höchsten Lohn zu erwarten habe, so dass Lüneburg gegenüber Hamburg und Winsen nicht konkurrieren und ein Mangel an Fuhrleuten hätte entstehen können. Der vom Commerciens-Collegium gesetzte Lohn sei also handwerklich schlecht gemacht.

Schuld daran seien die Faktoren, deren niedere Beweggründe sie ungeeignet machten, an der Festsetzung des Fuhrlohns mitzuwirken. Sie trachteten immer danach, die Fuhrleute zu überverteilen und würden überhaupt durch ihren Eigennutzen geleitet. Ihre Beschwerde gegen Büsch sei allein auf Neid zurückzuführen, da sie es nicht hätten ertragen können, dass der Senator seine Güter verladen konnte, während sie selbst keinen Fuhrmann fanden. Daraus gehe klar hervor, dass der Magistrat, nicht das Commerciens-Collegium mit der Lohnsetzung betraut werden solle, denn dieses bestehe größtenteils aus Faktoren, die zum Nachteil der Fuhrleute und damit der Niederlage handeln würden, während er selbst unparteiisch und objektiv sei und stets das gemeine Beste im Auge habe.

Es tritt hier klar zutage, dass der Senat den politischen Einfluss, zu dem die Faktoren durch ihre Mitgliedschaft im Commerciens-Collegium Zugang erlangt hatten, eindämmen wollte, zumal er glaubte, die Faktoren wollten über den Angriff gegen Büsch eigentlich *gegen den Ma-*

*gistrat ... zu felde ziehen*³⁶. Seine Hinweise auf ihr eigennütziges Verhalten sollten es rechtfertigen, dass sie in Speditionsangelegenheiten nicht hinzugezogen wurden. Gleichzeitig diskreditierte er durch die Gleichsetzung mit den Faktoren auch das Commerciën-Collegium.

Die Landesregierung las von diesen Bericht offenbar nur die Sachbotschaft, fand ihn sehr gehaltvoll und trug dem Commerciën-Collegium auf zu erörtern, ob die Festsetzung des Fuhrlohns nun ihm selbst, den Faktoren oder dem Magistrat obliegen sollte³⁷.

Dem Commerciën-Collegium schienen die zentralen Aspekte des Magistratsberichts – die Unparteilichkeit und der Sachverstand – offenbar ebenfalls entscheidend für die Frage, wer den Fuhrlohn festsetzen solle, denn in seiner „Gegendarstellung“ griff es diese auf, kam aber erwartungsgemäß zu einer völlig entgegengesetzten Schlussfolgerung. Der Magistrat sei keineswegs ein neutraler Vermittler zwischen widerstreitenden Privatinteressen. Vielmehr betreibe er eine Günstlingswirtschaft, da er den Fuhrlohn nur auf Betreiben Büschs und ihm zum Gefallen herauf gesetzt, dabei sogar *gantz schnurstracks wieder die gemachte Kaufhauß-Ordnung gehandelt und ihre eigenen Gesetze umgestoßen* habe, weil er ihm erlaubt hatte, seine Eilgüter mit seinen eigenen Gespannen zu versenden, obwohl er dadurch selbst als Fuhrmann anzusehen sei und sich daher, wie alle anderen Faktoren, die über eigene oder gemietete Fuhrwerke verfügten, an die Reiheordnung hätte halten müssen. Aufgrund dieses parteiischen Verhaltens sollte er folgerichtig nicht die Macht haben dürfen, Verordnungen des Commerciën-Collegiums zu kassieren, denn *sonst sind nur diejenigen glücklich welche solche Freunde im Rath haben*. So habe der Magistrat den Faktoren Sanktionen angedroht, wenn sie gegen seine Entscheidung vorgehen würden, und sie auch bei Erhöhung des Fuhrlohns nicht angehört. Weil die Faktoren vom Rat diskriminiert würden, verfüge er auch nicht über die nötigen Informationen für die Lohnsetzung. Die Fuhrleute beispielsweise, die die Lohnerhöhung verlangt hatten, seien zuvor von Büsch und seiner Schwägerin Factorin Harms dazu angestiftet worden. Es habe also keine objektive Notwendigkeit vorgelegen, und auch andere Umstände und Folgen seien vom Magistrat nicht berücksichtigt worden. Hingegen bewiese diese Episode, dass er die Lohnsetzung einseitig zugunsten der Fuhrleute vornehme und dabei die Autorität des Commerciën-Collegiums untergrabe. So wäre von den Fuhrleuten *öffentlich gesagt worden wenn es Magistratus hette haben wollen daß sie zu den alten Lohn aufladen solten so würden sie es gern gethan haben, weil es aber vom Commerciën-Collegio geschehen, dieses Regardirten sie nicht*.

Es sei daher besser, und hier vermischen sich sach- und machtpolitische Gründe genauso wie

36 StaL, H1, Nr. 127, Teil I, Bürgermeister und Rat an Kgl. Regierung, 17.05.1747.

37 StaL, H1, Nr. 127, Teil I, Kgl. Regierung, 17.06.1747.

im Magistratsbericht, wenn das Commercien-Collegium sich dieser Aufgabe annähme. Dieses sei im Gegensatz zum Magistrat neutral. Dessen Vorwurf, in ihm würden aufgrund der Überzahl von Faktoren lediglich Eigeninteressen verfolgt, wurde entgegengehalten, dass erstens nur zwei der acht Mitglieder Faktoren und zweitens diese durchaus in der Lage seien, eine Entscheidung zu treffen, die dem Gemeinwohl diene. Würde hingegen die Lohnsetzung dem Magistrat überlassen, würde nicht nur das Wort eines *interessierten Herbergiers* [Büsch] mehr gelten als das aller anderen Faktoren, sondern auch ein Commercien-Collegium wäre dann nicht mehr notwendig³⁸.

Die Frage der Fuhrlohnfestsetzung wurde also mit der Existenzfrage des Commercien-Collegiums verknüpft, wobei in dieser Stellungnahme anklingt, dass es gegenüber dem Magistrat ein Gegengewicht bilden und Kontroll- bzw. Korrekturfunktionen wahrnehmen wollte. Indem dies aber damit gerechtfertigt wurde, dass es sowohl kompetenter sei als auch stärker am Gemeinwohl interessiert, wurden die Senatoren, die Mitglieder des Collegiums waren, geradewegs in einen Loyalitätskonflikt gestürzt. Durch die personelle Überschneidung beider Institutionen drohte die Kontroverse mit dem Magistrat auch in eine Fraktionierung innerhalb des Rates zu münden. Timmermann und von Müther zierten sich daher, ihre Unterschrift unter die Gegenantwort zum Magistratsbericht zu setzen, und sorgten sich darum, ob etwa einige Formulierungen als Respektlosigkeit gegenüber der städtischen Obrigkeit ausgelegt werden könnten³⁹.

Eine solche Deeskalationsstrategie verfolgte der Magistrat nicht. Vielmehr unternahm er erneut einen Versuch, die Befugnisse des Commercien-Collegiums in Speditionsangelegenheiten einzuschränken. Dieses hatte einige Fuhrleute, die von Lüneburg aus ohne Fracht nach Winsen gefahren waren, an das Schwarze Brett am Kaufhaus schreiben lassen und verfügt, dass sie bei ihrer Rückkehr in der Reiheordnung zurück gesetzt werden sollten, wie es die Kaufhausverordnungen vorschrieben. Der Bürgermeister wollte jedoch dem Collegium eine solche Jurisdiktion nicht zugestehen, da sie dem Kaufgericht allein zufalle⁴⁰.

5.1.2. Das Kaufhausgericht als Schlüssel zur Macht

Die Konfrontation mit dem Commercien-Collegium blieb dieses Mal jedoch aus. Statt dessen scheint die neuerliche Attacke des Magistrats bei diesem eine ernsthafte Existenzkrise ausgelöst zu haben. Die Arbeit des Collegiums war ins Stocken geraten. Seine Mitglieder erschie-

38 StaL, H1, Nr. 127, Teil I, Gegen Antwort des von ... Magistratu d. 17. Mey an Königl. Regierung ergangenen Bericht, o. D..

39 StaL, H1, Nr. 127, Teil I, Actum Lüneburg auf der Kauffhaus-Kammer, 19. ?? 1747.

40 StaL, H1, Nr. 127, Teil I, Extract Protocolli Curiae, 30.05.1747.

nen zu den wöchentlichen Sitzungen nur noch selten vollzählig, mit der Manufakturförderung war man noch nicht vorangekommen und mit der Spedition wagte man sich wegen des so heftigen Widerstands des Magistrats nicht mehr zu befassen. Die Faktoren Timmermann und Hoffmann baten daher darum, keine Zusammenkünfte mehr abzuhalten, bis das Commercien-Collegium mit einer rechtsgültigen Instruktion versehen sei. Die Senatoren Timmermann und von Müther redeten ihnen zwar gut zu, gaben zu bedenken, dass sie dann, da auch die übrigen Kollegen nur selten erschienen, ganz allein wären und gar nichts mehr ausrichten könnten, *mithin auch Zu Hause bleiben müsten*⁴¹. Sie konnten sie aber nicht überzeugen, so dass schließlich der Magistrat von dem Entschluss in Kenntnis gesetzt wurde.

Die willkürliche Anmaßung und das willkürliche Kassieren von Kompetenzen, die bisher die Arbeit des Commercien-Collegiums bestimmt hatten, machten dieses also zunehmend handlungsunfähig. Die politische Konfrontation als Mittel der Kompetenzabgrenzung hatte sich als erfolglos erwiesen; eine rechtliche Regelung sollte diese künftig ersetzen. Eine Instruktion für das Commercien-Collegium wurde zunehmend dringlicher.

Diese befand sich zu dem Zeitpunkt jedoch noch immer in der Ausarbeitungsphase. Doch kurz bevor der Magistrat seinen Bericht über das Für und Wider der Vereinigung von Commercien-Collegium und Kaufhausgericht nach Hannover verfasste, sah Senator Timmermann sich veranlasst, in einem privaten Brief Münchhausen über die Misere des Commercien-Collegium zu unterrichten. Es befinde sich in Auflösung, denn die Reibereien hätten der Motivation der Kollegen sehr geschadet und seien auch für das schlechte Arbeitsklima verantwortlich: *Ich kan nicht ersinnen, wie dieses Collegium so gleich bey dessen Etablissement so unglückliches Fata erleben muß, daß es nicht allein denen Vornehmsten im Lüneb[urger] Magistrat so Verhasset zu seyn scheint, dass nicht einmal der Bürgermeister an den Sitzungen teilnehmen wolle, sondern es auch bei den Senatoren nicht auf Zustimmung träfe. Die Meinung des Commercien-Collegiums zu Gesetzesvorlagen werde nicht gehört. Erst neulich hätten er und von Müther die Ratssitzung wieder verlassen müssen, als es um die Besprechung einer reformierten Kaufhausordnung ging, und auch über die Vorschläge des Commercien-Collegiums werde nur unter Ausschluss seiner Mitglieder beratschlagt, woraus Timmermann schloss, dass diese schon von vornherein zum Scheitern verurteilt waren*⁴².

Diesen Ausführungen nach tat der Magistrat das, was man heute als „Mobbing“ bezeichnen würde. Das Commercien-Collegium wurde jeglicher Mitbestimmung beraubt und konnte sich gegen die Übermacht des Magistrats nicht durchsetzen. Die einzige Lösung dieses Problems

41 StaL, H1, Nr. 127, Teil I, Actum Lüneburg auf der Kauff Hauß Cammer, 31.05.1747.

42 StaL, H1, Nr. 127, Teil I, [Timmermann] an Geheimrat Münchhausen, 24.06.1747.

sah Timmermann in einem Machtzuwachs des Commerciens-Collegiums, und zwar durch dessen Vereinigung mit dem Kaufhausgericht. Dieser Aspekt, der die eigentliche Krux bei der Ausarbeitung der Instruktion war, wurde damit in einen veränderten Kontext gestellt, indem er in unmittelbaren Zusammenhang mit der „Überlebensfähigkeit“ der neuen Behörde gerückt wurde.

Laut Magistratsbericht an die Landesregierung sollten dem Commerciens-Collegium überhaupt keine Jurisdiktionsbefugnisse über Speditionsangelegenheiten eingeräumt werden; von der Zusammenlegung mit dem Kaufgericht hielt man nichts. Das Collegium solle sich nur mit der Verbesserung der Wirtschaft im Allgemeinen, nicht mit *Special-Streitigkeiten und Beschwerden* abgeben und sei darüber hinaus mit der Förderung der Manufakturen schon so ausgelastet, dass es sich mit der Niederlage gar nicht mehr befassen könne. Zur Rechtssprechung taue es auch nicht, da es nicht häufig genug tage, über keine Rechtsgelehrten verfüge und darüber hinaus zum Großteil mit Faktoren besetzt sei, die aber oft gleichzeitig als Beklagte vor das Gericht treten müssten. Sie seien daher gänzlich ungeeignet, und auch auf ihren Sachverstand könne man gut verzichten, denn das Kaufgericht urteile nach gesetztem Recht, was kaufmännische Expertise überflüssig mache. Zudem verfüge es bereits über eine eigene Satzung, die die Beteiligung des Commerciens-Collegiums nicht vorsehe. Dass es sich mit Speditionsangelegenheiten befasse, sei also überhaupt überflüssig, weil die bestehenden institutionellen Vorrichtungen völlig ausreichten. Das Kaufgericht sei unter der Aufsicht des Rates bereits sehr effektiv. Würde dem Collegium ein Mitspracherecht eingeräumt, würden lediglich die Jurisdiktionsbefugnisse des Magistrats unnötig geschmälert. Sowohl die Fuhrlohnfestsetzung als auch die Gerichtsbarkeit sollten daher beim Kaufhaus verbleiben⁴³.

Für Timmermann hingegen war ein Commerciens-Collegium ohne Gerichtsbarkeit wie eine *Glocke ohne kappele*. Die Einwände des Magistrats ließen sich leicht entkräften. So könne das Collegium, wenn erforderlich, sich auch öfter versammeln. Einen Rechtsgelehrten, dessen Mitwirkung an den Verfahren auch Timmermann für unabdingbar hielt, würde das Commerciens-Collegium eigentlich auch besitzen, wenn der Bürgermeister, der ein solcher Rechtsgelehrter war, nur einmal zu den Sitzungen erscheinen würde. Den solle die Landesregierung also zur regelmäßigen Teilnahme an den Konferenzen verpflichten. Dann könnte nicht nur das Kaufgericht seine bisherige Gestalt behalten, wenn es mit dem Collegium vereinigt würde, sondern letzteres könnte sowohl Rechtssprechung als auch Rechtssetzung vornehmen⁴⁴.

Durch die Einbindung des Bürgermeisters wollte Timmermann also erreichen, dass dessen

43 StaL, H1, Nr. 127, Teil I, Bürgermeister und Rat an Kgl. Regierung, 30.06.1747.

44 StaL, H1, Nr. 127, Teil I, [Timmermann] an Geheimrat Münchhausen, 24.06.1747.

Kompetenzen auf die neue Behörde übergangen, wodurch ihre Autorität und Befugnisse vergrößert werden könnten. Das Problem, dass Faktoren Teil des Commerciens-Collegiums waren, versuchte er im selben Brief sowie gemeinsam mit seinen Kollegen in einem Bericht an die Königliche Regierung dadurch zu lösen, dass das Verhältnis vom Eigennutzen der Faktoren und dem Gemeinwohl neu und damit zusammenhängend ihr Einfluss im Commerciens-Collegien differenzierter bestimmt wurde, und zwar anhand ihrer Beteiligung an der Gerichtsbarkeit und an der Fuhrlohnfestsetzung.

Auch Timmermann schien es heikel, dass die Faktoren *zu gleich Kläger oder Beklagter und Richter* wären, so dass er vorschlug, die Assessoren aus der Bürgerschaft nur fallweise als Sachverständige in Handelsfragen zu den Prozessen hinzuzuziehen. Wäre bei einem Mitglied Befangenheit zu vermuten, könnte man dieses ausschließen. Doch auf der anderen Seite war er der Meinung, dass Privatinteresse nicht prinzipiell ein Ausschlusskriterium sein sollte, was ja das Commerciens-Collegium, dessen Mitglieder teilweise Handelsleute waren, tatsächlich disqualifiziert hätte. Privatinteresse kollidiere nicht grundsätzlich mit dem Gemeinwohl, weshalb ein Mitglied nicht für ungeeignet erklärt werden könnte, nur weil es im Nachhinein vom allgemeinen Nutzen, den die getroffene Entscheidung brächte, profitieren würde. Schließlich werde auch kein *Membrum Senatus, welches zu dieser oder jener guten Verordnung ... sein Votum giebet, und nachhero gleich anderen von selbiger auch seinen privat-Nutzen hat*⁴⁵ ausgeschlossen. In dieser Beziehung bestehe also zwischen Commerciens-Collegium und Magistrat kein qualitativer Unterschied (und tatsächlich trieben ja einige der Ratsherren selbst Spedition).

Auch stünde das Eigeninteresse der Faktoren nicht notwendig im Gegensatz zu den Interessen der Fuhrleute. So hätten etwa die Faktoren-Collegen selbst kürzlich für eine Erhöhung des Fuhrlohns plädiert, da sie wüssten, dass sich dadurch Fuhrleute anlocken ließen. Zudem könne man es den Faktoren nicht verdenken, dass sie unbillige Lohnerhöhungen verhindern wollten, denn schließlich verträten sie die Interessen ihrer Principalen, eine für die Lüneburger Niederlage mindestens genauso wichtige Gruppe wie die Fuhrleute. Man könne daher auf ihre Beteiligung nicht verzichten. Der Magistrat berücksichtige jedoch immer nur die Interessen der Fuhrleute, habe entsprechend nicht das Gemeinwohl im Blick. Andererseits sah auch das Commerciens-Collegium die Gefahr, dass durch die Hinzuziehung der Faktoren diese gegenüber den Fuhrleuten ein zu großes Übergewicht bekämen, was sie dazu nutzen könnten, den Fuhrlohn willkürlich festzusetzen, so dass die Fuhrleute benachteiligt werden würden. Deshalb sollte diese Angelegenheit unter obrigkeitlicher Kontrolle verbleiben. Die Faktoren soll-

45 StaL, H1, Nr. 127, Teil I, [Timmermann] an Geheimrat Münchhausen, 24.06.1747.

ten keine Entscheidungs-, sondern nur eine Beratungsfunktion erhalten⁴⁶. So sollte die Gleichsetzung von Commerciens-Collegium mit den Faktoren zurückgewiesen, gleichzeitig aber deren Beteiligung an Speditionsangelegenheiten und damit die Vereinbarkeit von Kaufhausgericht und Collegium gerechtfertigt werden⁴⁷.

Dem ratsherrlichen Argument, eine Verbindung mit dem Kaufhausgericht sei angesichts des Aufgabenbereichs des Commerciens-Collegiums weder nötig noch möglich, widersprach Timmermann vehement. Die Förderung der Manufakturen, auf die der Magistrat das Collegium reduzieren wollte, erfordere zwar einen hohen Aufwand, da mehr zu bedenken, vorzubereiten und zu organisieren sei als bei der Niederlage, die *bereits gut fundiert und mit guter Ordnung versehen ist*⁴⁸. Die aber werde nicht befolgt, während die Manufakturförderung nicht gelingen könne, wenn das Commerciens-Collegium im Rat keinen Rückhalt habe.

Timmermann wollte also für sein Commerciens-Collegium gar keinen eigenständigen und unabhängig gestaltbaren Aufgabenbereich. Vielmehr wollte er sich die Autorität und Kompetenzen bestehender Institutionen aneignen. Das Kaufgericht ist in dieser Hinsicht als eine politische Ressource anzusehen, an dem das Commerciens-Collegium Anteil haben wollte. Denn der Hinweis auf den fehlenden Rückhalt im Stadtrat, der eine effiziente Manufakturförderung verhindere, verweist ja darauf, dass keine ausreichende Machtbasis bestand. Eine solche (institutionelle) Machtbasis besaß wiederum das Kaufhaus aus eigener Kraft, war fest etabliert und verfügte über eine eigene Rechtsgrundlage. Dass Niederlage-Angelegenheiten nicht so zeitaufwendig wären wie die Manufakturförderung, meinte also nicht nur, dass diese nicht zu viele Ressourcen des Commerciens-Collegiums binden würden und deshalb kein Argument gegen die Verbindung mit dem Kaufgericht wären, sondern auch, dass man eine kleine Beteiligung an ihnen brauchte; auch um Manufakturen fördern zu können und damit die Hauptaufgabe zu übernehmen, die die Landesregierung dem Collegium zugedacht hatte. Denn nur so ist es zu verstehen, dass Timmermann auf das ja eigentlich logische Argument des Magistrats, das Kaufgericht brauche keine Ergänzung durch das Commerciens-Collegium, als einziges überhaupt nicht einging. Es war für ihn gar nicht relevant, ob das Kaufgericht die Unterstützung des Commerciens-Collegiums brauchte, denn Fakt war: Das Commerciens-Collegium brauchte die Unterstützung des Kaufgerichts.

Hier ist deutlich zu erkennen, wie sehr die Ausarbeitung der Instruktion für die neue Behörde durch Machtinteressen, mithin soziopolitische Konstellationen geprägt wurde, und wie diese

46 StaL, H1, Nr. 127, Teil I, P. M., 17.09.1747, an Geh. Rat gesandt.

47 StaL, H1, Nr. 127, Teil I, P. M., 17.09.1747, an Geh. Rat gesandt.

48 StaL, H1, Nr. 127, Teil I, [Timmermann] an Geheimrat Münchhausen, 24.06.1747.

sich wiederum auf den handelspolitischen Prozess auswirkten – Sachfragen, die sich aus der Handelspraxis ergaben, wurden für machtpolitische Zwecke instrumentalisiert. Dabei ging es nicht nur um die inter-institutionelle Verteilung von Macht, sondern auch um die Institutionalisierung von sozioökonomischer Macht, was die Gleichsetzung von Commerciens-Collegium und Faktoren durch den Magistrat zeigt. Dafür spricht auch, dass die Spedition der einzige Streitpunkt war. Dagegen, dass beispielsweise der Getreide- und Eigenhandel laut vorläufiger Instruktion ebenfalls in den Zuständigkeitsbereich des Collegiums fallen sollte, hatte der Magistrat nichts einzuwenden, sondern stimmte seinen diesbezüglichen Anregungen sogar zu. Gleiches galt für die Liberalisierung des Viktualienhandels, die Commerciens-Collegium und Stadtrat gleichermaßen als zu harten Eingriff in die Ämterprivilegien ablehnten. Hingegen wird an der Stellungnahme des Magistrats zum Entwurf der Instruktion sehr deutlich, dass er mit der Beschränkung der Zuständigkeiten des Commerciens-Collegiums nicht nur eine Dezentralisierung von Macht verhindern, sondern auch den Faktoren den Zugriff auf Speditionsangelegenheiten verweigern wollte. Nicht nur in der Frage der Verbindung mit dem Kaufhausgericht und der Festsetzung des Fuhrlohns bezog er eine eindeutige Position, auch bezüglich der neuen Faktor-Ordnung suchte er einen erhöhten Einfluss der Faktoren zu verhindern. So sprach er sich dagegen aus, dass das Commerciens-Collegium seine Zustimmung zur Aufnahme eines neuen Faktors geben müsse und schlug statt dessen vor, dass dies nicht ohne seinen gutachterlichen Bericht geschehen solle. Da es größtenteils aus Faktoren bestehe, fand er es *zu Bedenklich, es schlechterdings auf der Einwilligung, welche gegen ihr Interesse läuft ankommen zu lassen*⁴⁹. Auch sollte seiner Meinung nach die Bestimmung, dass zur Spedition nur angenommen werden dürfe, wer eine einschlägige siebenjährige Ausbildung absolviert und fünf Jahre als Faktor-Diener gearbeitet hatte, dergestalt modifiziert werden, dass auch eine andere kaufmännische Ausbildung und die Ableistung einiger weniger Dienstjahre genügen sollten. Schließlich verstehe, wer den Kaufmannsberuf gelernt habe, auch die Spedition zu treiben. Junge Kaufleute von der Spedition auszuschließen und sie Jahre lang an Lüneburger Faktoren zu binden, sei *ein Zwang, welcher nichts vorthelhaftes stiftet*⁵⁰.

Ein Erstarren des Einflusses der Faktoren auf Speditionsangelegenheiten, der über ihre Mitgliedschaft im Commerciens-Collegium institutionalisiert würde, hielt der Magistrat, wie schon in Kapitel 4.1. thematisiert wurde, nicht für wünschenswert. Er wollte demnach nicht nur gegenüber einer konkurrierenden Institution, sondern auch gegenüber der neuen aufstrebenden Wirtschaftselite die Macht über den nunmehr wichtigsten Wirtschaftszweig der Stadt

49 StaL, H1, Nr. 127, Teil I, Bürgermeister und Rat an Kgl. Regierung, 30.06.1747.

50 StaL, H1, Nr. 127, Teil I, Bürgermeister und Rat an Kgl. Regierung, 30.06.1747.

allein in den Händen behalten. Die Faktoren wiederum suchten gegen diese restriktive Haltung des Magistrats die Unterstützung des Commerciens-Collegiums bzw. der zu ihm verordneten Senatoren. Man hatte zum Bericht des Magistrats wegen der Instruktion eine Gegendarstellung verfasst, die die Senatoren jedoch wieder nicht unterschreiben wollten. Die Faktoren drängten sie dazu, da sie gerade in einer *so delicatesen Sache*⁵¹ auf ihre Unterstützung nicht verzichten könnten. Sie brauchten also die Rats-Collegen für die Durchsetzung ihrer Interessen; nur über sie konnten sie Zugang zur politischen Macht erlangen. Die Rats-Collegen konnten jedoch ihrerseits nur über das Kaufhausgericht Zugang zur politischen Macht erlangen.

Nach der endgültigen Instruktion vom 23.09.1747⁵² blieb das Commerciens-Collegium der Stadtobrigkeit untergeordnet und bekam nur Aufsichts- und Beratungsfunktionen, keine Exekutiv- oder gesetzgebende Gewalt, die bei Magistrat und Landesregierung verblieb. Es sollte sich mit allen Wirtschaftszweigen befassen (Manufakturwesen, Handwerk, Handel, Spedition, Schifffahrt und Fuhrwesen), wofür die Instruktion bestimmte Richtlinien enthielt.

Der Komplex des Manufakturwesens und des Eigenhandels war streng nach kameralistisch-merkantilistischen Prinzipien aufgebaut und orientierte sich stark an allgemeinen wirtschaftspolitischen Empfehlungen, insbesondere, was die Funktion von Kommerzkollegien betraf, wie etwa statistische Erhebungen. Die Richtlinien blieben eher abstrakt, was als Zeichen dafür zu werten ist, dass keiner dieser Wirtschaftszweige in Lüneburg bereits etabliert war. Hingegen wurde der Spedition, deren Ansehen bei Praktikern und Theoretikern des Kameralismus noch hinter dem Zwischenhandel rangierte (eine Ansicht, die auch in der Instruktion zu finden ist), sehr viel mehr Aufmerksamkeit gewidmet. Sie nahm den größten Teil der Instruktion ein, war sie doch der zentrale Streitpunkt in der Gründungsphase des Commerciens-Collegiums gewesen.

Die „Machtfrage“ wurde im Reglement eindeutig, aber nur vorläufig zugunsten des Magistrats entschieden. Die Gerichtsbarkeit und die Festsetzung des Fuhrlohns verblieben beim Kaufhaus, und auch hinsichtlich der Ausbildung und der Aufnahme neuer Faktoren folgte die Landesregierung dem Standpunkt des Magistrats. Allerdings waren all diese Regelungen nur als Provisorium gedacht und sollten vom Collegium aufmerksam beobachtet und auf ihre Tauglichkeit geprüft werden. Insbesondere die Idee einer Faktor-Gilde sollte weiter verfolgt werden. Dabei ging die Landesregierung überaus vorsichtig vor. Eingriffe in bereits fest etablierte Institutionen wollte sie offenbar vermeiden, weshalb wohl die Faktorordnung (und das

51 StaL, H1, Nr. 127, Teil I, Actum Lüneburg auf der Kaufhaus Kammer, 02.08.1747.

52 Im Folgenden nach: StaL, H1, Nr. 127, Teil I, Reglement wegen des zu Lüneburg errichteten Commerciens-Collegii, 23.09.1747.

auch nur partiell) die einzige wirkliche Neuorganisation bei Speditionsangelegenheiten war, die das Reglement hervorbrachte, und zwar eine, die bezeichnender Weise zuvor noch nicht vollständig geregelt und in „guter Ordnung“ war.

Die Richtlinien zur Förderung der Spedition, die durch eine gute Ordnung und Lagerung der Waren, deren schnelle und korrekte Spedition und bestimmte Pflichten und Verhaltensweisen der Faktoren erreicht werden sollte, basierten auf bereits bestehenden Kaufhausverordnungen. Diese bildeten also Rechtsgrundlage und Leitfaden auch für die Tätigkeit des Commercien-Collegiums, dessen ergänzender Charakter dadurch deutlich hervortritt. Es konnte für die Spedition Verbesserungsvorschläge erarbeiten, Verordnungen entwerfen und das Verhalten der Faktoren überwachen, wofür es sich von Zeit zu Zeit mit den Verordneten zum Kaufhaus austauschen sollte. Auch hatte es dafür Sorge zu tragen, dass von Neuerungen in der Speditionsorganisation *den Auswärtigen Handels-Leuten Nachricht gegeben werden möge*.

Eine wesentliche Aufgabe des Commercien-Collegiums bestand demnach in der Verbesserung der Kommunikation zwischen und innerhalb der Institutionen, aber auch mit der Wirtschaft. So wurden Sicherungen eingebaut, die die Unterdrückung und Marginalisierung des Commercien-Collegiums verhindern sollten. Es wurde festgelegt, dass die zum Commercien-Collegium verordneten Senatoren bei der Besprechung von wirtschaftlichen Angelegenheiten im Magistrat anwesend sein und ihre Meinung und Erklärungen ausführlich gehört werden sollten. Wurden ihre Vorschläge abgelehnt, konnten sie sich an die Landesregierung wenden. Hier war man also auf Ausgleich bedacht, was für die personelle Zusammensetzung des Commercien-Collegiums auch galt. Es sollte paritätisch aus dem Stadtrat und dem Handelsstand besetzt werden. Kaufleute und Faktoren wurden ebenso wie die Senatoren zur regelmäßigen Teilnahme verpflichtet. Der Actuarius hatte weiterhin das Protokoll zu führen. Darüber hinaus wurden Vorkehrungen getroffen, um sicherzustellen, dass die Händler nicht von ihren höher gestellten Kollegen eingeschüchtert wurden und die Sitzungen friedfertig abliefen. Damit die Händler ihre Meinung zu einem Vorschlag offen äußern konnten, sollten sie bei den Abstimmungen zuerst votieren. Auch Zwischenrufe oder andere Beeinflussungen des Abstimmungsverhaltens waren nicht erlaubt. Vor allem sollten die Kollegen sich hüten, bei *contrairer Meinung ... mit hitzigen Worten, an ein ander Zu gerathen, sondern ein jechlicher soll seiner Meinung moderate eröffnen* und sachlich begründen.

Weiterhin wurde denjenigen Mitgliedern des Commercien-Collegiums, die Kaufleute waren, aufgegeben, ihre Correspondence zu nutzen, um bei ihren Geschäftspartnern für Lüneburger Fabrikate zu werben und die Fabricanten darüber zu informieren, *an welchen Orten sie ihre Waaren am Besten und ehesten absetzen können*. Die Händler sollten dem Collegium also

nicht nur ihre Sachkunde zur Verfügung stellen, sondern auch ihre Marktinformationen; sollten nicht nur „theoretische“, sondern auch praktische Unterstützung leisten.

Die Faktoren wurden bei Strafandrohung verpflichtet, auf Verlangen des Commerciens-Collegiums oder des Kaufhauses dort zu erscheinen und ihrerseits Verbesserungsvorschläge für die Niederlage bzw. Spedition zu machen. Man hielt sie also zur Kommunikation mit den Behörden an. Der Austausch zwischen „Privatwirtschaft“ und Obrigkeit wurde institutionalisiert, was zeigt, wie viel Wert man auf die „Öffentlichkeitsarbeit“ (Werbung für Lüneburger Fabrikate und für die Lüneburger Niederlage bei auswärtigen Geschäftsleuten) und die Kommunikation mit den ökonomischen Kräften legte.

5.2. Das Mündener Commerciens-Collegium

Das Mündener Commerciens-Collegium war noch sehr viel stärker auf die Verbesserung der Kommunikation zwischen Politik und Wirtschaft ausgerichtet, wobei hier pädagogische Motive im Vordergrund standen – sie sollte zur Konfliktlösung eingesetzt werden, welche wiederum als Vorbedingung der Handelsförderung angesehen wurde. So sollte das Commerciens-Collegium nach Vorgabe der Landesregierung eine Aussöhnung zwischen Schiffern und Kaufleuten herbeiführen und sie davon überzeugen, dass *die jalousie zwischen [ihnen] der Aufnahme beyder Theile sehr hinderlich gewesen* und ein gutes Einvernehmen für beide Seiten besser wäre. Zu diesem Zweck sollte es die Kaufleute auch dazu ermuntern, sich eigene Schiffe anzuschaffen, um mit den handelnden Schiffern gleich zu ziehen.

Auch Maßnahmen zur Förderung von Handel und Schifffahrt sollten mit den Händlern und Schiffern beratschlagt werden. Eindringlich wies Geheimrat von Münchhausen darauf hin, dass, auch wenn ihre Vorschläge dumm waren, man ihnen geduldig zuhören und *sowohl durch Liebe und Redlichkeit, als erforderliche Autorität die Kaufmannschafft und Schiffer ... überzeugen [solle], daß man ihre gemeinschaftliche Aufnahme am Hertzen habe*. Auch sollte der vom Magistrat zu erarbeitende Entwurf der Satzung mit der Bürgerschaft durchgegangen und deren Vorschläge wohlwollend in Betracht gezogen werden⁵³.

Die Konfliktlösungsstrategie der Landesregierung bestand also darin, das Commerciens-Collegium als Schlichter einzusetzen, die streitenden Parteien einzubinden, Kompromisse zu finden und einen Konsens zwischen ihnen herbeizuführen. Gleichzeitig sollten auch über diesen konkreten Konflikt hinausreichende Aufgaben ausgeführt werden. Alle Handelszweige sollten in ihrem vergangenen und gegenwärtigen Zustand eingehend untersucht, Ursachen für Handels-

53 StaM, B 1812, Kgl. Regierung an Bürgermeister und Rat, 26.08.1747.

rückgänge eruiert und Fördermaßnahmen überlegt werden⁵⁴, also eine empirisch-systematische Untersuchung des städtischen Kommerzes angestellt und auf dieser Grundlage geeignete Schritte geplant werden.

Durch objektive Analysen sollte demnach die Berücksichtigung von Partikularinteressen gegenbalanciert werden, womit gleichzeitig die Frage aufkam, wie hoch die Partizipation der Bürgerschaft und insbesondere der Kaufleute und Schiffer am Commerciën-Collegium und damit an der Wirtschaftspolitik sein sollte. Dies war von der Frage der Handelsorganisation bzw. der Handelsberechtigungen und des daraus resultierenden Konflikts nicht zu trennen. So standen diese drei Aspekte im Mittelpunkt der Diskussion der vom Magistrat entworfenen vorläufigen Instruktion.

Während die Bürgerschaft sich wenig einfallsreich zeigte⁵⁵, die Schiffergilde neben speziell die Schifffahrt betreffenden Angelegenheiten ausführlich den wieder freigegebenen Handel thematisierte, der unter allen Umständen beizubehalten sei⁵⁶, ging es der Kaufgilde ausschließlich um den Leinwandhandel⁵⁷. Waren diese Stellungnahmen lediglich die Fortsetzung langjähriger Auseinandersetzungen mit alten Argumenten⁵⁸, brachten Großhändler und Faktoren neue Anregungen vor und äußerten sich detailliert zu der Instruktion, wobei sie ihre eigenen Interessen im Blickfeld behielten. So suchten sie ihre Vorrangstellung gegenüber den Schiffern auch institutionell abzusichern. Sie bestanden darauf, zwei Kaufleute und Faktoren als ordentliche Mitglieder des Commerciën-Collegiums zu bestellen, die sie auch selbst finanzieren wollten und die mit Stimmrecht ausgestattet werden sollten. Als Begründung gaben sie an, dass alle dort zu behandelnden Angelegenheiten den Handel beträfen, mit dem die Händler sich am besten auskennen würden⁵⁹. Der Anspruch auf erhöhten politischen Einfluss wurde also wieder mit dem Sachverstand der Kaufleute gerechtfertigt, der gleichzeitig auch als Hauptargument gegen den Schifferhandel diente. Dieser schade der Stadt im Allgemeinen, und auch das Stapelrecht werde dadurch gefährdet, dass des Handels und seiner Gepflogenheiten unkundige Bürger Großhandel und Faktorei treiben durften. Die Zeit werde zeigen, dass diese Regelung nicht zum Wohle des Handels gereiche. Daher zeigte die Kaufmannschaft sich besonders von der in der Lüneburger Instruktion enthaltenen Bestimmung, nur

54 StaM, B 1812, Kgl. Regierung an Bürgermeister und Rat, 26.08.1747.

55 StaM, B 1812, Actum Münden in Curia, 01.11.1747.

56 StaM, B 1812, Lit. D. in Curia, 11.10.1747: Gehorsamstes Pro Memoria [der Schiffergilde].

57 StaM, B 1812, Die in groß handelnden Kaufleute, o. D. [1747]; Beylage sub. lit. B. Extractus Protocollorum vom 5ten und 20ten August, o. D., [1747].

58 Die Kaufgilde versuchte seit 1711 regelmäßig, den einzelnen Ankauf von Leinwand privative beigelegt zu bekommen. Vgl. beispielsweise NLA, Hann. 93, Nr. 2709, S. 115 ff.

59 StaM, B 1812, Lit. C., Münden in Curia, 29.10.1747; Lit. B., Münden in Curia, 29.10.1747, in *Commercia Sachen* [Die Kaufmannschaft].

noch ausgebildeten Kaufleuten die Spedition zu erlauben, sehr angetan⁶⁰.

Wie stark der Konflikt um die Handelsberechtigungen die institutionelle Ausgestaltung des Commerciens-Collegiums prägte, ist schon an seiner personellen Zusammensetzung zu erkennen, denn nur Händler und Schiffer, nicht aber Handwerker entsandten eigene Deputierte, die sich gemeinsam mit den Ratsherren (alle Magistratsmitglieder waren ins Collegium abgeordnet worden) wie in Lüneburg einmal wöchentlich für zwei Stunden auf dem Rathaus zu versammeln hatten, um über den Zustand von Handel und Gewerbe sowie geeignete Fördermaßnahmen zu beratschlagen.

Die Vorgabe der institutionellen Einbindung der Kaufleute und Schiffer umzusetzen, bereitete allerdings einige Schwierigkeiten, da man sich über den künftigen Status der „Zivilisten“ im Unklaren war. So bezogen sich die meisten Anmerkungen des Magistrats zur Lüneburger Instruktion auf die Besetzung des Collegiums. Dabei wurde zwar die Notwendigkeit betont, auch die Deputierten der Kaufmannschaft und der Schiffergilde aufzunehmen, weil die Kommunikation mit ihnen als unerlässlich angesehen wurde, sie sich aber verzögern würde, wenn diese keine eigenen Beisitzer hätten. Andererseits wurde zu bedenken gegeben, dass sie weiterhin berufstätig waren, so dass sie entweder ihr Gewerbe vernachlässigen müssten, was, da die Tätigkeit unentgeltlich war, nicht zumutbar wäre, oder nicht an allen Sitzungen teilnehmen könnten, wodurch dann das Gremium nicht mehr beschlussfähig wäre⁶¹. Auch war man sich darüber im Klaren, dass die Deputierten nicht wie die Beamten im Interesse der Stadt, sondern ihrer Repräsentierten handeln und votieren würden und unter Umständen für die Aufgabe auch nicht qualifiziert wären. Daher wurde Wert darauf gelegt, dass die Assessoren verständige, intelligente Männer waren, die auch *wegen ihrer privat umstände nicht leicht eine Connexion mit denen publicquen Stadt Angelegenheiten haben*⁶². Unsicherheit bestand dagegen über die Kompetenzen bzw. den Stellenwert der Deputierten. Dies betraf vor allem die Fragen, ob sie stimmberechtigt sein sollten oder nicht⁶³ und ob sie ordentliche oder außerordentliche Mitglieder des Collegiums werden sollten. Damit zusammen hing die Problematik der Gleichberechtigung von Magistratsbeamten und Gewerbetreibenden. Das „gemischte“ Gremium stellte ein hierarchisches Problem dar, zumal es anders als sein Lüneburger Pendant Exekutivbefugnisse besaß, das heißt, die gefassten Beschlüsse wurden von Commerciens-Collegium auch realisiert. Da dies in den obrigkeitlichen Kompetenzbereich fiel, sollte *„die entscheidung selbst aber denen zum Commercium Collegio verordneten obrigkeit[lichen] persohnen*

60 StaM, B 1812, Lit. B., Münden in Curia, 29.10.1747, in *Commercica Sachen* [Die Kaufmannschaft].

61 StaM, B 1812, Reglement wegen des zu Lüneburg errichteten Commerciens-Collegii, Randnotizen.

62 StaM, B 1812, Punctationes und den Entwurff des Reglements eines Commerciens Collegii, o. D. [1747].

63 StaM, MR 2659, Kgl. Regierung an Bürgermeister und Rat, 01.09.1749.

*überzulaßen sein: In betracht ... mit assessores bey denen mehresten Vorfallenheiten als interessenten anzusehen, mithin zu verhütung schädlichen auffenthalts oder sonstigen unschicklichen Erfolgs ein ordentliches mit Votum decisionem ihnen nicht wohl zu zulegen ist*⁶⁴.

Schneller als in Lüneburg kam man also auf die Lösung, die Kaufmanns- und Schifferdeputierten zwar als ordentliche Mitglieder anzunehmen, sie aber nur mit einer Beratungs-, nicht mit einer Entscheidungskompetenz auszustatten. Damit blieb gleichzeitig die alte Informationskette Kaufleute-Magistrat-Landesregierung erhalten. Man wollte (oder konnte) auf deren Input nicht verzichten. Die oben schon angesprochenen „Fehlerquellen“ (Interessen), die aus dieser Art der Informationsbeschaffung resultierten, konnten dadurch verringert werden, dass man erstens die Angaben der Bürger zumindest teilweise durch statistische Fakten überprüfen bzw. langfristig beobachten und zweitens die „Bürgerbeteiligung“ in institutionelle Bahnen lenken und damit ihren Einfluss auf die politischen Entscheidungen festlegen konnte.

Die Teilnahme an den Zusammenkünften war für die Kaufmanns- und Schifferdeputierten verpflichtend, während die Bürgerdeputierten nur auf Aufforderung erscheinen mussten. Weil sich das Commerciens-Collegium nicht nur mit Handel und Schifffahrt, sondern auch mit Manufakturen und Handwerk befassen sollte, durften jedoch alle mündenschen Bürger, die in dieser Hinsicht etwas mitzuteilen hatten, unangemeldet bei den Sitzungen erscheinen, ihre Vorschläge, Wünsche und Beschwerden vortragen und auch offen ihre Meinung kund tun. Damit hatte man einen doch recht hohen Partizipationsgrad installiert und gleichzeitig einen Kompromiss zwischen „Bürgerbeteiligung“ und obrigkeitlicher Autorität geschlossen. Die Gewerbetreibenden konnten ihre Interessen artikulieren und einbringen, ohne dass das Commerciens-Collegium zu einem Repräsentativorgan der Bürgerschaft geworden wäre. Es wahrte damit eine gewisse Distanz und konnte „neutral“ agieren. Und in diesem Sinne wurde die Regelung auch interpretiert: Da die Kaufleute das Interesse des Handels, die Schiffer das der Schifffahrt und die Bürgerdeputierten das Wohl der Bürgerschaft im Sinne hätten, könne *ein gesambter Stadt diensahmer schluß ... gemacht werden*, zumal die Ratsmitglieder als neutrale Instanz die endgültige Entscheidung fällten⁶⁵.

So wie man auf der personellen Ebene auf einen Ausgleich zwischen Partikularinteressen und Gemeinwohl sowie zwischen Schiffen, Kaufleuten und Obrigkeit bedacht war, so suchte man im sachlichen Teil der Instruktion eine entsprechende Balance zu finden, ging es hier doch vor allem darum, Handel und Transport zu regeln und Rechte und Pflichten der Kontrahenten festzulegen, also um den Kern des Konflikts zwischen Kaufleuten und Schiffen.

64 StaM, B 1812, Punctationes und den Entwurff des Reglements eines Commerciens Collegii ..., o. D. [1747].

65 StaM, B 1812, Punctationes und den Entwurff des Reglements eines Commerciens Collegii ..., o. D. [1747].

Entsprechend langwierig gestalteten sich die Verhandlungen. Die Ausarbeitung der Instruktion wurde erheblich verzögert, weil Kaufleute und Schiffer immer neue Anmerkungen, Beanstandungen und Wünsche anbrachten. Daher bat der Magistrat schließlich die Landesregierung darum, die Instruktion zu bestätigen, obwohl noch nicht alle strittigen Punkte geklärt waren, damit das Commerciens-Collegium endlich seine reguläre Arbeit aufnehmen konnte. Das Übrige könne man auch im Nachhinein noch klären⁶⁶. Dieser Bitte wurde entsprochen, so dass die Instruktion am 01.09.1749 in Kraft trat.

Die Probleme und Anregungen der Kaufleute und der Schiffer wurden teilweise in die Satzung aufgenommen, jedoch durchaus auch eine eigenständige Linie verfolgt und umfassendere Aufgaben skizziert. So zählte das Commerciens-Collegium nach der endgültigen Instruktion⁶⁷ den Groß-, Faktorei- und Kramhandel, die Schifffahrt, das Fuhrwesen, Manufakturen und Handwerk zu seinem Aufgabenbereich. Für jeden dieser Wirtschaftszweige wurden übergreifende Richtlinien formuliert. Allgemein sollte die Aufmerksamkeit darauf gerichtet werden, *[o]b das Commercium zu sehr beschwehret sey, wodurch und worin, und wie es etwa zu erleichtern*, wofür, wie von der Landesregierung gefordert, alle Handelszweige auf ihren ehemaligen und gegenwärtigen Zustand zu untersuchen waren, wobei sowohl eine „Ursachenanalyse“ im Falle einer Verschlechterung als auch Verbesserungsvorschläge für bestehende oder neu anzulegende Handelsarten erfolgen sollten. Auch für die einzelnen Handelszweige hatte man, genauso wie für Schifffahrt und Gewerbe, Richtlinien erarbeitet.

Der Transport war ein Hauptaspekt der Instruktion. Man strebte danach, den Eigenhandel auf Werra und Weser zu erhöhen und beobachtete zu diesem Zweck den Handel auf den Flüssen, besonders was Zölle und sonstige Abgaben betraf, genau. Auch dem Fuhrwesen wurde große Aufmerksamkeit zuteil. Es sollte überprüft werden, ob genügend Fuhrleute und Karrenbinder vorhanden waren, ob diese genug Lohn bekamen und die Fracht richtig gewogen wurde. Zudem sollte die Zahl der Landfuhren erhöht werden.

Die Passagen über den Handel reflektieren sehr deutlich die vorangegangenen Auseinandersetzungen. Für den Kramhandel sollte ein Verzeichnis darüber erstellt werden, wer diesen trieb und mit welchen Waren. Außerdem sollte in Erfahrung gebracht werden, worin der Handel der Juden, Tablett-Krämer und anderer nicht-zünftiger Händler bestand, und ob dieser für die Kaufgilde nachteilig war. Obwohl also die Privilegien der Kaufgilde nicht mehr absolut gesetzt wurden, wurden sie noch immer berücksichtigt. So wurde auch bestimmt, dass sie zu schützen seien. Auf der anderen Seite war vor allem auf günstige Preise zu achten. Dafür wa-

66 StaM, B 1812, Bürgermeister und Rat an Kgl. Regierung, 19.08.1749.

67 Im Folgenden nach: StaM, B 1812, Instruction. Wie das Commerciens-Wesen auch übrige bürgerliche Nahrungen in Münden in Obacht zu nehmen, 01.09.1749.

ren der Einkaufspreis, die Transport- und andere Kosten, *die Consumtion und Absetzung der Waaren, die Differentz wegen derer verschiedenen Müntz-Sorten, und die von ihrer Nahrung abzuführende Onera publica zu erforschen*, kurz, die Preisgestaltung zu überprüfen. Allgemein sollte untersucht werden *was ferner die Kramerey für einen Einfluß in die Großhandlung und hiesiges Commercium überhaupt habe*, wie sich also die einzelnen Handelszweige zueinander verhielten.

Für den Großhandel dienten weiterhin die Handels- und Schifffahrtsreglements von 1724 und 1735 als Rechtsgrundlage. Diese waren nach der Erlaubnis des Schifferhandels mehr und mehr missachtet worden. Außerdem war man sich nicht mehr darüber im Klaren, welche Artikel noch Geltung besaßen und welche nicht. Ihre erneute Forcierung und Aktualisierung in der Satzung wurde daher als notwendig angesehen. Man reagierte damit auf die Beschwerden der Kaufmannschaft, jedoch ohne diesen direkt zu entsprechen. So sollte jeder Bürger dazu ermuntert werden, Handel und Faktorei zu treiben. Allerdings wurde die prinzipielle Möglichkeit zur Revision der neuen (alten) Handelsorganisation in Aussicht gestellt. Denn

[w]ann jedoch von den guten oder schlechten Erfolg in dergleichen Dingen sich nicht allemahl zum Voraus mit Zuverlässigkeit, urtheilen lassen will, auch nicht genug ist, sich nur damit zu sättigen, daß man eine Vorschrift hat, wonach etwa streitige Partheien aus einander gesetzt werden können,

sollten die Auswirkungen der Freigabe des Großhandels genau beobachtet werden. Hier nahm man auch die Befürchtungen der Kaufmannschaft ernst. Es wurde daran gezweifelt, dass die Freigabe des Handels und der Faktorei wirklich dem Wohl der Allgemeinheit und des Kommerzes dienlich sein würde. So fragte man sich, *ob nicht von demjenigen, der sich mit der Factorey abgiebt, gleichwol aber solche nicht Verstehet, das Lehrgeld zu hoch komme*, zumal sogar Analphabeten sich als Spediteure betätigen dürften, und ob es vor diesem Hintergrund nicht besser wäre, nur ausgebildete Kaufleute dazu zu berechtigen. Bei der Beantwortung dieser Frage verließ man sich jedoch nicht mehr auf die Meinung der Betroffenen, auch nicht auf die Beachtung oder Nichtbeachtung der Privilegien, sondern setzte auf die Empirie.

Ebenso wie in Lüneburg wollte man sich auch in Münden vorerst nicht definitiv auf eine Form der Handelsorganisation festlegen. Stattdessen wurde zunächst eine Probe- und Beobachtungsphase eingeleitet, in der nach rein funktionalen Kriterien beurteilt werden sollte, ob nun die freie oder die durch Qualifikation bzw. Zunft beschränkte Ausübung von Großhandel und Spedition der Förderung des Handels am zuträglichsten war. Die Frage der Handelsorganisation wurde also in den erweiterten Kontext der Wirtschaftsförderung eingebettet, die nun

einer spezialisierten Behörde übertragen wurde. Dieser wiederum dienten als Orientierung die in den Instruktionen formulierten übergreifenden Richtlinien, die den Soll-Zustand vorgaben, und statistisch-empirische Analysen, die den Ist-Zustand wiedergaben.

Damit hatte man die Kaufleute nicht vom politischen Prozess ausgeschlossen. Im Gegenteil war der regelmäßige Austausch zwischen Landesregierung, Commerciens-Collegium und Gewerbetreibenden ein weiterer Hauptzweck der neuen Behörden, was zeigt, welche hohe Bedeutung man der Kommunikation und Information beimaß. Schwierigkeiten bereitete es jedoch sowohl in Lüneburg als auch in Münden, den Grad des institutionellen Einflusses bzw. der Partizipation der Händler zu bestimmen. In beiden Städten verfiel man auf die gleiche Lösung, nämlich den Händlern (in Lüneburg dem gesamten Commerciens-Collegium) nur eine Beratungs-, keine Entscheidungsfunktion zu übertragen, um so das Problem des Eigen- und Gemeinnutzens zu umgehen. Dieser Aspekt wurde in beiden Städten ausführlich reflektiert. Man war sich des Spannungsverhältnisses zwischen Partikularinteressen und Gemeinwohl durchaus bewusst, so dass es im Zuge der Gründung der Commerciens-Collegien auf den Prüfstand kam. Der Lüneburger Magistrat begriff es als Nullsummenspiel, ging also davon aus, dass entweder die Interessen der Faktoren oder die Interessen der Allgemeinheit bedient würden, während das Lüneburger Commerciens-Collegium und in erster Linie Senator Timmermann die (zumindest partielle) Vereinbarkeit von Eigen- und Gemeinnutz zu behaupten suchten. In Münden wurden in ähnlicher Weise die positiven Seiten bürgerschaftlicher Partizipation hervorgehoben, die jedoch nicht so stark machtpolitisch aufgeladen war, zumal die kleine Stadt im Gegensatz zu Lüneburg ohnehin nicht auf Konfrontation, sondern auf Kooperation und Versöhnung ausgerichtet war. Zudem hatten die Mündener Kaufleute auch schon vor Gründung des Commerciens-Collegiums einen hohen und akzeptierten politischen Einfluss besessen, der nun in institutionelle Bahnen gelenkt werden sollte, während die Lüneburger Faktoren erst durch die neue Behörde zu mehr Einfluss zu gelangen drohten. Darüber hinaus sollten in Münden bestehende Konflikte durch die neue Institution gelöst werden, wohingegen in Lüneburg durch die Errichtung des Commerciens-Collegiums die Konflikte erst ausgelöst wurden. Dabei ging es dort anders als in Münden nicht nur um die Institutionalisierung des politischen Einflusses der Händler, sondern auch um die institutionelle Verteilung von Macht, woraus die Auseinandersetzungen zwischen Commerciens-Collegium und Magistrat um das Kaufhausgericht und die Fuhrlohnfestsetzung resultierten.

Solche inter-institutionellen Konflikte fanden in Münden nicht statt und waren auch kein Thema. Zum einen fehlte hier eine alles dominierende Einrichtung wie das Kaufhaus, was dem institutionellen Gefüge Mündens von vornherein mehr Flexibilität verlieh. Zum anderen war

dieses selbst in der Gründungsphase des Commerciens-Collegiums im Umbruch begriffen, was Umgestaltungen zusätzlich erleichterte. Daher stand man dort gar nicht vor dem Problem der Kompetenzabgrenzung zu anderen Institutionen und konnte sich ganz auf den Streit zwischen Schiffern und Kaufleuten konzentrieren.

Die Konfliktbewältigung nahm bei beiden Commerciens-Collegien einen wichtigen Platz ein. Weil sie am Beginn (Lüneburg) bzw. am Ende (Münden) soziopolitischer Machtkämpfe standen, markiert ihre Gründung einen Einschnitt in die innerstädtischen Verhältnisse. Weil sie gleichzeitig im Kontext allgemeiner wirtschaftspolitischer Strömungen standen und die Wirtschaftsförderung, den Einfluss der Kaufleute und die Informationserhebung auf eine neue Grundlage stellten, markieren sie auch im Hinblick auf die landesherrliche Handelspolitik einen Einschnitt. Doch stellten sie auch einen Wendepunkt dar? Wurden die allgemeinen und die speziellen Zwecke der Commerciens-Collegien erreicht; wandelte sich durch sie das Verhältnis zwischen Politik und Handel?

5.3. Zum Erfolg der Commerciens-Collegien

Der Erfolg oder Misserfolg der Commerciens-Collegien kann und soll nicht mittels einer quantitativen Veränderung der städtischen Wirtschaftsleistung gemessen werden, sondern wird anhand der weiteren Entwicklung der oben herausgearbeiteten Problemfelder untersucht, die in beiden Städten im Zuge der Gründung der neuen Behörden hervorgetreten waren. Dazu gehören die Funktion als wirtschaftspolitisches und als Informationsorgan der Landesregierung, die Konfliktlösung, die (Re-) Organisation des Handels bzw. der Spedition, die Partizipation der Kaufleute an der Handelspolitik und die damit verbundene Frage der Machtverhältnisse sowie die Kommunikation zwischen Obrigkeit und Kaufleuten.

Das Mündener Commerciens-Collegium befasste sich in den beiden Jahren nach seiner Gründung mit insgesamt 29 Untersuchungen und Beschwerden bzw. Vorschlägen der Bürgerschaft. Nur sieben davon betrafen das Handwerk oder sonstige Aspekte. Die übrigen bezogen sich unmittelbar auf den Handel, wie etwa Klagen der Kaufgilde über den Handel von Bauern, Juden und anderen Unbefugten oder Studien über den Leinen-, Tuch- und Galanteriehandel, die Konkurrenz durch Karlshafen, die Auswirkungen von Münzedikten auf den Handel und vieles mehr. Auch forschte man über das Mündener Stapelrecht nach, überlegte, den Jahrmarkt zu verschieben und eine Messe einzurichten, überprüfte die Arbeit des Güterbestäters und die Ordnung der Sackträger und versuchte, den Kleinen Fuhrleuten eine neue Ordnung zu ge-

ben⁶⁸. Man unterzog also die städtischen kommerziellen Institution einer „Generalüberprüfung“, evaluierte den Zustand der verschiedenen Handelszweige und untersuchte die Beschwerden der Handels- und Gewerbetreibenden. Damit hatte man alle in der Instruktion festgelegten Aufgaben bis auf die Berichte an die Landesregierung abgedeckt.

Die beschwerte sich 1751 darüber, dass bereits seit zwei Jahren keine Protokolle und Kommerzberichte mehr eingegangen waren, verlangte deshalb einen Tätigkeitsbericht des Collegiums, eine umfassende Untersuchung über den Zustand der Stadtwirtschaft und in Zukunft wieder eine regelmäßige Berichterstattung⁶⁹. Ihre Aufgabe als landesherrliches Informationsorgan erfüllte die neue Behörde also offensichtlich nicht.

Gut einen Monat später folgte der geforderte Bericht nebst einer Rechtfertigung für die Verzögerungen im Arbeitsablauf⁷⁰: Die Befriedung von Kaufleuten und Schiffern habe das Commercien-Collegium über Gebühr in Anspruch genommen und die Möglichkeit effektiver Arbeit erheblich behindert, denn

wenn Kauf- und Schifferleute dem Commercien-Collegio mit beygewohnt, [ist] die edle Zeit meistentheils Verlohren gewesen. Die Verbitterung zwischen beyden Theilen hatte zu weit um sich gegriffen, um einer Vernünftigen Überlegung und Berathschlagung Raum geben zu können.

Dies hatte man auch vorausgesehen, weshalb ursprünglich geplant gewesen war, die Deputierten vor die Tür zu schicken, wenn sie bei einer Sitzung in Streit gerieten, und sie erst wieder hinein zu lassen, wenn sie sich beruhigt hatten⁷¹. Doch so weit kam es schon bald nicht einmal mehr, denn die Schifferdeputierten erschienen nach einiger Zeit gar nicht mehr zu den Sitzungen; eine Entwicklung, die man begrüßte, denn es erschien dem Commercien-Collegium zweckdienlicher, Schiffer und Händler jeweils getrennt aufs Rathaus zu laden und sie dort zur Eintracht zu ermahnen. Dabei habe man sich sehr bemüht, *uns von allem zu entfernen, was einem oder anderen theil, auch nur einen ungegründeten Verdacht wecken möchte* und über die so erreichte Neutralität zwischen ihnen zu vermitteln. Diese Vorgehensweise sei schließlich von Erfolg gekrönt gewesen. Die Zusammenarbeit zwischen Schiffern, Händlern und Commercien-Collegium habe sich verbessert, so dass künftig ordentliche Konferenzen abgehalten und auch die Wirtschaftsberichte und Verbesserungsvorschläge wieder regelmäßig erstellt werden könnten.

Bisher habe man die Landesregierung nicht auf dem Laufenden gehalten, weil man durch die

68 StaM, MR 2661, Bürgermeister und Rat an Kgl. Regierung, 04.02.1752.

69 StaM, MR 2661, Kgl. Regierung an Bürgermeister und Rat, 30.12.1751.

70 Wenn nicht anders angegeben im Folgenden nach StaM, MR 2661, Bürgermeister und Rat an Kgl. Regierung, 04.02.1752.

71 StaM, B 1812, Instruction für das hiesige Commercien Collegium, 22.09.1747.

unaufdringliche Vermittlung den Streit besser habe beilegen können, als dies durch eine landesherrliche Verfügung hätte geschehen können, die jedoch zweifellos erfolgt wäre, wenn man über die Auseinandersetzungen nach Hannover referiert hätte. Der Landesregierung wurde also mehr oder weniger offen mangelndes Fingerspitzengefühl unterstellt und ihre Intervention entsprechend als schädlich angesehen. Die eigene Methode sollte ohne störende Einflüsse aus Hannover angewandt werden. Doch auch im Allgemeinen hielt man in Münden nichts davon, der Obrigkeit alles zu berichten, weil es *zum Theil ohne Nutzen, zum Theil zu weitläuffig seyn* würde. Bei wirklich wichtigen Angelegenheiten, so der Magistrat entgegenkommend, wolle man aber schon Bescheid geben. Damit versuchte das Commerciens-Collegium, sich der landesherrlichen Kontrolle zu entziehen und beanspruchte ein hohes Maß an Autonomie, da ja die Mitgestaltung durch die übergeordnete Behörde verhindert werden sollte. Dies konnte am besten dadurch erreicht werden, dass die Geheimen Räte gar nicht erst über die Tagespolitik informiert wurden. Selbige wollten jedoch nicht ganz ausgeschlossen werden. Tatkräftig bestanden sie darauf, die Sitzungsprotokolle von Zeit zu Zeit geschickt zu bekommen, *damit man überlegen könne, ob nicht in ein oder anderen Stück der Absicht von hier aus eine Hülffe gegeben werden könne*⁷².

In Lüneburg wurde die weitere Tätigkeit des Commerciens-Collegiums hingegen nicht mehr von den vorangegangenen Konflikten beeinträchtigt. Nachdem seine Kompetenzen geklärt worden waren, gerieten beide mehr und mehr in Vergessenheit. In den nächsten Jahren beschäftigte sich das Commerciens-Collegium vor allem mit der Förderung von Handwerk und Manufakturen, aber auch Speditionsangelegenheiten waren nach wie vor Gegenstand seiner Aufmerksamkeit. So engagierte es sich, wie in seiner Satzung vorgesehen, für die allgemeine Verbesserung der Niederlage, entwarf dafür Verordnungen, untersuchte Berichte über Missstände und kontrollierte die Einhaltung der „guten Ordnung“ am Kaufhaus⁷³.

Dem Fuhrwesen wurde auch erhöhte Aufmerksamkeit zuteil. Tatsächlich befassten sich die meisten Sitzungsprotokolle neben Manufakturangelegenheiten schwerpunktmäßig mit diesem Thema⁷⁴. Auch der Fuhrlohn stand noch immer auf der Tagesordnung des Commerciens-Collegiums. 1752 regte es an, dass auch und insbesondere während der Messzeiten *bey Setzung des Lohns die Membra dieses Collegii jedesmahl Zusammen Kähmen*⁷⁵. Faktor Timmermann schlug in diesem Zusammenhang vor, dass der bereits vor einigen Jahren vom Collegium festgesetzte und vom Magistrat verworfene Fuhrlohn für die Verhandlungen zum Fundament ge-

72 StaM, MR 2661, Kgl. Regierung an Bürgermeister und Rat, 28.02.1752.

73 StaL, H1, Nr. 127, Teil II, passim.

74 StaL, H1, Nr. 127, Teil II, passim.

75 StaL, H1, Nr. 127, Teil II, Actum Lüneburg auf der Kauff Hauß Cammer, 28.01.1752.

nommen werden könne. Schließlich beschloss man, darüber im Rathaus zu referieren.

Hatte die Frage der Fuhrlohnfestsetzung ehemals noch zum Eklat geführt, schlug das Ansinnen des Commercien-Collegiums fünf Jahre später keine hohen Wellen mehr. Zwar ist nicht überliefert, ob dem Vorschlag im Magistrat entsprochen wurde. Doch allein die Tatsache, dass Bürgermeister Riekmann bei der fraglichen Sitzung anwesend war, aber in keiner Weise Ablehnung bekundete, zeigt, dass diese Angelegenheit ihre politische Brisanz verloren hatte. Zwei Jahre später war es sogar ein Bürgermeister selbst, der vorschlug, den Messe-Fuhrlohn vom Commercien-Collegium festsetzen zu lassen⁷⁶.

Der einst wichtigste Streitpunkt zwischen Commercien-Collegium und Faktoren auf der einen, dem Magistrat auf der anderen Seite war somit beigelegt worden. Doch hatte es sich dabei ja um einen „Stellvertreterkonflikt“ gehandelt, in dem es um die Kompetenzen des Commercien-Collegiums in Abgrenzung zu Magistrat und Kaufhaus gegangen war. Mittlerweile hatten sich im Verhältnis Commercien-Collegium-Magistrat-Kaufhaus einige bedeutsame neue Entwicklungen ergeben. Vor allem fällt auf, dass der Widerstand im Stadtrat sich verringert hatte. Das Collegium wurde endlich akzeptiert. Gleichzeitig lässt sich feststellen, dass es seinerseits kein Gegengewicht mehr zur städtischen Obrigkeit bildete. Die Kooperation zwischen beiden Behörden hatte sich also insgesamt verbessert; das Commercien-Collegium hatte sich etabliert.

Auch bei der Überwachung und Regulierung am Kaufhaus fand, wie in der Instruktion vorgesehen, ein Austausch zwischen der neuen Behörde und den Kaufhausbediensteten statt. Diese wurden zu bestimmten Sachverhalten befragt und ihre Arbeit kontrolliert. Die enge Verbindung zwischen Commercien-Collegium und Kaufhaus wurde dadurch, dass der Actuarius als Protokollist ebenfalls Beisitzer war, noch verstärkt und institutionell abgesichert. Doch auch derjenige Bürgermeister, der zugleich Kaufhausdirektor war, erschien jetzt regelmäßig zu den Sitzungen.

Die fanden allerdings schon bald nicht mehr regelmäßig statt, wie man 1752 der Landesregierung auf Nachfrage berichten musste, die aus Lüneburg ebenso wenig wie aus Münden Protokolle und Berichte geschickt bekommen hatte – es sei, rechtfertigten sich die Kollegen, in letzter Zeit eben *nichts wichtiges vorgefallen*⁷⁷, womit sie sich hätten beschäftigen können.

Dies lag vor allem daran, dass, obwohl der in der Instruktion festgesteckte Aufgabenbereich des Commercien-Collegiums sehr groß war, die Aufgaben selbst eng umgrenzt waren. Es besaß keine wirklichen Kompetenzen, keine Möglichkeit zur Durchsetzung der von ihm erson-

76 StaL, H1, Nr. 127, Teil II, Actum Lüneburg auf der Kauff Hauß Cammer, 22.03.1754 und 26.03.1754. Letztlich wurde dieser Vorschlag aufgrund des Vetos der Faktoren verworfen.

77 StaL, H1, Nr. 127, Teil II, Actum Lüneburg auf der Kauff Hauß Cammer, 03.11.1752.

nenen wirtschaftspolitischen Maßnahmen, keine Policey-Gewalt. Im wohl geordneten institutionellen Gefüge Lüneburgs führte es ein Schattendasein.

Unterstrichen wird diese Tatsache durch eine neue, umfassende Kaufhausordnung, die am 07.12.1747 erlassen und am 10.09.1748⁷⁸ nochmals erweitert wurde. Ihr waren ältere Verordnungen sowie die neuen die Spedition betreffenden Bestimmungen und namentlich die Faktordordnung aus der Instruktion für das Commerciens-Collegium einverleibt worden. Es erfolgte mit dieser neuen Kaufhausordnung also eine Rechtskonzentration und Vereinheitlichung der Rechtsquelle auf das Kaufhaus, wodurch dessen Oberhoheit in der Organisation und Regulierung aller die Spedition betreffenden Angelegenheiten gewahrt wurde. Das Kaufhaus blieb so weiterhin maßgebliche Instanz für Speditionsangelegenheiten und konnte sich gegenüber dem Commerciens-Collegium und der in diesem Zusammenhang vorgeschlagenen Gründung einer Faktor-Gilde behaupten. Denn die „Verwaltung“ der Faktor-Angelegenheiten war damit bereits einer (obrigkeitlichen) Institution übertragen worden. Rechts- und Organisationsgrundlage für die Spedition blieb daher bis weit in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts die Kaufhausverordnung vom 10.09.1748.

Auch in Münden, wo die Frage der Handelsorganisation ebenfalls nicht endgültig entschieden worden war, ergaben sich in den nächsten Dekaden keine weiteren Veränderungen. Schon vor der endgültigen Instruktion des Commerciens-Collegiums hatte die Landesregierung 1749 wiederum verfügt, den Schiffern den Einzelhandel mit Hokenwaren zu gestatten⁷⁹. Daran änderte sich bis ins 19. Jahrhundert hinein nichts mehr, obwohl die Kaufleute weiterhin hartnäckig versuchten, ihre vorübergehende Monopolstellung wieder zu erlangen. So ging die Kaufgilde in den folgenden Jahrzehnten gegen den Schifferhandel vor. Immer wieder beschwerte sie sich beim Magistrat darüber, dass die Schiffer ihre Kompetenzen überschritten hätten, etwa indem sie mit Kramwaren handelten⁸⁰. Parallel dazu versuchte sie bei jeder sich bietenden Gelegenheit die Landesregierung dazu zu bringen, den freien Einzelhandel der Schiffer wieder abzuschaffen; noch 1799 reichte sie ein diesbezügliches Gesuch ein⁸¹. Auch die Großhändler und Spediteure hatten ihre Aversion gegen die Schiffer mitnichten begraben. Wenn die Auseinandersetzungen auch an Schärfe verloren, gab es doch bis zum Ende des 18. Jahrhunderts Forderungen, den Handel und die Spedition der Schiffer bzw. deren Rechte allgemein zugunsten der Kaufmannschaft zu beschneiden⁸², und auch an vielen anderen Begebenheiten wird

78 StaL, K1, Nr. 1, Kaufhausverordnung vom 07.12.1747; H1, Nr. 137, Kaufhausverordnung vom 10.09.1748.

79 StaM, B 1660, Extract Regierungs-Rescripti vom 30.01.1749.

80 StaM, B 1660, passim.

81 StaM, B 1660, Kgl. Regierung an Bürgermeister und Rat, 07.01.1799.

82 So forderten sie beispielsweise eine Neuauflage des Reglements von 1735 (Vgl. StaM, MR 2668, Wirtschaftsbericht für das Jahr 1771).

deutlich, dass Schiffer und Kaufleute einander nicht in Freundschaft verbunden waren.

So wie in Lüneburg und Münden in der Handelsorganisation keine Modifikationen mehr vorgenommen wurden, so blieben auch die Machtverhältnisse und damit verbunden der Einfluss der Händler in beiden Städten für lange Zeit unverändert. In Art und Dichte der kaufmännisch-obrigkeitlichen Kommunikation ergaben sich zwar graduelle Veränderungen, die sich jedoch auf das Verhältnis von Politik und Handel weder auf städtischer noch auf Landesebene wesentlich auswirkten.

In Münden büßten die Händler nicht dauerhaft an Bedeutung ein. Der Magistrat stand weiterhin fest auf ihrer Seite und vertrat auch ihre Interessen gegenüber der Landesregierung, wie beispielsweise bei einer Beschwerde der Vlothoer Schiffer über angebliche Ungerechtigkeiten bei der Beladung⁸³. Auch als die Kaufmannschaft 1752 erneut die Erhebung der Anlagegelder beantragte, um ihre Deputierten für die Teilnahme an den Sitzungen des Commerciens-Collegiums zu entschädigen, schloss sich der Stadtrat ihnen an, wobei er sogar zu bedenken gab, dass der noch immer nicht ganz beigelegte Streit zwischen den Händlern und Schiffen hohe Kosten mit sich brächte, etwa für den Schreiber und den Anwalt⁸⁴, obwohl man in Hannover 1744 aus genau diesem Grund die Erhebung der Anlage untersagt hatte.

Ob sie dieses Mal von der Landesregierung bewilligt wurde, ist nicht bekannt. Ihre aus den Auseinandersetzungen zwischen Kaufleuten und Schiffen resultierende Skepsis in Bezug auf den kaufmännischen Gemeinnutz gab sie allerdings spätestens im Siebenjährigen Krieg wieder auf. Die Händlerschaft konnte in dieser Zeit die Handelsverbindungen nur unter großen Kosten aufrecht erhalten und zahlte auch einen Großteil der Kontributionen (Münden wurde als erste Stadt des Kurfürstentums von den Franzosen besetzt und als letzte verlassen⁸⁵). Deshalb wurde 1758 die Erhebung und sogar die leichte Erhöhung der Anlage von der Landesregierung bewilligt⁸⁶ – die Händler leisteten hier eindeutig einen Beitrag zum Gemeinwohl. Zudem bekam die Kaufmannschaft einen zusätzlichen Deputierten, dessen Aufwendungen ebenso wie die seiner beiden Kollegen aus den Anlageeinnahmen finanziert wurden. Sie sollten sich um alle Handelsangelegenheiten, insbesondere um den durch den Krieg behinderten Transport der Kaufmannswaren kümmern, und darüber auch mit den städtischen Behörden in Kontakt treten⁸⁷.

83 StaM, MR 2661, Extract der Königl. Preußischen Kriegs- und Domänen-Cammer zu Minden, 26.01.1752; Bürgermeister und Rat an Kgl. Regierung, 13.03.1752.

84 StaM, MR 2661, Bürgermeister und Rat an Kgl. Regierung, 14.03.1752.

85 Lotze, S. 178; S. 236.

86 StaM, MR 2665: Bürgermeister und Rat an Kgl. Regierung, 01.07.1758; Actum Münden in Pharmacopolii(?) audibus, 03.11.1758, und passim.

87 StaM, MR 2665: Actum Münden in Pharmacopolii? audibus, 03.11.1758.

Die enge Verflechtung zwischen Stadt und Händlern setzte sich damit fort, die Bedeutung der Kaufleute für die Stadtwirtschaft wurde nach wie vor hoch angesetzt und ihren Interessen weitestgehend entsprochen. Der Austausch zwischen Händlern und Obrigkeiten war schon vor Gründung des Commerciens-Collegiums dicht gewesen und war es auch danach noch. Der neue institutionelle Rahmen änderte die Kommunikationsstrukturen nicht, sondern verstärkte sie nur. Die Händler blieben weiterhin Hauptinformationsquelle der Handelspolitik. So lieferten die des Öfteren als „Commerz-Assessoren“ bezeichneten Kaufmannsdeputierten ab den 1770er Jahren dem Magistrat die notwendigen Informationen, Interpretationen und Verbesserungsvorschläge für seine Berichte nach Hannover⁸⁸. Weiterhin finden sich formlose Aktennotizen, auf denen Fragen des Magistrats aufgeschrieben wurden. Diese Fragen wurden dann auf dem selben Blatt und ebenso formlos von Kaufleuten beantwortet⁸⁹. Die Kommunikation zwischen Händlern und Magistrat in Münden war nunmehr also auch eine verwaltungsinterne, nicht nur eine mit externen Sachverständigen, ohne dass das Commerciens-Collegium ein Gegengewicht zum kaufmännischen Einfluss bildete.

In Lüneburg konnten die Faktoren ihren Einfluss auf Speditionsangelegenheiten nicht wesentlich erhöhen. Zwar hatten sie versucht, die vorübergehende Destabilisierung der Machtverhältnisse auszunutzen (deshalb suchten sie gerade 1748 um die Gründung einer Faktorgilde nach, wie in Kapitel 4.1. dargestellt) doch waren sie damit gescheitert. Eine verbesserte Interessenrepräsentation erreichten sie auch durch das Commerciens-Collegium nicht. Dass zwei Faktoren in dieser Behörde saßen, konnte daran auch nichts ändern. Abgesehen davon, dass das Collegium als solches nur wenig Einfluss besaß, wurde die Verhandlungsposition der Faktoren auch deswegen nicht gestärkt, weil, wie bereits an anderer Stelle ausgeführt, die Faktoren keine geeinigte und einige Interessengruppe bildeten. Die Zwietracht unter ihnen wurde auch in die Sitzungen des Commerciens-Collegiums hinein getragen. So etwa, als es darum ging, ob der Fuhrlohn für den Transport großer Fässer nach Wien festgelegt oder frei ausgehandelt werden sollte, was die Gemüter so sehr erhitzte, dass die Besprechung abgebrochen werden musste⁹⁰. Auch war das Commerciens-Collegium ebenso wie das Kaufhaus dafür zuständig, das Verhalten der Faktoren an der Niederlage zu überwachen und zu regulieren. Die Faktoren waren damit Regelungsobjekt beider Institutionen, nahmen also eindeutig eine untergeordnete Position ein. Zudem wurden sie auch schon vor 1747 zu Beratschlagungen von Speditionsangelegenheiten hinzugezogen, so dass der Kommunikationsprozess nur intensiviert und institutionalisiert wurde, aber keine völlig neue Qualität erhielt. Ob sie ihre Probleme

88 StaM, MR 2668-2671, passim.

89 StaM, passim, z. B. MR 2676, Antwort von G. Ch. Köster auf das P. M. Eickes vom 27.09.1786.

90 StaL, H1, Nr. 127, Teil II, Actum Lüneburg auf der Kauff Hauß Cammer, 14.10.1752.

me und Vorschläge der neuen Behörde oder der Kaufhauskammer mitteilten, war der Sache nach mithin egal.

Hinzu kommt, dass die Spediteure, anders als in Münden, nicht über das „Informationsmonopol“ verfügten, und auch die Informationskette hatte sich durch die Gründung des Commerciens-Collegiums nicht wesentlich verändert, sondern nur etwas erweitert. Der Actuarius war nach wie vor wichtigster Zuträger von Informationen, und auch seine Sachkenntnis und Vorschläge wurden weiterhin geschätzt. Beispielsweise stammte die Anregung zu einer Verordnung, die den Fuhrleuten verbot, ihre Güter auf dem Weg nach Lüneburg in Magdeburg oder Leipzig abzuladen, von Actuarius Gade. Der hatte entdeckt, dass diese Praxis der Lüneburger Niederlage zum Schaden gereichte und daraufhin diesen Missstand ebenso wie Vorschläge zur Abhilfe dem Magistrat übermittelt⁹¹. Solche Vorgänge waren auch schon vor Errichtung des Commerciens-Collegiums Usus; neu war nur, dass der Stadtrat die Information an das Commerciens-Collegium weitergab und ihm auftrug, deshalb die Faktoren zu vernehmen und deren sachdienliche Vorschläge anzuhören⁹².

Zu Transformationen hatte die Errichtung der Commerciens-Collegien in keiner Hinsicht geführt. Auf städtischer Ebene änderte sich das Verhältnis von Politik und Handel nicht grundlegend bzw. dauerhaft. In Münden blieb alles beim alten. Die Handelsberechtigungen wurden nicht noch einmal reformiert, der Konflikt zwischen Schiffern und Kaufleuten konnte nur entschärft, aber nicht beigelegt werden, die ökonomische Bedeutung des Handels ebenso wie der politische Einfluss der Händler blieben hoch, die Kommunikations- und Informationsprozesse im Wesentlichen gleich. Das prinzipielle Problem des kaufmännischen Eigen- und des Gemeinnutzens war durch die institutionelle Einhegung der politischen Beteiligung der Händler nicht gelöst worden. In Lüneburg hatte sich die Situation nach den heftigen Auseinandersetzungen wieder eingependelt. Das Commerciens-Collegium war dem institutionellen und machtpolitischen Gefüge Lüneburgs einverleibt worden, so dass es weder Änderungen organisatorischer Art, noch in der politischen Beteiligung der Spediteure oder in der Wirtschaftspolitik bewirkte.

So wurde auch das Problem des wechselseitigen Einflusses von Politik und Handel nicht prinzipiell gelöst. Zwar sollten nunmehr die Commerciens-Collegien die ökonomischen Bedingungen und Entwicklungen selbst beobachten bzw. interpretieren und auf dieser Grundlage Maßnahmen vorschlagen oder ergreifen, die klar formulierten Richtlinien folgten, womit die Handelspolitik theoretisch der „Deutungshoheit“ der Kaufleute hätte entzogen werden können.

91 StaL, H1, Nr. 127, Teil II, Actuarius Gade an Bürgermeister und Rat, 16.09.1750.

92 StaL, H1, Nr. 127, Teil II, Actum Lüneburg auf der Kauff Hauß Cammer, 26.09.1750.

Auch ihre Funktion, Position und ihr Einfluss in der Handelspolitik waren festgesetzt worden, indem sie als Informationsquelle dienten und nur eine Beratungs-, keine Entscheidungskompetenz erhielten, womit man das Problem des kaufmännischen Privatinteresses umgehen wollte. Die Frage, ob der Handel zünftig-ständisch organisiert werden sollte oder nicht, versuchte man nun empirisch statt ideologisch und nach sachlich-funktionalen Kriterien zu beantworten. Es ging hier ausschließlich darum, welche Art der Organisation den Handel am besten förderte, nicht mehr darum, die Händler in die Ständeordnung einzuordnen, denn die Commerciencollegien dienten dem gleichen Zweck, nämlich der Institutionalisierung des Verhältnisses von Politik und Handel – auf Grundlage des wirtschaftswissenschaftlichen, nicht des ordnungspolitischen Konzepts der Handelspolitik.

Doch die innerstädtischen Strukturen erwiesen sich als zu hartnäckig, als dass es sich durch diese Institutionalisierung grundlegend hätte wandeln können. Was letztlich institutionalisiert wurde, war das bereits bestehende Verhältnis auf städtischer Ebene. Selbst die Idee der Geheimen Räte, in den Städten spezialisierte Behörden zu schaffen, die nicht nur die Wirtschaftsförderung vorantreiben, sondern die Landesregierung auch mit regelmäßigen, verlässlichen Informationen versorgen konnten, blieb weitgehend erfolglos, was die weitere Entwicklung der Commerciencollegien zeigt.

Der Werdegang des Mündener Commerciencollegiums bleibt aufgrund der schlechten Quellenlage im Dunkeln. Nach 1751 sind keine statistischen oder sachlichen Berichte dieser Behörde mehr überliefert. Sie tritt bis auf eine Ausnahme um das Jahr 1780⁹³ auch nicht mehr namentlich in Erscheinung. Ihre weitere Tätigkeit kann also nicht weiter verfolgt werden, so dass die Bedeutung dieser Institution für die Handelspolitik ungeklärt bleiben muss. Der Umstand, dass gerade in Münden nach dem Siebenjährigen Krieg eine sehr rege Handelspolitik betrieben wurde, ohne dass eine Beteiligung des Commerciencollegiums festzustellen ist, deutet jedoch stark darauf hin, dass es hierbei nur eine marginale Rolle spielte bzw. gegenüber dem Magistrat kein eigenständiges Profil entwickelte.

Gleiches lässt sich für das Lüneburger Commerciencollegium, für das die Quellenlage weitaus besser ist, mit Sicherheit feststellen. Wirkliche Wirtschaftsfördermaßnahmen wurden von ihm selten beschlossen oder gar ergriffen. Die Kollegen versicherten sich zumeist lediglich ihrer Motivation, kamen überein, sich weiterhin mit allem Fleiß für die Verbesserung der Stadtwirtschaft zu engagieren und beendeten dann die Sitzung⁹⁴. Auch fanden die Zusammenkünfte immer seltener statt und dann ging es oft nur um minder wichtige bzw. alltägliche An-

93 StaM, MR 2659, Propositiones bey dem Commertz-Collegio, o. V., o. D. [nach 1779].

94 StaL, H1, Nr. 127, Teil II, passim, z. B. Actum Lüneburg im Commerciencollegio, 20.03.1756.

gelegenheiten. Andere Probleme wurden verschoben und gerieten dann ganz in Vergessenheit⁹⁵. Häufig befasste es sich bloß mit der Wahl neuer Assessoren aus der Bürgerschaft. Nur wenn ein landesherrliches Reskript einging, das Informationen über die Arbeit des Commerciens-Collegiums oder über irgendeinen anderen Gegenstand verlangte, wurde es zeitweilig aus seiner Lethargie gerissen⁹⁶.

So ist es nicht verwunderlich, dass das Lüneburger Commerciens-Collegium mit Beginn des Siebenjährigen Krieges, der das vorübergehende Ende territorialstaatlicher Wirtschaftsförderung einleitete, seine Arbeit praktisch ganz einstellte. Erst 1774, bezeichnender Weise etwa gleichzeitig mit dem wieder erwachten handelspolitischen Engagement der Landesregierung, wurde das Commerciens-Collegium (kurzfristig) revitalisiert.

Der Kontext war nun jedoch ein anderer. Nicht nur wandelten und intensivierten sich die kommerziellen Interaktionen, bildeten sich neue wirtschaftspolitische Theorien und Schwerpunktsetzungen heraus, sondern auch die Ordnung selbst trat in eine Umbruchphase ein. Damit änderten sich wiederum auch die normativen Vorstellungen vom Verhältnis zwischen Staat und Gesellschaft bzw. Wirtschaft. So setzten sich zwar bei der Frage der Beziehung von Politik und Handel alte Strukturen, Konzeptualisierungen und Konfliktlinien fort. Sie wurden jedoch in einem anderen Zusammenhang bewertet und erfuhren Bedeutungsverschiebungen, während neue praktische und theoretische Probleme aufkamen.

6. Handelspolitik im Umbruch? Politisch-kommerzielle Interaktionen nach dem Siebenjährigen Krieg

Der von 1756 bis 1763 andauernde Krieg hatte Kurhannover in eine tiefe Wirtschaftskrise gestürzt. Weil das Land in Personalunion mit England regiert wurde, kämpfte es natürlich an dessen Seite, weshalb es unmittelbar von den Kriegshandlungen betroffen war. Die Städte erlitten zwar insgesamt keine wesentlichen Schäden, doch wurden sie durch die Kontributionszahlungen an die Franzosen finanziell schwer belastet¹.

Aufgrund der desolaten Wirtschafts- und Finanzlage erhöhten sich unmittelbar nach Kriegsende die wirtschaftspolitischen Anstrengungen. Im Mittelpunkt stand nunmehr die Landwirtschaft², doch auch die handelspolitische Aktivität nahm zu. Das Interesse am Zustand und an

95 StaL, H1, Nr. 127, Teil II, passim, z. B. Actum Lüneburg auf der Kauff Hauß Cammer, 01.02.1754.

96 StaL, H1, Nr. 127, passim.

1 Hauptmeyer 2004, S. 71 f.; Römer, Christof: Niedersachsen im 18. Jahrhundert (1714-1803). In: Heuvel/Boetticher (Hg.), S. 221-346, S. 290 ff.

2 Zur Agrarpolitik nach dem Siebenjährigen Krieg vgl. allgemein Achilles; Schneider, Karl Heinz/Seedorf, Hans Heinrich: Bauernbefreiung und Agrarreform in Niedersachsen. Hannover: 1989.

der Förderung des Handels erhöhte sich in den 1760er und 1770er Jahren merklich³.

Die Instandsetzung und der Ausbau der sich in einem ausgesprochen schlechten Zustand befindlichen Verkehrsinfrastruktur wurde in die Wege geleitet, seit den 1760er Jahren begann man mit dem Bau von Chausseen, die zwar vorrangig militärischen Zwecken dienten, jedoch mit den wichtigsten Handelswegen des Landes korrespondierten⁴ und somit den Warenverkehr erleichterten. Auch in zoll- und finanzpolitischer Hinsicht zeigt sich ab den 1770er Jahren eine hohe Aufgeschlossenheit für Reformen; beispielsweise wurde die Aufhebung der Binnenzölle erwogen⁵. Zwar wurden Importzölle und Licentbefreiungen als Mittel der Wirtschaftsförderung weiterhin stark genutzt, doch konstatiert die Forschung hier einen „Lernprozess“⁶, indem sich derlei Eingriffe gegenüber der Vorkriegszeit stärker an den vorhandenen wirtschaftsräumlichen und -strukturellen Bedingungen ausrichteten, wozu auch gehörte, dass Marktwänge und -mechanismen bei den Planungen und Maßnahmen größere Berücksichtigung fanden⁷. Hierin sieht man auch die vergleichsweise geringe staatliche Regulierung des Wirtschaftslebens begründet: In Kurhannover „setzte sich allmählich die Erkenntnis durch, dass es wohl das Beste sei, den Selbstheilungskräften der Märkte stärker zu vertrauen“⁸. Anstelle von steuernden Eingriffen habe man auf Marktbeobachtung und die Eigeninitiative der Untertanen gesetzt⁹.

Tatsächlich lassen sich nach dem Siebenjährigen Krieg verstärkte marktwirtschaftliche Tendenzen feststellen. Die seit der Mitte des 18. Jahrhunderts wachsende Bevölkerung regte die Nachfrage an, während gleichzeitig ehemalige Luxuswaren (Kaffee, Zucker u.a.) billiger und so auch für untere Schichten bezahlbar wurden. Damit wandelte sich das Konsumverhalten. Die Nachfrage nach Genusswaren und Modeartikeln nahm zu. Der Konsum wurde kommerzialisiert – es entwickelte sich die Konsumgesellschaft¹⁰. Die Konsumgüter wiederum mussten erhandelt und verteilt, das heißt speditiert werden, wovon auch Lüneburg und Münden er-

3 Conrady, S. 183 f.

4 Obal 2005, S. 45; Kaufhold, Karl Heinrich: Hauptrichtungen und wichtige Wege des binnenländischen Fernverkehrs in Niedersachsen in der frühen Neuzeit. In: Bestmann, Uwe/Irsigler, Franz/Schneider, Jürgen (Hg.): Hochfinanz. Wirtschaftsräume. Innovationen. Festschrift für Wolfgang von Stromer. Bd. I. Trier: 1987, S. 719-740, S. 725.

5 Merker, Otto: Karl August Freiherr von Hardenbergs Reformdenken in seiner hannoverschen Zeit 1771 – 1781. In: Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte 48 (1976), S. 325-344, S. 338; Kruse, S. 130 f. Dies scheiterte am Widerstand der Stände.

6 Gerhard, S. 69.

7 Ebd., S. 67 ff.; Obal 2005, S. 41.

8 Gerhard, S. 81.

9 Obal 2005, S. 37 f.

10 Beck, Rainer: Luxus oder Decencies? Zur Konsumgeschichte der Frühneuzeit als Beginn der Moderne. In: Reith, Reinhold/Meyer, Torsten (Hg.): „Luxus und Konsum“ - eine historische Annäherung. Münster/New York/München/Berlin: 2003, S. 29-46, S. 31 ff.; Meyer, Torsten: Zwischen sozialer Restriktion und ökonomischer Notwendigkeit. „Konsum“ in ökonomischen Texten der Frühen Neuzeit. In: Ders./Reith (Hg.), S. 61-82, S. 82. Für Kurhannover vgl. Obal 2005, S. 43 f.

heblich profitierten, die in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts einen starken Anstieg des Speditions-, Münden auch des Eigenhandelsvolumens zu verzeichnen hatten¹¹. Verantwortlich dafür waren auch makroökonomische Impulse. Der überregionale Warenaustausch gewann an Umfang und Dynamik, die Marktverflechtung nahm zu. Damit verbunden war eine stärkere Abhängigkeit regionaler Wirtschaften von überregionalen Konjunkturen und politischen Krisen, die auch im Kurfürstentum Hannover zu erkennen ist¹².

Allerdings ist die Beobachtung von und die Ausrichtung an marktwirtschaftlichen Prozessen nicht allein ursächlich für die wirtschaftspolitischen Akzentverschiebungen und die erhöhte Reformbereitschaft. Es spiegelte sich hier auch der Zeitgeist: Besaß staatliches Handeln bis etwa zur Mitte des 18. Jahrhunderts noch einen konservativen bzw. restaurativen Charakter, so war es danach auf die Verbesserung der Verhältnisse, auf die Vermehrung von Wohlstand und Glückseligkeit ausgerichtet¹³, orientierte sich also an den Gedanken der Aufklärung, die auch auf die wirtschaftspolitische Theoriebildung einwirkten. So erhob der Kameralismus insbesondere unter dem Einfluss von Johann Heinrich Gottlob von Justi die Glückseligkeit zum Staatsziel. Sie wurde mit Sicherheit und vor allem mit Wohlstand der Bevölkerung gleichgesetzt, der, und das ist neu, nun zum Selbstzweck und nicht mehr als Mittel zur Erhöhung der Kammereinnahmen begriffen wurde. Obwohl auch Justi die positive Funktion des Eigennutzens für die Wirtschaft sah, war sein Glückseligkeitsbegriff noch kein individualistischer¹⁴. Dennoch lässt sich hierin der „Beginn eines politischen Wertewandels“ erkennen, indem „das Eigeninteresse der *societas civilis* zunehmend gegenüber fürstlichen Interessen aufgewertet wurde“¹⁵.

Mehr noch als im Kameralismus kündigte sich in der Physiokratie ein Wandel an, denn mit ihr hielten marktwirtschaftliche Entwicklungen auch in die Wirtschaftstheorie Einzug. Die Ende der 1750er Jahre in Frankreich entstandene und seit den 1770ern auch in den deutschen Landen rezipierte Lehre erhob erstmals die ökonomische Liberalisierung zum Programm. Im Zentrum der Physiokratie stand die Förderung und Kommerzialisierung der Landwirtschaft. Ausgehend von der Annahme der Steigerbarkeit der Produktion, propagierte sie die Freigabe des Getreidehandels, teilweise auch Handels- und Gewerbefreiheit im Allgemeinen, die Abschaffung von Privilegien und Monopolen sowie die Preisbildung über den Markt, also freien Wett-

11 Witthöft 1969, S. 151 ff.; Stockhausen, S. 91 ff.

12 Obal 2000, S. 98; ders. 2005, S. 51. Vgl. dazu auch Kapitel 2.1.

13 Holenstein, André/Stuber, Martin/Gerber-Visser, Gerrendina: Nützliche Wissenschaft und Ökonomie im Ancien Régime. Akteure, Themen, Kommunikationsformen. Einleitung. In: Dies. (Hg): Nützliche Wissenschaft und Ökonomie im Ancien Régime. Akteure, Themen, Kommunikationsformen. Heidelberg: 2007, S. 7-16, S. 8.

14 Schulze 1986, S. 602 f.; Simon 2004, S. 508 ff.

15 Simon 2004, S. 516.

bewerb¹⁶.

Die Physiokratie setzte auf einen sich selbst regulierenden Markt, die Wirtschaft wurde von ihr als ein über eigene Funktionsmechanismen verfügendes System begriffen¹⁷. Das physiokratische Konzept vom Verhältnis zwischen Staat und Wirtschaft unterschied sich dabei von demjenigen des Kameralismus grundlegend. Dieser Unterschied ist nicht so sehr in der Vorstellung einer ökonomischen Eigengesetzlichkeit zu suchen, denn diese war auch den Kameralisten nicht unbekannt¹⁸. Doch während sie diese Eigengesetzlichkeit durch entsprechende Eingriffe und Maßnahmen zu beeinflussen bzw. zu steuern suchten, um sie in die „Staatsmaschine“ zu integrieren¹⁹, erhob die Physiokratie sie zur Norm: „Erstmals wurde die Wirtschaft ... nicht als Mittel der Politik betrachtet. Es wurde der Anspruch an die Wirtschaftspolitik gestellt, ökonomische Gesetzmäßigkeiten nicht nur zu beachten, sondern sie durchzusetzen und sich ihnen auf keinen Fall entgegenzustellen“²⁰. Konsequenterweise sollte der Staat in die Wirtschaft nicht regulierend eingreifen²¹.

Damit wies die Physiokratie Parallelen zum Wirtschaftsliberalismus Adam Smith's auf, dessen Hauptwerk ja bereits 1776 erschien. Wenn sie auch anders als Smith das individuelle Gewinnstreben nicht systematisch integrierte und zudem umstritten ist, ob sie für individuelle ökonomische Freiheitsrechte eintrat²², sind liberale Tendenzen doch eindeutig vorhanden, denn in dem Maße, in dem der Staat als Wirtschaftsakteur zurück trat, trat das Individuum in den Vordergrund. So begann man auch die positive Funktion des individuellen Eigennutzens für die Wirtschaft hervorzuheben, was wiederum im Kontext eines allgemeinen Prozesses der Individualisierung stand, in dem sich das Verhältnis von Eigen- und Gemeinnutzen schließlich umkehrte. Das Gemeinwohl wurde nicht mehr vom Staat, sondern vom Individuum her gedacht; Einzelinteressen waren ihm nicht mehr nachgeordnet, sondern konstituierten es erst²³.

Die philosophischen Strömungen in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts schrieben der

16 Muhlak, Ulrich: Physiokratie und Absolutismus in Frankreich und Deutschland. In: ZHF 9 (1982), S. 15-46, S. 15; S. 40 ff.; Klippel, Diethelm: „Libertas commerciorum“ und „Vermögens-Gesellschaft“. - Zur Geschichte ökonomischer Freiheitsrechte in Deutschland im 18. Jahrhundert. In: Birtsch, Günter (Hg.): Grund- und Freiheitsrechte im Wandel von Gesellschaft und Geschichte. Beiträge zur Geschichte der Grund- und Freiheitsrechte vom Ausgang des Mittelalters bis zur Revolution von 1848. Göttingen: 1981, S. 313-335, S. 325 ff.; Burkhardt 1990, S. 180 ff.; Tribe 1988, S. 121 f.; Plumpe in Reinhard/Stagl (Hg.), S. 341 f.

17 Stollberg-Rilinger 1986, S. 174 f.

18 Vgl. Kapitel 2.3.

19 Stollberg-Rilinger 1986, S. 174 f.

20 Kopsidis, Michael: Liberale Wirtschaftspolitik im Zeitalter der Industrialisierung In: Tilly, Richard H. (Hg.): Geschichte der Wirtschaftspolitik. Vom Merkantilismus zur Sozialen Marktwirtschaft. München/Wien: 1993, S. 34-68, S. 34.

21 Ebd., S. 34; Muhlack, S. 42 f.

22 Stollberg-Rilinger 2000, S. 65 ff.; Klippel in Birtsch (Hg.), 1981, S. 324 f.

23 Dipper, Christof: Naturrecht und wirtschaftliche Reformen. In: Dann, Otto/Klippel, Diethelm (Hg.): Naturrecht – Spätaufklärung – Revolution. Hamburg: 1995, S. 164-181, S. 64; Schulze 1986, S. 618 ff.; Münkler/Bluhm, S. 22 f.

ökonomischen, aber auch der sozialen Sphäre²⁴ Eigenständigkeit zu und schufen damit die theoretische Grundlage für eine Trennung von Staat und Wirtschaft, Staat und Gesellschaft. Wenn sich aber das wirtschaftliche und das gesellschaftliche System selbst erhalten und regulieren konnten, wenn sich das Gemeinwohl von allein einstellte, stellt sich die Frage, wo staatliche Intervention sinnvollerweise noch stattfinden sollte²⁵ – die Realisierung aufklärerischer bzw. physiokratischer Ideen musste erstens die Sozial- und Wirtschaftsordnung auf eine neue ideologische Basis stellen und zweitens staatliche Macht begrenzen, nicht ausweiten. Weil aber die Reformen nach dem Siebenjährigen Krieg nicht darauf abzielten, die bestehende Ordnung abzuschaffen, sondern nur darauf, sie zu verbessern²⁶ und darüber hinaus die politische Aktivität der Territorialstaaten zunahm und „keineswegs mehr obrigkeitsfreie Räume [schuf], sondern im Gegenteil den Zugriff des Staates auf die Untertanenschaft [verstärkte]“²⁷, ist es in der Forschung umstritten, ob diese tatsächlich von der Aufklärung beeinflusst war, oder es sich vielmehr um eine „paternalistische[] Reformpolitik“²⁸ handelte, die sich der neuen Ideen nur bediente, um die Staatsmacht zu steigern²⁹.

Dabei kreisen die Kontroversen über den immanenten Widerspruch des Begriffs „Aufgeklärter Absolutismus“ um das Attribut, nicht um das Subjekt. Besonders deutlich wird dies an der Bewertung der „aufgeklärten“ Wirtschaftspolitik: Es habe zwar ökonomische Liberalisierungen gegeben, doch seien darin keine liberalistischen Ansätze zu erkennen. Zum einen hätten staatliche Eingriffe nach wie vor stattgefunden und seien noch intensiviert worden. Zum anderen seien individuelle ökonomische Freiheiten nicht garantiert worden. Im Gegenteil hätten sie nach Gutdünken des Monarchen wieder aufgehoben werden können. Nicht liberale Anschauungen hätten daher der Wirtschaftspolitik zugrunde gelegen, sondern vielmehr das Bestreben, die „potestas legislativa“ des Fürsten zu stärken und Zwischengewalten zu schwächen³⁰, also letztlich die absolutistischen Ziele der Steigerung und Zentralisierung staatlicher Macht.

Das Problem lässt sich nicht einfach dadurch lösen, dass man den Absolutismusbegriff zurückweist, denn es geht im Kern nicht um den Widerspruch von Aufklärung und Absolutis-

24 Bohlender, Matthias: Metamorphosen des Gemeinwohls. Von der Herrschaft guter polizey zur Regierung durch Freiheit und Sicherheit. In: Münkler/Bluhm (Hg.), S. 247-274, S. 258 f.

25 Ebd., S. 263 f.

26 Birtsch, Günther: Aufgeklärter Absolutismus oder Reformabsolutismus? In: Ders. (Hg.): Reformabsolutismus im Vergleich. Staatswirklichkeit – Modernisierungsaspekte – Verfassungsstaatliche Positionen. Hamburg: 1996, S. 101-110, S. 107 f..

27 Duchhardt 1998, S. 134.

28 Freist 2008, S. 22.

29 Birtsch 1996, S. 102 ff..

30 Klippel in Birtsch (Hg.), 1981, S. 316 ff.; Gittermann, S. 378; Krug, Günter E.: Die Entwicklung ökonomischer Freiheitsrechte in Deutschland im Wandel von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft vom Ancien Régime bis zur Reichsgründung (1776-1871). Frankfurt a. M. u.a.: 1995, S. 246 f..

mus, sondern um den Widerspruch von alten und neuen Leitprinzipien – es handelte sich um ein Problem der Ordnung. Darauf verweist, obgleich ein Kritiker der Absolutismuskritik, auch Peter Baumgart, der bekräftigt, dass die absolutistischen Staaten aufklärerischen Idealen nach-eiferten. Dass nicht alle Aufklärungsziele umgesetzt wurden, sei aus Sicht der Staaten keineswegs widersprüchlich, sondern vielmehr logisch, denn dadurch wäre die bestehende Ordnung und damit die Machtgrundlage der Herrscher zerstört worden³¹. Dass Macht Teil der Ordnung ist bzw. war, ist unbestreitbar, doch ist die staatliche Wirtschaftspolitik nicht auf den Machta-spekt zu reduzieren, sondern in Wechselwirkung mit allgemeinen sozioökonomischen und ideologischen Entwicklungen zu sehen: Die Ordnung selbst befand sich im Umbruch. Die ständische Privilegiengesellschaft wurde durch marktwirtschaftliche Prozesse destabilisiert³², zentrale sozioökonomische Leitprinzipien, wie Nahrung, Privileg und Gemeinwohl wurden hinterfragt und sukzessive von Leistung, Wettbewerb und Eigennutzen als Grundpfeiler einer individualistischen Wirtschaftsordnung abgelöst. Seit der Mitte des 18. Jahrhunderts begann sich im wissenschaftlichen Diskurs die ökonomische von der gesellschaftlichen Sphäre zu lösen³³; die Funktion und der Stellenwert der Wirtschaft in der gesamtgesellschaftlichen Ordnung wurden neu zu bestimmen gesucht. So häuften sich in der Wirtschaftstheorie Systematisierungsversuche, Neuordnungen und Umgruppierungen sowohl was das Verhältnis von Staat und Wirtschaft als auch, was das der einzelnen Wirtschaftszweige betraf³⁴. Parallel dazu stieg das öffentliche Interesse an ökonomischen Gegenständen, was sich an einem Anstieg einschlägiger Fachliteratur, vor allem Lexika und Zeitschriften zeigt³⁵. Das galt auch für die kurhannoversche Publizistik. In den „Göttinger Gelehrten Anzeigen“ erfuhren besonders physio-kratische Traktate viel Aufmerksamkeit³⁶, und auch im „Hannoverschen Magazin“ wurden wirtschaftliche und wirtschaftspolitische Themen rege diskutiert. Zwar wurde die staatliche Wirtschaftspolitik nicht direkt kommentiert geschweige denn kritisiert, doch wurden durchaus wirtschaftspolitische Ansichten artikuliert und konkrete Maßnahmen vorgeschlagen³⁷, wobei sich die Tendenz feststellen lässt, Begriffe und Theoreme aus ihrem wissenschaftlichen Gesamt-kontext herauszulösen³⁸.

Neue Leitprinzipien wurden also nicht vollständig rezipiert bzw. umgesetzt. Das galt für die

31 Baumgart, Peter: Absolutismus ein Mythos? Aufgeklärter Absolutismus ein Widerspruch? Reflexionen zu einem kontroversen Thema gegenwärtiger Frühneuzeitforschung. In: ZHF 24 (2000), S. 573-589, S. 586 ff.

32 Stollberg-Rilinger 1986, S. 304.

33 Meyer, S. 73.

34 Geschichtliche Grundbegriffe S. 567 ff.; Burkhardt/Priddat, S. 654 f.

35 Burkhardt/Priddat, S. 652 f..

36 Tribe 1988, S. 128.

37 So beispielsweise Heise: Von Manufakturen und Handlung. In: Hannoversches Magazin 1764, 65., 66., 67. Stück, Sp. 1023-1066.

38 Garber, S. 3 f..

Publizistik, aber auch für den politischen Prozess. So ist vor diesem Hintergrund nicht anzunehmen, dass die nur partielle oder graduelle Rezeption und Umsetzung neuer Ordnungsvorstellungen daraus resultierte, dass der Staat nur solche Reformen durchführte, die die bestehende Ordnung nicht bedrohten. Vielmehr reflektiert dieser Umstand die Umbruchphase. Es war die Zeit der Experimente, der Pluralisierung von Ordnungsentwürfen, die sich in der staatlicher Wirtschaftspolitik niederschlugen.

Die Transformationen in Wirtschaft und Gesellschaft, die aufgeklärte staatliche Wirtschaftspolitik und die neuen normativen Ordnungsvorstellungen verschoben nach dem Siebenjährigen Krieg die Rahmenbedingungen des Verhältnisses von Politik und Handel. Doch wie wirkten sich diese konkret im und auf den handelspolitischen Prozess in Lüneburg und Münden aus? Erhöhte sich auch auf städtischer Ebene das handelspolitische Engagement, wurden neue wirtschaftspolitische bzw. -philosophische Ideen rezipiert und umgesetzt? Wie gestaltete sich die Interaktion zwischen Landesregierung, Magistraten und Kaufleuten vor dem Hintergrund verstärkter staatlicher Förderungsbemühungen, neuer Leitprinzipien und dem Auseinandertreten von Politik und Wirtschaft?

Dies soll im Folgenden im zeitlichen Rahmen vom Ende der 1760er bis etwa zur Mitte der 1780er Jahre untersucht werden. Vorrangig werden dazu die Berichte über den Zustand der Stadtwirtschaft herangezogen, die König Georg III. unter anderem von Lüneburg und Münden 1771 und seit 1774 regelmäßig angefordert hatte, um die Handelsförderung vorantreiben zu können³⁹. Diese Kommerzberichte, von Münden bis 1796, von Lüneburg bis 1797 angefertigt, enthalten ausführliche Informationen über die Entwicklung des Handels, politische Maßnahmen und Verbesserungsvorschläge der Kaufleute, aber auch Korrespondenz zwischen Landesherrschaft, Magistraten und Händlern im Umfeld der Berichterstattung. Zudem geben sie Aufschluss über Argumentation und Rhetorik, die gerade in Lüneburg zum Dreh- und Angelpunkt im handelspolitischen Prozess wurden.

6.1. Der handelspolitische Prozess in Lüneburg

Der Lüneburger Handel wurde nach dem Siebenjährigen Krieg nicht nur stark von überregionalen Konjunkturen, sondern auch von der Wirtschaftspolitik Preußens beeinflusst, denn Lüneburgs Hauptrivalin in der Spedition war die große preußische Stadt Magdeburg, welche wiederum in direkter Konkurrenz zum sächsischen Leipzig stand, das für Lüneburg ein wichtiger Handelspartner war. Zwar richtete sich die preußische Schutzzollpolitik in erster Linie

³⁹ StaL, H1, Nr. 128, Vol. I, S. 7.

gegen Sachsen. So hatte Preußen bereits 1745 im Zuge eines Streits zwischen Magdeburg und Leipzig um das Leipziger Stapelrecht einen Transitzoll für alle von und nach der sächsischen Stadt gehenden Waren erhoben, der auch in den 1770er Jahren noch bestand und sich auf die Lüneburger Spedition nach Leipzig, die preußisches Gebiet passieren musste, sehr negativ auswirkte. Gleiches galt für das Importverbot von Zucker, das Preußen verhängt hatte⁴⁰. Die Lüneburger Spediteure gerieten gewissermaßen zwischen die Fronten und wussten sich nicht anders zu helfen, als durch systematische Defraudation und gefälschte Frachtbriefe, wie ein preußischer Spion 1768 heraus fand⁴¹.

Offensive Gegenmaßnahmen von kurhannoverscher Seite waren allerdings keine Option, denn aufgrund Preußens Machtfülle konnte man es auf ein direktes Kräftemessen nicht ankommen lassen. Doch wurden die schädlichen Folgen der preußischen Handelspolitik auf andere Weise abgeschwächt. Hannover hatte gemeinsam mit Kursachsen nach Wegen gesucht, die nicht durch Preußen führten und sich schließlich für den Harz entschieden, dessen Straßennetz in den folgenden Jahren verbessert wurde, so dass die 1778 gebaute „Detour-Straße“, wie der Umweg auch genannt wurde, immer stärker frequentiert wurde, wovon auch die Lüneburger Spedition profitierte⁴².

Insgesamt allerdings verhielt sich Lüneburg in Sachen Handelspolitik zunächst sehr passiv. Zwar erfolgten einige Anpassungen im Transportwesen; beispielsweise wurde 1766 die Reihenfahrt nach Lübeck eingeführt⁴³. Doch genau wie vor dem Siebenjährigen Krieg sah sich die Salzstadt äußeren Einwirkungen ausgesetzt, auf die sie nicht glaubte, Einfluss nehmen zu können. Und auch die Verbesserungsvorschläge des Magistrats in den Kommerzberichten sind alt bekannt und wenig originell. Um den Handel zu fördern müsse man den Aufkauf der Landesprodukte auf dem Lande unterbinden und vor allem die Steuern senken⁴⁴. Ansonsten fielen die Kommerzberichte jedenfalls in den ersten Jahren auch sehr kurz aus. Sie beschränkten sich auf kaum drei Seiten nebst einiger statistischer Anhänge. Der König zeigte sich davon wenig angetan, zumal der Magistrat nichts positives zu berichten wusste; selbst die Spedition hatte in den letzten Jahren abgenommen⁴⁵. Auch dünkte Georg III., dass die Abnahme des Handels auf das unterentwickelte Manufakturwesen zurückzuführen sei. Daher befahl er dem Magistrat 1774, nun endlich diesen Wirtschaftszweig in Gang zu bringen und eine Baumwoll- und Wollspinnerei zu gründen. Außerdem regte er an, dass Lüneburg einen direkten Handel

40 NLA, Hann. 93, Nr. 3111, S. 97 ff.; Witthöft 1969, S. 147.

41 StaL, H1, Nr. 244, S. 34 ff..

42 NLA, Hann. 93, Nr. 3111, S. 98 ff..

43 StaL, K1, Nr. 10, Conclusum in Senatu, 04.09.1766.

44 StaL, H1, Nr. 128, Vol. I, S. 38 f..

45 StaL, H1, Nr. 128, Vol. I, S. 61 ff..

mit dem Bremischen und mit Stade etablieren könnte⁴⁶.

Bei den Lüneburgern fielen die Vorschläge des Königs nicht auf fruchtbaren Boden. Die drei als Commerz-Assessoren hinzugezogenen Kaufleute hielten sowohl die Idee der Spinnerei als auch der Kooperation mit Stade für aussichtslos – sie glaubten, dass der Lüneburger Handel ebenso wie die Manufakturen nur dann in Aufnahme kommen könnten, wenn die hohen Abgaben gesenkt würden. Der Magistrat war der selben Meinung und erteilte den Plänen eine Absage⁴⁷. Die Landesregierung unterbreitete daraufhin einen neuen Einfall des Königs zur Förderung des Handels: Lüneburg könnte doch gemeinsam mit Lauenburg eine Gesellschaft gründen, um den beiderseitigen Getreidehandel wieder in Schwung zu bringen⁴⁸.

Auch dieser Vorschlag traf auf keine positive Resonanz und wurde von Magistrat und Kaufleuten verworfen⁴⁹. Die Landesregierung erhöhte, nachdem auch der Kommerzbericht von 1775 eingegangen war, den Druck auf die so wenig tatkräftigen Lüneburger. Der König sei mit dem letzten Bericht gar nicht zufrieden gewesen; er erwarte von Lüneburg, einer der größten Städte des Kurfürstentums, günstig gelegen und mit vielen Vorteilen gesegnet, eine bessere Wirtschaftsbilanz⁵⁰. Das brachte den Magistrat in die Defensive. Man habe bereits mehrmals darauf hingewiesen, dass dem Wirtschaftsaufschwung vor allem der landschaftliche Impost entgegen stehe. Auch wegen der Auf- und Vorkäuferei habe sich noch keine Besserung ergeben. Und die hohen Kriegsschulden, die noch immer abgetragen werden müssten, sowie der allgemein herrschende Geldmangel bremsten die Unternehmungslust der Bürger und die ökonomischen Entfaltungsmöglichkeiten noch zusätzlich. Keines dieser Probleme könne der Lüneburger Senat beheben⁵¹.

Die schon in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts verfolgte Strategie, die Verantwortung auf Landesregierung und Landstände abzuwälzen, ging jedoch nicht auf. Im Gegenteil geriet der Magistrat nur noch stärker unter Zugzwang. So machte der Geheimrat von Bremer während seines Aufenthalts in Lüneburg den Senator Schütz darauf aufmerksam, dass der König sein missfälliges Auge auf Lüneburg richte, weil Rat und Bürgerschaft bei der Förderung von Handel und Manufakturen nicht genügend Engagement zeigten.

Würde man in der bisherigen Unthätigkeit ferner fortfahren, so müsse man, so wenig man auch die Stadt-Gerechtsame einschränken wolle, einen Manufactur-Richter nach Lüneburg setzen, undt durch den Manufacturen und Handlung in

46 StaL, H1, Nr. 128, Vol. I, S. 98f.

47 StaL, H1, Nr. 128, Vol. I, S. 100 ff., S. 112 f.; S. 123 f..

48 StaL, H1, Nr. 128, Vol. I, S. 154 f.

49 StaL, H1, Nr. 128, Vol. I, S. 163 ff..

50 StaL, H1, Nr. 128, Vol. I, S. 168 f..

51 StaL, H1, Nr. 128, Vol. I, S. 180 ff..

*besseren Gang zu bringen suchen*⁵².

Diese Drohung verfehlte ihre Wirkung nicht. In Lüneburg brach hektischer Aktionismus aus. Alle Ressourcen wurden mobilisiert. Das Commerciën-Collegium wurde zusammengerufen und beschworen, nun allen Fleiß auf die Verbesserung dieser beiden Wirtschaftszweige zu richten. Sogleich wurden zwei Lohgerber zur Manufakturförderung vernommen und die Faktoren Senator Rörup, Schultz und Gerstenkorn beauftragt, mittels *ihrer Correspondence nach Sachsen und mehreren Orten*⁵³ Fabricanten und Handwerker anzuwerben. Der Magistrat selbst schaltete in diversen Zeitungen Anzeigen, mit denen Fabricanten angeworben werden sollten. Die meisten Annoncen erschienen in regionalen Zeitungen, beispielsweise in den Hannoverschen und Göttingschen Anzeigen, aber auch in Nürnberg und Frankfurt hatte man inseriert⁵⁴. Senator Schütz selbst reiste nach Mecklenburg, um sich dort Anregungen für Manufakturen zu holen⁵⁵. Auf seinen Befehl fuhr Kaufmann Schilling nach Braunschweig, wo er sich *wegen der berühmten Garn- und Woll-Spinnerey so genau, als möglich und schicklich erkundiget*⁵⁶ und dabei einiges über die dortigen Arbeitsabläufe und den Vertrieb in Erfahrung gebracht hatte, also „Industriespionage“ betrieb.

Für die Manufakturförderung war nicht nur die Correspondence der Kaufleute, sondern auch ihr know-how und ihre geschäftliche Kooperation mit den Fabricanten gefragt. Als beispielsweise ein Lübecker Wollfabricant zu erkennen gab, dass er sich in Lüneburg niederzulassen gedenke, falls er hier genug Absatz finden sollte, befragte das Commerciën-Collegium ein gutes Dutzend Kramer über die Marktlage und auch die Qualität der Produkte des Lübeckers, der Proben eingeschickt hatte. Darüber hinaus versuchte der Magistrat die Kaufleute zu animieren, Kattun zu kaufen und es in der kurz vor der Insolvenz stehenden einheimischen Kattundruckerei färben und drucken zu lassen. Die Hannoveraner Händler, hielt er ihnen vor, würden so etwas schließlich auch tun. Die Lüneburger Tuchhändler aber weigerten sich, denn sie hielten den Kattundrucker für einen Stümper. Doch waren sie auf andere Weise bereit, die Tuchherstellung zu unterstützen. Die Kramer Albers, Schilling und von Minden wollten zur Unterstützung der geplanten Woll- und Leingarnspinnerei in den Garnhandel einsteigen⁵⁷; Albers löste dieses Versprechen noch im selben Jahr ein und hatte im Winter 1777 bereits 8400 Stück Garn von den städtischen Armen erhandelt, die es spannen⁵⁸. Auch erboten sie sich zu

52 StaL, H1, Nr. 127, Teil II, Actum Lüneburg, 02.05.1777 im Commerciën-Collegio.

53 StaL, H1, Nr. 127, Teil II, Actum Lüneburg, 02.05.1777 im Commerciën-Collegio.

54 StaL, H1, Nr. 127, Teil II, passim.

55 StaL, H1, Nr. 127, Teil II, Schütz, 21.07.1777.

56 StaL, H1, Nr. 127, Teil II, Actum Lüneburg, 15.08.1777 im Commerciën-Collegio.

57 StaL, H1, Nr. 127, Teil II, Actum Lüneburg, 30.05.1777 im Commerciën-Collegio.

58 StaL, H1, Nr. 128, Vol. I, S. 276.

einer Abnahmegarantie für Manufakturwaren, soweit Qualität und Preis sie überzeugten⁵⁹. Inzwischen waren auf die Zeitungsanzeigen mehrere Bewerbungen von Fabricanten, und solchen, die es werden wollten, eingegangen⁶⁰. Und endlich trugen die Bemühungen Früchte: Der Hannoveraner Kaufmann Baumgarten erklärte sich bereit, mit seiner Seidenfabrique nach Lüneburg umzusiedeln. Sogleich überbrachte man der Landesregierung die Erfolgsmeldung und beantragte auch gleich einen Umzugskostenzuschuss und andere Unterstützungsleistungen, die man dem Hannoveraner bereits versprochen hatte. Doch das Lob blieb aus – nicht aus dem eigenen Land hatte man Fabricanten abwerben sollen! Baumgarten wurden die in Aussicht gestellten Fördergelder zwar bewilligt, aber nur, weil *es gegenwärtig darauf ankommt, dort [in Lüneburg] mit der Gründung und Anlegung von Manufacturen nur erst in den Gang zu kommen*. Auch solle der Magistrat in Zukunft die Kaufmannschaft nicht mehr zu Abnahmegarantien überreden. Das sei ganz sinnlos und führe nur zu unnötigem Zank:

Wenn der Fabricant gute Waare zu dem ausländischen Preise verfertigt, so könnt ihr auch zuverlässig versichert halten, daß der Kramer, weil er den Transport sparet, das Aussuchen hat und die Quantitet, gerade wie er sie bedarf, nehmen kann, sie gerne und reiffend nehmen wird, fehlet aber jenes, so werdet ihr nimmer erreichen, daß der Kramer seinen privat-Vorteil an die Seite setze und schlechte oder teure Waare einkaufe⁶¹.

Die Landesregierung konfrontierte also den Magistrat mit marktwirtschaftlichen Prinzipien. Er sollte die neuen Unternehmen nur auf die Beine stellen, laufen jedoch mussten sie allein. Sie sollten den „Marktgesetzen“ (Wettbewerb) unterworfen sein, die die Geheimen Räten nicht nur für legitim, sondern auch für unbeeinflussbar hielten, wie der Verweis auf die rationale, eigennützige Kalkulation der Kramer zeigt.

Diese doch relativ liberale Idee von Wirtschaftsförderung hinderte sie indes nicht daran, den Magistrat weiter unter Druck zu setzen. Kaum zwei Wochen nach dem ungnädigen Reskript erreichte Lüneburg die Abschrift eines Briefes des Königs an die Geheimen Räte, der der Stadt aus pädagogischen Gründen zugestellt wurde. Geheimrat von Lenthe war nämlich der Meinung, sie werde Bürgermeister und Rat dazu anspornen, ihre Anstrengungen zur Errichtung von Manufakturen zu verdoppeln, um sich nicht weiterhin das königliche Missfallen zuzuziehen⁶². Das hatte jüngst wieder der österliche Kommerzbericht erregt, den der König aufmerksam gelesen hatte,

59 StaL, H1, Nr. 127, Teil II, Actum Lüneburg, 30.05.1777 im Commerciën-Collegio.

60 StaL, H1, Nr. 127, Teil II, passim.

61 StaL, H1, Nr. 127, Teil II, Kgl. Regierung an Bürgermeister und Rat, 13.08.1777.

62 StaL, H1, Nr. 128, Vol. I, S. 346.

welcher jedoch Unsere Erwartung so wenig erfüllet, daß es Uns vielmehr noch beständig unbegreiflich bleibet, wie es Zugehet, daß ein Zum Commerz und zu Treibung aller nützlichen Gewerbe, so wohl gelegener Ort, darin vor andern Städten des Landes sich nicht besonders auszeichnet.

Er hieß es daher gut, dass die Landesregierung seine Stadt Lüneburg unter Druck gesetzt hatte und wünschte, dass sie fortfahre, sie auf diese Weise zu *ermuntern*⁶³.

Weil Lüneburg relativ groß und ökonomisch differenziert war, waren die Erwartungen also entsprechend hoch. Doch diese Erwartungen erfüllte der Magistrat nicht. In der Aufregung hatte er das kleine Einmaleins des Kameralismus vergessen und darüber hinaus den Eindruck erweckt, er sei mit neuesten wirtschaftspolitischen Anschauungen nicht vertraut. Weil auch noch der Zustand der Stadtwirtschaft besorgniserregend war, stand der Vorwurf der Inkompetenz im Raum – ein Imagewechsel tat bitter Not.

Der Magistrat reagierte mit einer neuen „Informationsstrategie“. Wurde in den Kommerzberichten für 1771 und 1774 bis 1776 auf die Spedition gar nicht detailliert eingegangen, begann man ab 1777, ihr mehr Aufmerksamkeit zu widmen und sie in den Vordergrund zu stellen. Zunächst wurden Informationen und Verbesserungsvorschläge gesammelt. Actuarius Schulz wurde aufgefordert, von nun an jährlich über den Zustand der Niederlage zu referieren und Verbesserungsvorschläge anzubringen. Schulz kam seiner Informationspflicht nach, weigerte sich aber Verbesserungsvorschläge zu machen, weil er sich nicht wertgeschätzt fühlte⁶⁴. Senator Schütz lud unter Appellen an ihren Patriotismus alle Spediteure ein, zur nächsten Sitzung des Commerciens-Collegiums zu kommen und dort ihre Anregungen für die Verbesserung der Niederlage anzubringen⁶⁵. Die Spediteure verfassten einen ausführlichen Bericht mit vielen Verbesserungsvorschlägen⁶⁶.

Auch Schütz selbst machte sich Gedanken über die Niederlage und darüber, wie man die Vorteile der Spedition ins rechte Licht rücken konnte. Er hatte nämlich bemerkt, dass sie oft *für geringschätzig gehalten, und der Vortheil so aus einer Handlung oder aus Manufacturen erhalten wird, für überwiegender geachtet werde*⁶⁷. Schütz, einer der engagiertesten unter den Lüneburger Ratsherren, beschloss daher, eine *Detaillirte Nachricht von der Niederlage zu Lüneburg*⁶⁸ zu verfassen.

63 StaL, H1, Nr. 128, Vol. I, S. 365.

64 StaL, K1, Nr. 108, Vol. I, Schulz ans Collegium Consulare, 08.01.1777.

65 StaL, H1, Nr. 127, Teil II, Concept-Conclusi an den Vorsteher der Speditions-Compagnie betr. die aufnahme der hiesigen Niederlage, 16.06.1777.

66 StaL, H1, Nr. 127, Teil II, Gesamte Mitglieder der Speditionscompagnie ... an Bürgermeister und Rat, 03.09.1777.

67 StaL, H1, Nr. 128, Vol. I, S. 230.

68 Im Folgenden nach: StaL, H1, Nr. 127, Teil II. Dieser Aufsatz findet sich im selben Wortlaut auch im Nieder-

Hier kam die „Informationsoffensive“ des Magistrats voll zum Tragen. Schütz begann damit, die ökonomischen Entfaltungsmöglichkeiten der Stadt zu skizzieren, die er als wesentlich exogen bzw. wirtschaftsräumlich bedingt darstellte und damit offensichtlich einerseits die Erwartungen der Landesregierung korrigieren, andererseits die Verantwortung der Stadtoberkeit für die gegenwärtige wirtschaftliche Lage von sich weisen wollte. Lüneburg sei keine Handelsstadt und werde wohl nie einen beträchtlichen direkten Handel mit dem Ausland haben, da hierfür die Standortbedingungen fehlten. Sie liege nicht am Meer oder einem großen Fluss, die Abgaben auf den Handel seien zu hoch und die Kaufleute nicht sehr reich.

Dagegen stehe die Spedition als bedeutendster Wirtschaftszweig der Stadt. Sie bringe nicht nur hohe Steuereinkünfte, sondern ernähre auch den größten Teil der Bürgerschaft mittelbar oder unmittelbar, so dass das Wohlergehen der Stadt vom Wohlergehen der Spedition abhängt. Doch auch im Lüneburger Umland machten sich die positiven Auswirkungen des Speditionshandels bemerkbar. Zum einen müssten die Fuhrleute unterwegs essen, schlafen, Pferde füttern und beschlagen lassen usw., zum anderen werde auch die Landwirtschaft direkt gefördert. Die vielen Pferde düngten das Land quasi nebenbei und machten es so fruchtbarer. Die Früchte wiederum, besonders das Getreide, könnten mit Gewinn wieder in Lüneburg an die Gespannschaften verkauft werden.

Schütz wollte durch diese Ausführungen die Spedition ins Zentrum der Aufmerksamkeit rücken, indem er sie zum entscheidenden Standortvorteil der Stadt erklärte und gleichzeitig auf ihre „Systemrelevanz“ hinwies, die ja im Kameralismus den Manufakturen und dem Eigenhandel, in der Physiokratie der (landwirtschaftlichen) Produktion zugeordnet war. Hatte der Senator sich mit dieser Argumentation als Kenner physiokratischen Gedankenguts profiliert, ging er im Folgenden auf die Möglichkeiten des Magistrats zum Erhalt und zur Verbesserung der Niederlage ein und demonstrierte dabei auch gleich sein Wissen über makroökonomische und wirtschaftspolitische Zusammenhänge. Anstieg und Rückgang der Spedition hingen von überregionalen Konjunkturen und von der Handelspolitik Preußens ab, wie Schütz sehr ausführlich darlegte. *Von Obrigkeits wegen kann hirbey weiter nichts geschehen als auf die Erhaltung guter Ordnung, Sicherheit und möglichster Beförderung der Güther Zu sehen.* Und dabei sei Lüneburg vorbildlich. Der Magistrat habe für eine gute Infrastruktur gesorgt, lege auf den Erhalt der Schiffbarkeit der Ilmenau größten Wert und verwalte und organisiere die Spedition gewissenhaft. Hätte man all diese Maßnahmen nicht ergriffen, würden die Güter über andere Orte spedierte werden und die Niederlage dann sehr darunter leiden.

sächsischen Landesarchiv unter dem Titel „Umständliche Nachricht von dem Kaufhause oder der Niederlage von Kaufmanns-Güthern in Lüneburg und denen Vortheilen, so Stadt und Land dadurch erhalten“ (Hann. 93 Nr. 3111, S. 89 ff.).

Sowohl der Inhalt von Schütz' Aufsatz als auch die dort elaborierte „Informationsstrategie“ wurden im Kommerzbericht für das Jahr 1777 übernommen. Im Senat wurde beschlossen, ihn dem Bericht in voller Länge beizulegen, um die Vorzüge der Spedition nochmals herauszustellen⁶⁹. Doch auch der Bericht selbst wurde erheblich umfangreicher als die vorigen. Statt auf zweieinhalb ließ man sich nun auf 16 Seiten ausführlich über den Zustand der Lüneburger Wirtschaft aus. Besonders positiv hervorgehoben wurde natürlich die Niederlage, die *jetzt ohnstreitig als unser größtes Kleinod*⁷⁰ bezeichnet wurde. Auch auf andere Gewerbebezweige wurde nun detaillierter eingegangen. Dem Handwerk wurde mehr Raum gewidmet und erstmals erschien auch der Kalkbruch als städtischer Wirtschaftszweig⁷¹.

Dass man durch diese Strategie nicht ganz von dem wenig erfolgreichen Manufakturwesen ablenken konnte, das der Landesregierung und selbst dem fernen König so am Herzen lag, war offenbar auch den Ratsherren klar. So gestand man im selben Kommerzbericht, dass dieser Wirtschaftszweig noch immer keine Blüten trug. Anders als in den Berichten zuvor stellte der Magistrat jetzt jedoch nicht mehr die Misserfolge in den Vordergrund, mit denen er sich den obrigkeitlichen Unmut ja erst zugezogen hatte. Vielmehr betrieb er „Imagepflege“. Bei der Darstellung für die Ursachen der Fehlschläge wurde darauf geachtet, dass

*aus der Beschreibung nicht zu vieler Vorwurf für den Senat ... erwachse, es auch nicht das Ansehen habe, daß alles was jetzt geschehen, bloß und allein, auf den jüngsten Antrieb des Hr. Geheimben Raths von Bremer Excellencii bewerkstelliget worden sey*⁷².

Außerdem legte der Magistrat den Schwerpunkt auf die von ihm durchgeführte Fehleranalyse und die daraus abgeleiteten Schritte. Man sei sich jetzt sicher, dass die Gründe, warum Manufakturen sich in Lüneburg nicht langfristig halten könnten, vor allem im Niedergang der Saline lägen. Denn dadurch seien viele Bürger arbeitslos geworden, was dazu geführt habe, dass auch deren Kinder nicht mehr an Arbeit gewöhnt worden seien, so dass *nach und nach der Müssiggang eingeschlichen*⁷³ sei. Dem wolle man durch Investitionen in Bildung und Erziehung begegnen und habe daher eine Reform des Armenwesens eingeleitet und ein Werkhaus gegründet, an das eine Wollspinnerei angeschlossen sei. Außerdem habe man viele Arme zum Strümpfe stricken verpflichtet.

Das grundlegende Problem allerdings sei der Lüneburger an sich. Obwohl man bedaure, *daß*

69 StaL, H1, Nr. 128, Vol. I, S. 261.

70 StaL, H1, Nr. 128, Vol. I, S. 270.

71 StaL, H1, Nr. 128, Vol. I, S. 263 ff..

72 StaL, H1, Nr. 128, Vol. I, S. 311.

73 StaL, H1, Nr. 128, Vol. I, S. 265.

wir unsern National Bürger nicht vorteilhafter schildern können⁷⁴, könne man nicht umhin zu berichten, dass er faul und bequem sei und von einmal eingeführten Herkommen nicht abweicht. Deshalb hat er nicht Muth genug, eine Entreprise zu wagen, sondern nimmt lieber mit dem Vorlieb, was man ihm wirklich in die Hand gibt⁷⁵. Diese Einstellung werde noch durch die Nähe der großen, erfolgreichen Reichsstädte verstärkt, in denen anstrengungsloser Wohlstand herrsche, was sich auch in der Mentalität der Hanseaten niederschlage. Der Lüneburger glaube daher, ebenfalls nur geringe Anstrengungen für den beruflichen Erfolg unternehmen zu müssen, so dass fremde Sitten mit der Bequemlichkeit auf unsern Boden verpflanzt⁷⁶ worden seien. Anstatt also Gewerbezentren zu besuchen und sich in die Feinheiten von Handel und Produktion zu vertiefen, begnüge er sich damit, sich einige Zeit in Hamburg oder Lübeck aufzuhalten und dort rudimentäre Fachkenntnisse zu erwerben. Hier stoße man von Obrigkeits wegen an seine Grenzen. Zwar könnte man beispielsweise Bildungsreisen für Unternehmensgründer fördern, doch im Grunde könne nur die Zeit und eine starke Vermischung unserer Eingeborenen mit Auswärtigen diesen Fehler in der Folge heben⁷⁷.

Mit dieser Argumentation wurden gleich mehrere Zwecke erfüllt: Erstens hatte der Magistrat sich als aufgeklärte Unter-Obrigkeit profiliert und durch die neue Ursachenanalyse seine Sachkunde bewiesen, durch die bereits aufgrund derselben Analyse eingeleiteten Schritte auch seine Tatkraft. Zweitens hatte er, indem er den Lüneburger als die wahre Wurzel des Übels identifizierte, die Schuld für das erfolglose Manufakturwesen auf seine Bürgerschaft abgewälzt und sich so ein Stück weit aus der Affäre gezogen. Drittens hatte er sich durch den Verweis auf die Langwierigkeit mentaler wie wirtschaftlicher Umstrukturierung Luft verschafft – stellte sich der Erfolg nicht ein, lag das nicht am Magistrat, der also auch nicht unter Druck gesetzt werden brauchte. So verliehen Bürgermeister und Rat am Schluss des Kommerzberichts ihrer Hoffnung Ausdruck, nun auch einmal gelobt zu werden, und baten darum, dass die Landesregierung uns nicht zurechnen [werde], was Zeit und Umständen, besonders aber der mit langsamen Schritten forteilenden Besserung der Menschen überlassen werden muß⁷⁸.

Die neue Strategie erwies sich als erfolgreich. Die Geheimen Räte zeigten sich zufrieden, und auch der König hatte den Kommerzbericht mit Vergnügen gelesen und einiges gefunden, was ihm sehr wohl gefallen hat⁷⁹. Der Magistrat befinde sich nunmehr auf dem richtigen Weg. Besonders, dass man sich in Lüneburg jetzt ernsthaft Gedanken über die Ursachen fehlgeschla-

74 StaL, H1, Nr. 128, Vol. I, S. 268.

75 StaL, H1, Nr. 128, Vol. I, S. 267.

76 StaL, H1, Nr. 128, Vol. I, S. 267.

77 StaL, H1, Nr. 128, Vol. I, S. 268.

78 StaL, H1, Nr. 128, Vol. I, S. 279.

79 StaL, H1, Nr. 128, Vol. I, S. 314.

gener wirtschaftspolitischer Anstrengungen und deren Abhilfe mache, fand der König sehr löblich, freute sich aber auch, dass die Spedition sich in einem so guten Zustand befand.

Die Strategie wurde in den folgenden Jahren beibehalten und verfeinert und auch die Wirtschaftsberichte selbst wurden weiterhin sehr ausführlich gestaltet; bei Bedarf ganze Zeitungsartikel abgeschrieben. Beispielsweise nahm im Kommerzbericht für das Jahr 1781 der Aufsatz eines Gelehrten über die russisch-österreichische Handelspolitik mehrere Seiten ein (ohne dass auf die fremde Urheberchaft hingewiesen worden wäre), den Schütz im Hamburger Adress-Comptoir gelesen hatte⁸⁰. Auch der Beschreibung von Ursachen und Folgen überregionaler Handelskonjunkturen wurde in den folgenden Kommerzberichten sehr viel Raum gewidmet⁸¹.

Obwohl sich faktisch weder die angeschlagenen Lüneburger Wirtschaftszweige erholten, noch das Manufakturwesen in Aufnahme kam, kamen jedenfalls im Zusammenhang mit den Kommerzberichten von der Landesherrschaft keine Klagen mehr.

6.2. Der handelspolitische Prozess in Münden

Handel und Handelspolitik in Münden waren in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts ebenso von außenwirtschaftlichen und außenpolitischen Faktoren bestimmt wie in Lüneburg, wobei Münden vorrangig nur mit dem ökonomisch eher unbedeutenden Karlshafen konkurrierte. Hatte die Drei-Flüsse-Stadt sich von der Wirtschaftskrise nach dem Siebenjährigen Krieg recht schnell wieder erholt⁸², so war es zunächst die hessische Politik, die den Handelsaufschwung zu gefährden drohte. Hessen, das wie Kurhannover seine wirtschaftspolitischen Anstrengungen erhöhte, ergriff seit den späten 1760er Jahren diverse Maßnahmen, um den Mündener Handel auf Karlshafen umzulenken. So hatte der hessische Landgraf 1766 dort Schlagden und Vorrathshäuser anlegen lassen, die Wege zwischen Karlshafen und Kassel instand gesetzt und den kasselschen Kaufleuten bei Strafe verbieten lassen, ihre Waren über Münden kommen zu lassen⁸³. 1771 wurde in Karlshafen eine Handelsgesellschaft für Leinwand gegründet und der Leinwandzoll gesenkt. Bisher über Münden spedierte hessisches Leinen gelangte nun über Karlshafen nach Bremen⁸⁴, was den Mündener Leinenhandel umso schwerer traf, als dass sich dieser Handelszweig aufgrund der Weltmarktlage und der schlechten Quali-

80 StaL, H1, Nr. 128, Vol. I, S. 522.

81 Witthöft 1969, S. 154.

82 StaM, MR 2668, Kommerzbericht 1771.

83 StaM, MR 2724, Pro Memoria [1768]; Actum Münden in Curia, 13.04.1768.

84 Stockhausen, S. 93 ff.

tät der einheimischen Leinwand ohnehin schon in der Krise befand⁸⁵.

In Münden reagierte man darauf, indem zum einen alle einheimischen Kaufleuten eidlich versichern mussten, keine Schiffer, die in Karlshafen ein- oder ausgeladen hatten, zu befrachten. Dadurch sollte der dortige Handel ausgetrocknet und die Spedition von Münden nach Bremen beschleunigt werden, da die Schiffer hier keinen Zwischenstopp mehr einlegten⁸⁶. Zum anderen forderten – und bekamen – die Mündener als erste Stadt des Kurfürstentums 1774 eine Leinenlegge, durch die die Qualität der Leinwand verbessert werden sollte⁸⁷.

Diese Maßnahmen erwiesen sich als erfolgreich. 1774 wusste der Magistrat zu berichten, dass sich die Spedition durch das Befrachtungsverbot etwas erholt hatte, ein Jahr später hatte auch der Leinwandhandel aufgrund der Legge zugenommen⁸⁸. Einen Handelszuwachs brachte aber vor allem der von 1778 bis 1784 andauernde Amerikanische Unabhängigkeitskrieg, von dem Münden erheblich profitierte. Die Handelsbeziehungen insbesondere zu Frankfurt, aber auch zu den süddeutschen Städten intensivierten sich, der Güterumschlag erhöhte sich beträchtlich. Dies hatte allerdings auch zur Folge, dass die Mündener Transportkapazitäten überlastet wurden. Es entstand ein Mangel an Fuhrleuten, und auch die Schlagden waren dem Warenandrang nicht mehr gewachsen; es kam zu Verzögerungen bei der Umladung. Das brachte wiederum Karlshafen einen Vorteil, über das die Spedition nach Frankfurt zwar teurer, dafür aber auch etwa zwei Wochen schneller war⁸⁹.

Daher widmete man in Münden ab Beginn der 1780er Jahre dem Transport bzw. der Transportinfrastruktur vermehrte Aufmerksamkeit, und vor allem gegen die nach Kriegsende insgesamt rückläufige Entwicklung des Handels wurden verschiedene Maßnahmen erwogen und später auch umgesetzt. Unter anderem wurde der Hafen aus- und die Schlagden umgebaut, die Aufsicht über die an den Schlagden verkehrenden Schiffer und Böttcher verstärkt und der Landtransport effizienter organisiert⁹⁰. 1786 leitete man den Ausbau der Hedemündener Heerstraße ein und trat mit Hessen in Verhandlung, um künftig die Schiffe von Pferden ziehen und so die Schifffahrt beschleunigen zu können⁹¹. Von all diesen Maßnahmen versprach man sich *ein vermehrtes Commercium ..., als bis daher von denen auswärtigen Handels-Städten zu er-*

85 NLA, Cal. Br. 8, Nr. 1345, S. 22 ff.; Hann. 74 Münden, Nr. 7265, Kgl. Regierung an das Amt Münden, 21.02.1770.

86 StaM, MR 2724: Bürgermeister und Rat an Kgl. Regierung, 18.08.1768; NLA, Cal. Br. 8, Nr. 1345, passim.

87 Hornung, S. 66 f.. Der Vorschlag stammte von den Mündener Kaufleuten.

88 StaM, MR 2668, Kommerzberichte 1773 und 1774.

89 Willingerod, Münden, S. 516 ff.; N.N.: Über den Speditionshandel in Münden. In: Annalen der Braunschweig-Lüneburgischen Churlande, 1. Stück, 1787, S. 83-90, S. 88 ff..

90 StaM, MR 2659, Propositiones bey dem Commertz-Collegio, o. D., o. V. [nach 1779]; StaM, MR 3362: Bürgermeister und Rat an Kgl. Regierung, 22.08.1785.

91 StaM, MR 2670, Kaufm. Deput. Joh. Ge. Köster, 01.05.1786, A Schifffahrt auf der Weser. Hessen hatte das Treideln in seinem Territorium nur in der Zeit von Oktober bis Februar gestattet.

warten gewesen⁹². Die Mündener waren also nicht gewillt, die durch den Unabhängigkeitskrieg so verbesserte Stellung ohne Weiteres wieder aufzugeben.

Es zeigt sich hier eine ganz im Gegensatz zu Lüneburg stehende hohe Bereitschaft zur aktiven Anpassung, um die vorübergehenden, aus der Kriegssituation hervorgehenden Vorteile auf Dauer zu stellen. Damit einher ging eine sehr intensive Kommunikation und Kooperation zwischen Landesregierung, Magistrat und Kaufleuten, die durch die jährlichen Kommerzberichte begünstigt worden zu sein scheint.

Der Magistrat schilderte in den Berichten ausführlich die Handelstätigkeit der Kaufleute und die neuesten Entwicklungen im Handel, beschrieb die wechselnden Konjunkturen und ihre Ursachen, stellte Prognosen auf, wies auf (aktuelle oder potentielle) Probleme hin und machte Lösungsvorschläge⁹³. Dadurch befand sich die Landesregierung stets auf dem neuesten Stand. Und nur wenigen Vorschlägen zeigte sie sich abgeneigt. Viele der Maßnahmen, wie beispielsweise eine Zollsenkung für über Münden spedierte hessische Leinwand⁹⁴, wurden aufgrund der Berichte eingeleitet, und auch über den Erfolg oder Misserfolg dieser Maßnahmen wurde Hannover, wie zuvor dargestellt, durch die Kommerzberichte informiert.

Zudem, und hier zeigen sich Parallelen zur Lüneburger Berichterstattung, die seit 1777 in ähnlicher Weise versuchte, die Vorzüge der Stadt herauszustellen, konzentrierte Münden sich auf die Stärken seiner Wirtschaft, wobei die eigene Leistung, die Eigeninitiative und das Engagement von Stadtobrigkeit und Kaufleuten hervorgehoben wurden. So pries auch der Mündener Magistrat die Vorzüge des gemeinhin mit Skepsis betrachteten Speditions- und Importhandels, indem er darauf hinwies, dass die Spedition durch die mit ihr verbundenen Geschäftsbeziehungen auch dem Eigenhandel förderlich sei und der Kaufmann mit seinem Gewinn aus dem Importhandel den Lohn der Weber finanziere. Diese hätten dadurch einen sicheren Verdienst, so dass ein Teil des Gewinnes im Lande verbleibe; der Kaufmann nicht nur sich selbst, sondern auch die Weber unterhalte⁹⁵. Damit hatte er auch die Vorteile für das „platte“ Land bzw. das Gewerbe hervorgehoben, womit er sich wiederum den wirtschaftspolitischen Zielsetzungen der Landesherrschaft annäherte. Zudem betonte Münden in den Kommerzberichten stets die Erfolge sowohl handelspolitischer Maßnahmen, wie etwa die positiven Auswirkungen des Chaussee- und Heerstraßenbaus auf die Spedition⁹⁶ als auch solche der Kaufleute. Diese hatten, bemerkte er etwa 1781, durch geschickte Spekulation den Bremern,

92 StaM, MR 3368: Bürgermeister und Rat an Kommerzrat von Reiche, 14.10.1789.

93 StaM, MR 2668-2671, passim.

94 StaM, MR 2676, Kommerzkollegium an Bürgermeister und Rat, 25.07.1786.

95 StaM, MR 2668, Kommerzbericht 1774.

96 StaM, MR 2668, Kommerzbericht 1774.

die zwey mal im Jare zum Verkauf ausgehen, Schranken gesezet⁹⁷.

Im Vorfeld der Berichterstattung stand wiederum die Kommunikation mit den Händlern. In den Akten zu den Kommerzberichten finden sich viele Schriftzeugnisse von Kaufleuten, wie geschäftliche Korrespondenz oder Stellungnahmen. Auch die Kommerzberichte selbst basierten in ihrem handelsrelevanten Teil spätestens seit 1781 auf dem Vorbericht des Kaufmannsdeputierten und Commerz-Assessors Johann Georg Köster⁹⁸. Die Kaufleute waren es also, die den Magistrat über eben jene Entwicklungen und Probleme unterrichteten, und sie waren es auch, die Verbesserungsvorschläge unterbreiteten – nahezu alle Vorschläge für handelspolitische Maßnahmen in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts stammten von ihnen. Sie waren, wie auch schon vor dem Siebenjährigen Krieg, wichtigste Zuträger von Informationen. Der Magistrat verfügte beispielsweise über keinerlei eigene Kenntnisse der hessischen Handelspolitik, sondern war *auf Nachrichten, welche unser[e] Bürger aus dem Munde Casselscher Handelsleute haben*⁹⁹, angewiesen. An diesem Zitat zeigt sich ein Umstand, der in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts so nicht zu beobachten war: Nicht nur die mündenschen Kaufleute betätigten sich als „Informanten“, sondern auch ausländische, und keineswegs nur in Einzelfällen. Dass, wie geschehen, Würzburg einen Spediteur entsandte, der die Bedingungen der Spedition zwischen Münden und Bremen bzw. Hamburg beurteilen und Erkundigungen einziehen sollte, wie diese am schnellsten und günstigsten zu besorgen wäre, und dass dieser Spediteur den Mündenern Tipps gab, diese Bedingungen zu optimieren¹⁰⁰, ist dabei noch nicht so erstaunlich – es ging hier um das Anbahnen von Handelsbeziehungen zwischen zwei Städten, die nicht in Konkurrenz zueinander standen. Doch zeigten sich auch die hessischen Kaufleute sehr auskunftsfreudig, indem sie ihre mündenschen Kollegen mit Informationen versorgten, die diese gegen die hessische Regierung verwendeten. Das war etwa der Fall, als Hessen 1782 in Wanfried den Zoll auf einige Bergwaren erhöht hatte – angeblich, beschied das hessische Kommerzkollegium auf Beschwerde der Mündener Kaufleute hin, war der Zoll auf besagte Waren schon seit Jahrhunderten verlangt und lediglich von dem kürzlich verstorbenen Zolleinnehmer *strafbarer weise nicht eingefordert* worden¹⁰¹. Die daraufhin eingeschaltete Landesregierung beauftragte den Magistrat, *unter der Hand* Nachforschungen anzustellen, ob diese Behauptung der Wahrheit entsprach¹⁰². Der übertrug die Aufgabe den Kaufleuten, die

97 StaM, MR 2668, Kommerzbericht 1781.

98 StaM, MR 2668, o. V., [Johann Georg Köster], 1781.

99 StaM, MR 2724: Bürgermeister und Rat an Kgl. Regierung, 18.08.1768.

100StaM, MR 2670, Kommerzbericht 1786. Von ihm stammte der Vorschlag zu treideln.

101StaM, MR 2669, Fürstlich-Heßische würkliche Geheimen Rähte, an das Chur braunschweigische Geheime Ministerium zu Hannover, 26.11.1784.

102StaM, MR 2669, Kgl. Regierung an Bürgermeister und Rat, 16.12.1784.

nicht nur diverse Spesenrechnungen und Korrespondenzen einreichten, die die Angaben Hessens widerlegten¹⁰³, sondern auch ihre Wanfrieder Korrespondenten mobilisierten. So bestätigte 1785 ein Wanfrieder „Informant“, der im Dienste des Mündener Kaufmanns Johann Georg Köster stand, auf dessen Bitte hin, dass der Zoll noch vor wenigen Jahren geringer gewesen war¹⁰⁴. Zudem wurde den Mündenern die Zolltaxe des (keineswegs toten) Wanfrieder Zolleinnehmers zugespielt¹⁰⁵.

Ob diese Informationen den Mündenern letztlich zum Erfolg verhelfen, ist unbekannt, doch waren sich die hessischen Untertanen durchaus der Brisanz ihres Vorgehens bewusst. Dies zeigte sich 1786, als Hessen wiederum den Zoll für alle über Karlshafen gehende hessische und fränkische Leinwand gesenkt hatte. In Hannover überlegte man daraufhin auf Anregung des Magistrats (welche wiederum auf die Anregung der Händler zurückging), gleichfalls eine solche Zollsenkung vorzunehmen, um so zu verhindern, dass der Nachbar seinen Wettbewerbsvorteil zum Schaden Mündens noch weiter ausbaute. Dafür waren jedoch genaue Kenntnisse über die Höhe der Zölle und Transportkosten sowohl auf mündenscher als auch auf karlshafenscher Seite erforderlich, die der Magistrat sich aneignen und nach Hannover übermitteln sollte¹⁰⁶.

Dieser befragte daraufhin nach bewährter Manier die Kaufleute, die, was die Mündener Speditionskosten betraf, natürlich bestens informiert waren und für die Angaben über die Karlshafener Preisverhältnisse ihre hessischen Handelspartner hinzuzogen. So lieferten neben diversen Quittungen der Kaufleute Georg Christoph und Henrich Christoph Köster über den Versand von Leinwand und der damit verbundenen Kosten auch Briefe mehrerer hessischer Händler, welche sie entweder auf Bitten ihrer mündenschen Korrespondenten verfasst hatten, oder die im Zuge des gewöhnlichen Geschäftsverkehrs entstanden waren, die notwendigen Fakten. Doch bat Georg Christoph Köster den Magistrat darum, dass die hessische Regierung nichts von dem Brief seines kasselschen Geschäftsfreundes Satler erfuhr, da dieser anderenfalls Nachteile zu befürchten habe¹⁰⁷. Dass diese Befürchtungen durchaus berechtigt waren, erhellt aus dem Brief Satlers selbst: Der mitteilsame Handelsmann beschränkte sich nicht auf Informationen über die Transportkosten in Karlshafen, sondern wies auch darauf hin, dass die Waren von der hessischen Stadt aus schneller nach Bremen transportiert würden. *Wenn Münden keine Anstalt macht, daß ihre Schlacht, so aufgedeckt wird, daß bei Kleinem Wasser 3*

103StaM, MR 2669, Christoph Julius Ballauff, Advokat und Notar, 07.12.1782; Auszug eines Briefes von Herrn J. H. Koch und Sohn ..., Wanfried, 08.12.1782.

104StaM, MR 2669, Johann Jacob Rock an Joh. Georg Köster, Wannfried, 1785.

105StaM, MR 2669, Johan Georg Köster, den Wanfrieder Zoll betreffend, 02.03.1785.

106StaM, MR 2676, Kommerzkollegium an Bürgermeister und Rat, 25.07.1786.

107StaM, MR 2676, G. Ch. Köster an Bürgermeister und Rat, 04.05?.1786.

*Schiffe zugleich aufladen können, ... so verlieret es Seine Spedition ganz*¹⁰⁸. Interessant ist diese Warnung nicht nur, weil hier ein hessischer Untertan einem kurhannoverschen Kaufmann Tipps zur Steigerung der Konkurrenzfähigkeit gegenüber Karlshafen gab, sondern auch, weil der Ausbau der Bremer Schlagd so auf auswärtige Anregung zurückgeführt werden kann. Und auch der Zollerlass auf hessische Leinwand, die über Münden nach Bremen spedierte wurde, wurde einige Jahre später gewährt¹⁰⁹.

Im handelspolitischen Prozess in Lüneburg und Münden kam es im Vergleich zur Vorkriegszeit nicht zu einer völligen Kehrtwende. Doch sind politische Akzentverschiebungen und neue ideologischer Strömungen erkennbar. An den handelspolitischen Aktivitäten zeigt sich ebenso wie am erhöhten Kommunikations- und Informationsbedarf eine erhöhte landesherrliche Förderungsbereitschaft, die zielgerichteter und auch hartnäckiger wurde, wie Lüneburg hatte erfahren müssen. Daran, dass es zwischen Hannover und dem gleichermaßen engagierten wie erfolgreichen Münden nicht zu Konflikten kam, wird ersichtlich, dass die Landesregierung viel Wert auf die Eigeninitiative sowohl der Unter-Obrigkeiten als auch der Kaufleute legte. Auch lässt sich eine verstärkte Ausrichtung am Markt festzustellen. Der Zollerlass auf hessische Leinwand etwa resultierte aus der Marktbeobachtung, bei der Manufakturförderung achtete man auf Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit und die Errichtung der Legge sollte die hannoversche Leinwand konkurrenzfähiger machen. Zwar waren Absicht und Gedanke nicht neu; schon 1713 hatte man in Hannover aus den gleichen Gründen überlegt, überall im Lande Leggen einzurichten¹¹⁰. Doch dass diese Idee 1774 realisiert wurde, zeigt die erhöhte Anpassungsbereitschaft an marktwirtschaftliche Gegebenheiten ebenso wie die größere Bedeutung, die man diesen einräumte.

Solche markt- bzw. weltwirtschaftlichen Einflüsse wurden auch von den Magistraten erkannt, reflektiert und mit dem eigenen Handel in Bezug gesetzt. Dabei versuchten sie die ökonomische Relevanz vor allem des Speditionshandels gegenüber dem Gewerbe zu behaupten und damit innerhalb der landesherrlichen Wirtschaftspolitik eigene Akzente zu setzen. So lässt sich feststellen, dass in beiden Städten auf die Vorteile, die Handel bzw. Spedition für das „platte“ Land brachten, hingewiesen wurde, was vor dem Siebenjährigen Krieg noch überhaupt nicht vorgekommen war.

In der Praxis zeigt sich in Münden im Vergleich zur ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts eine hohe Kontinuität in den handelspolitischen Grundeinstellungen und Interaktionsmustern. Mün-

108StaM, MR 2676, Gottlob Satler an Herrn Georg Christoph Köster in Münden, Cassel, 05.04.1786.

109StaM, MR 2676, Kgl. Kammer an Bürgermeister und Rat, 20.05.1790.

110StaM, B 1838, Kurfürstl. Regierung an Bürgermeister und Rat, 28.02.1713.

den war noch immer höchst engagiert, sehr anpassungsbereit und versuchte aktiv und mit Erfolg, äußere Bedingungen zu seinen Gunsten zu beeinflussen. Die Eigeninitiative, die Bereitschaft zur Verbesserung der Verhältnisse und der „Fortschrittsoptimismus“, die die ehrgeizige kleine Stadt in Wort und Tat auszeichneten, korrespondieren zwar mit aufklärerischen Strömungen, waren jedoch auch schon beim Messe-Projekt 1733/38 zu erkennen gewesen. Die Kommunikation und Information zwischen Kaufleuten, Magistrat und Landesregierung war nach wie vor intensiv und auch produktiv, was sich an der Planung und Durchführung handelspolitischer Maßnahmen zeigt, denen stets ein dichter Austausch voran ging.

In Lüneburg hatte dagegen eine Veränderung stattgefunden. Zunächst gingen von Magistrat und Händlern keine Initiativen aus. Zwar tauschte man sich aus, jedoch nur fallweise bzw. auf Veranlassung von König und Landesregierung. Auch schlug sich die kaufmännisch-ratsherrliche Kommunikation nicht in konkrete Aktivität nieder und besaß einen ausgesprochen pessimistischen Unterton. So war es der König, der neue Projekte zur Förderung des Handels ersann und vorantrieb. Auch vor dem Siebenjährigen Krieg war die Landesherrschaft die treibende Kraft in der städtischen Wirtschaftspolitik gewesen. Durch den verstärkten Druck „von oben“ erhöhte sich nun aber das handels- bzw. wirtschaftspolitische Engagement des Magistrats und seine Bereitschaft mit den Kaufleuten zusammen zu arbeiten beträchtlich, wobei die „aufgeklärte“ Wirtschaftspolitik offensichtlich in erster Linie das ratsherrliche Image aufpolieren sollte. Zwar versuchte der Magistrat auch in der Praxis seine Performanz zu verbessern. Auf die regelmäßige Information über den Zustand der Niederlage legte er nun mehr Wert und war Verbesserungsvorschlägen gegenüber aufgeschlossener; die innerstädtische Kommunikation wurde optimiert. Auch die Gründung des Werkhauses zeigt, dass er sich bemühte, die Stadtwirtschaft aktiv zu fördern, wobei auch deutlich wird, dass er den Schwerpunkt auf Bildung und Erziehung legte und damit Aufklärungsidealen nacheiferte. Vor allem aber eröffnete die Aufklärung neue Interpretationsspielräume, die der Magistrat zu instrumentalisieren wusste und so eine neue Rechtfertigung für den ökonomischen Misserfolg fand. Der schlechte Zustand der Stadtwirtschaft wurde nun nicht mehr auf widrige äußere Umstände zurückgeführt, sondern auf die Mentalität der Lüneburger Bürger. Ganz im Sinne der Aufklärung wurde zwar eingeräumt, dass hier Fortschritt prinzipiell möglich war, doch letztlich diente diese Argumentation wieder nur dazu, die Verantwortung des Magistrats für die schlechte Wirtschaftslage zurückzuweisen¹¹¹.

In beiden Städten hatte sich also das handels- bzw. wirtschaftspolitische Engagement erhöht, was jedoch im Falle Mündens auf ökonomische, im Falle Lüneburgs auf politische Impulse

¹¹¹Das Verhältnis des Magistrats zur Aufklärung wird in den folgenden Kapiteln näher betrachtet werden.

zurückzuführen ist. Vor allem unterschieden sich die Städte darin, dass Münden sich den veränderten Rahmenbedingungen praktisch anpasste, Lüneburg vorrangig rhetorisch.

Das handelspolitische Konzept selbst wurde nicht auf ein völlig neues Fundament gestellt, sondern erlangte lediglich mehr Flexibilität. Die Landesherrschaft war nunmehr, und auch das entspricht dem Zeitgeist, weniger dogmatisch an den „wirtschaftswissenschaftlichen“ Theorien ausgerichtet, sondern orientierte sich vor allem am (praktischen) Nutzen¹¹². Bei der Umsetzung neuer wirtschaftspolitischer Grundsätze war sie daher insofern nicht konsequent, als dass die Diffusion marktwirtschaftlicher Prinzipien in den handelspolitischen Prozess keineswegs dazu führte, dass die Politik sich aus der Wirtschaft zurückzog und auch restriktive Maßnahmen, wie das Verbot der Ein- und Ausladung in Karlshafen wurden weiterhin ergriffen.

Die Umbruchphase, die Wirtschaft, Politik, Gesellschaft und die ihnen zugrunde liegenden normativen Ordnungsvorstellungen erfasste, drückte sich im handelspolitischen Prozess in Lüneburg und Münden also einerseits darin aus, als dass einzelne aufklärerische bzw. liberale Elemente integriert wurden, andererseits in einer verstärkten Einbindung der Kaufleute. Doch auch der Handel war im Umbruch begriffen, so dass die politisch-kommerzielle Interaktion nun aus dessen Perspektive zu beleuchten ist.

6. 3. Die Positionierung des Handels

Auf der theoretischen Ebene verlor der Handel gegenüber Landwirtschaft und Produktion an wirtschaftlicher und damit politischer Bedeutung¹¹³. Gleichzeitig wurden die neuen Leit- und Funktionsprinzipien – Wettbewerb, Leistung, Eigennutzen, Marktmechanismen – auch auf die kommerzielle Sphäre übertragen, so dass sich hier ebenfalls die Trennung vom Staat abzeichnete. In der Praxis verringerten sich durch die Beschleunigung und Verdichtung kommerzieller Interaktionen staatliche Steuerungsmöglichkeiten, während die Kaufleute an marktwirtschaftlichen Prozessen und kapitalistischer Entwicklung unmittelbar beteiligt waren. Es stiegen die Handelsaktivitäten, der Aktionsradius und die Umsätze¹¹⁴; teilweise investierten die Händler in die Produktion und wurden so zu Unternehmern.

Solche Tendenzen lassen sich auch in Münden und Lüneburg erkennen. Die Mündener Kaufleute zeigten sich vor allem während des Amerikanischen Unabhängigkeitskrieges sehr spekulations- und risikofreudig. Sie hatten mehrmals erfolgreich mit Importwaren spekuliert, indem

112Duchhardt 1998, S. 123.

113Burkhardt 1988, S. 63 ff..

114Gall, ständische Gesellschaft, S. 14.

sie diese in der Hoffnung auf kriegsbedingte Preissteigerungen auf Vorrat kauften, und sie, als solche eintraten, mit hohen Gewinnspannen wieder verkauften. Auch profitierten sie von der Übernahme der hessischen Truppentransporte („Soldatenhandel“), stiegen im großen Stil in den Getreidehandel ein, als Missernten in Westfalen die Getreidepreise in die Höhe schnellen ließen und kauften große Mengen Fisch, als dieser 1778 aufgrund der Rheinsperre nicht mehr seinen üblichen Weg von Holland nach Süddeutschland nehmen konnte¹¹⁵. Die Mündener scheinen demnach mit allem gehandelt zu haben, was Gewinn versprechend erschien, wobei sie nicht nur die wirtschaftliche, sondern auch die politische Situation zu ihren Gunsten zu nutzen wussten, aber auch Risiken eingingen. Damit kamen sie dem „Ideal“ des kapitalistischen Großhändlers sehr nahe¹¹⁶. Ihr Handelskapital investierten sie jedoch nur sehr begrenzt in die Produktion. Im ohnehin unbedeutenden Manufakturstandort Münden betrieben nur die beiden Kaufleute Johann Henrich und Justus Henrich Ballauf je eine Tabaksfabrique, die nur drei Arbeiter beschäftigten und wenig Absatz hatten¹¹⁷.

In Lüneburg verhielt es sich andersherum. Vermutlich, weil der dortige Eigenhandel nur wenig entwickelt, bei der (auftragsgebundenen) Spedition aber weder Risiken bestanden noch Spekulationen möglich waren, sind ähnliche Handelspraktiken wie bei den Mündenern nicht überliefert. Als Manufakturbetreiber treten die Lüneburger häufiger in Erscheinung, wobei indes das dortige Manufakturwesen nur unwesentlich besser ausgebildet war als das Mündener. Zudem waren Insolvenzen an der Tagesordnung, so dass dem Einstieg in die Produktion oft schnell der Ausstieg folgte¹¹⁸. 1787 gab es in der Stadt insgesamt acht „Manufakturen“, von denen fünf von Kaufleuten betrieben wurden. Dazu zählten zwei Honigsmeyereien von Spediteur Rörup und Kaufmann Albers, eine Spielkartenfabrique von Spediteur und Weinhändler Crato; Kramer Arnemann führte eine Seifensiederei und versuchte sich außerdem an einer „Chemiefabrique“; Tabak wurde wiederum von Kaufmann Albers produziert¹¹⁹. Albers, der auch vorübergehend in den Garnhandel eingestiegen war und zu einem der vier Großhändler der Stadt gehörte, wies somit Züge eines kapitalistischen Unternehmers auf, was auch in seiner Mentalität zum Ausdruck kommt, wie weiter unten dargestellt werden wird.

Diesen Aktivitäten nach zu urteilen sind die Mündener und Lüneburger Kaufleute zumindest in Teilen dem „neuen“ Wirtschaftsbürgertum zuzurechnen, das die Ständeordnung durchbrach¹²⁰. Die Stellung und Funktion der Händler innerhalb der Sozial- und Wirtschaftsordnung

115StaM, MR 2668, Wirtschaftsberichte von 1778 und 1781.

116Braudel, *passim*.

117StaM, MR 2670, Bericht an das Kommerz-Kollegium, 13.04.1787, Frage 69.

118StaL, H1, Nr. 128, *passim*.

119Patje, S. 341 f.; StaL, H1, Nr. 128, Vol. III, S. 111; S. 138 ff.

120Straubel, Rolf: Kaufleute und Manufakturunternehmer. Eine empirische Untersuchung über die sozialen Trä-

war ebenso wie diese selbst im Wandel begriffen, was offensichtlich zu Klärungsbedarf führte. So erschienen im Hannoverschen Magazin bzw. dessen Vorläufer, den Hannoverschen Beiträgen, in den 1760er und 1770er Jahren im Vergleich zu späteren Dekaden überproportional viele Artikel, die sich mit kommerziellen Gegenständen befassten, wobei sie sich oft gleichzeitig mit dem Stellenwert des Handels und der Kaufleute auseinandersetzten. Hieran wird das Bemühen deutlich, den Handel und die Händler in den neuen Ordnungsvorstellungen zu verorten und sie in diese einzuordnen.

Interessanterweise scheint vor allem die Idee staatliche Eingriffe in das Wirtschaftsleben zu reduzieren, die Autoren dazu gebracht zu haben, über den Stellenwert der Händler nachzudenken. So sprach sich 1761 ein Artikel in den Hannoverschen Beiträgen gegen eine protektionistische Handelspolitik aus, da sie sich auf den Handel schädlich auswirken würde. Zwar wurde dieser vorrangig in politischen Dimensionen gedacht; der Verfasser wies ausführlich auf seine überragende (außen-) politische Bedeutung hin und bezeichnete ihn als wichtigsten Wirtschaftszweig¹²¹. Doch sei es besser, auf die Eigeninitiative der Kaufleute zu vertrauen, denn deren *erfindsame[r] Fleiß ... erstreckt sich oft weiter, als die Klugheit derer, die sie leiten wollen*¹²². Die Handelsförderung wurde also den Kaufleuten „übertragen“, die durch ihre Kenntnisse und Fähigkeiten als besser geeignet angesehen wurden als der Staat. Damit einhergehend wurde dem Handelsstand ein hohes Ansehen eingeräumt: Er sei *ganz ehrwürdig, weil es der Stand eines seinem Vaterlande nützlichen Bürgers ist*¹²³.

Anders verhielt es sich bei der Manufakturförderung. Auch hier wandten sich viele Artikel gegen staatliche Intervention; vom Staat betriebene oder geförderte Manufakturen seien unrentabel und auf Dauer nicht konkurrenzfähig¹²⁴. Die Rolle der Kaufleute bei der Manufakturförderung wurde jedoch ambivalent beurteilt. Einige Beiträge wiesen darauf hin, dass die erfolgreichsten Manufakturen oft von Kaufleuten betrieben würden, da diese über die entsprechenden Markt- und Produktinformationen verfügten, das notwendige Kapital und den besonderen „Kaufmannsgeist“ besäßen¹²⁵. Auch über der Kaufmann als erster Abnehmer zugleich eine Art

ger von Handel und Großgewerbe in den mittleren preußischen Provinzen (1763-1815). Stuttgart: 1995, S. 229. Auf diesen Aspekt wird am Ende dieses Kapitels näher eingegangen werden.

121N.N.: An den Marquis Lamellini. auf welche Art Czaar Peter seine Unterthanen gesittet und reich gemacht habe. Handlung, Waffen, und die Wissenschaften tragen gleich viel zur Vergrößerung eines Staates bey. Der Handel, den heut zu Tage die Macht von Frankreich vermehrt, wird nicht genug geachtet. In: Hannoversche Beiträge 1761, 83. Stück, II., Sp. 1314-1320, Sp. 1317 f..

122Ebd., Sp. 1319.

123Ebd., Sp. 1320.

124Heise in: Hannoversches Magazin, Sp. 1047; N.N.: Anmerkungen bey dem Schreiben eines Kaufmanns, über die Errichtung der Manufakturen, im 4. und 5ten Stücke des Hannov. Magazins d. J., 65. Stück. In: Hannoversches Magazin 1777, Sp. 1025-1032, Sp. 1028 f..

125N.N.: Schreiben eines Kaufmanns über die Errichtung der Manufakturen. In: Hannoversches Magazin 1771, 4. Stück, Sp. 49-62; 5. Stück, Sp. 65-80, Sp. 70 ff..

Qualitätskontrolle aus, die effektiver sei als eine staatliche¹²⁶. Andere Autoren standen dem skeptisch gegenüber, denn die Händler hätten *das nicht ganz ungegründete Vorurtheil wider sich, daß sie die Landesmanufacturen nicht gern aufkommen lassen, und daß sie den allgemeinen Nutzen dem ihrigen aufopfern*¹²⁷, da sie vorrangig mit ausländischen Manufakturwaren handelten, mit denen mehr Profit zu erzielen sei. Aufgrund dessen wurde das Ansehen der Kaufleute davon abhängig gemacht, ob sie mit Importwaren handelten – in dem Fall waren sie *Feinde des Vaterlandes*¹²⁸ – oder aber Fertigprodukte exportierten bzw. Manufakturen mit Rohstoffen versorgten und dann hohe Wertschätzung verdienten¹²⁹.

Der ökonomische und soziale Status der Kaufleute wurde hier auf zweierlei Weise relational gedacht. Zum einen wurde er davon abhängig gemacht, ob und inwieweit sie der gewerblichen Produktion hinderlich oder förderlich waren, woran sich auch der Bedeutungsverlust des Handels gegenüber dem Gewerbe zeigt. Zum anderen wurde der ökonomische Nutzen und das gesellschaftliche Ansehen miteinander verknüpft. Besonders deutlich kommt dies in einem Artikel aus dem Jahr 1774 zum Ausdruck:

*[D]ie Ehre ein Kaufmann zu seyn, und durch diesen namen sich den Weg zu den höchsten bürgerlichen Würden zu bahnen, würde [den Kaufmann] scharfsinnig machen neue Erwerbungs mittel für seine Mitbürger auszusinnen, um auf diese Weise durch neue Zweige seinen Handel und seine Ehre zu erhalten*¹³⁰.

Anders als in der Klassengesellschaft leitete sich der gesellschaftliche Status hier noch nicht allein aus der Wirtschaftstätigkeit ab. Vielmehr wurden beide als interdependent angesehen, was wiederum zeigt, dass auch der Handel nach dem Siebenjährigen Krieg zwischen zwei Ordnungen stand. Auch der Umstand, dass die Artikel im Hannoverschen Magazin zu einer größeren Freiheit der ökonomischen Sphäre tendierten, sich aber nicht sicher waren, ob diese Freiheit auch den wirtschaftspolitischen Zielsetzungen zuträglich war, verweist darauf – der positiven Funktion des Eigennutzens wurde nur bedingt getraut. Doch anstatt auf staatliche Kontrolle zu setzen (zollpolitische Eingriffe und Prämien zur Aktivierung der Handelsbilanz wurden nur noch vereinzelt und sehr eingeschränkt empfohlen¹³¹), versuchte man die Kaufleute dadurch an das Gemeinwohl zu binden, dass man ihr gesellschaftliches Ansehen an das er-

126Büsch, J. G.: Allgemeine Anmerkungen über den Zustand der Handlung in den europäischen Staaten, und über einige Vorurtheile der neuern Handlungspolitik. In: Hannoversches Magazin 1770, 73.-76. Stück, Sp. 1153-1216, Sp. 1205 f..

127Heise in Hannoversches Magazin, Sp. 1065.

128Ebd., Sp. 1027.

129N.N.: Der nothwendige Unterscheid zwischen dem Kaufmann und Krämer. In: Hannoversches Magazin 1774, 15. Stück, Sp. 233-240, Sp. 235 f..

130Ebd., Sp. 240.

131Vgl. zum Beispiel: Heise in Hannoversches Magazin, Sp. 1055 ff..

wünschte ökonomische Verhalten koppelte, also eine Art soziale Kontrolle einsetzte. Dies scheint damit in Zusammenhang zu stehen, dass man dem Staat immer weniger zutraute, ordnend in das Wirtschaftsgeschehen eingreifen zu können. Denn nicht nur bei Erörterungen über die Manufakturförderung, sondern auch bei den Außenhandel thematisierenden Beiträgen wurde die Bedeutung der kaufmännischen Correspondence gegenüber staatlichen Eingriffen hervorgehoben. Beispielsweise wurde die Abhängigkeit des hannoverschen Handels von Bremen und Hamburg ebenso wie die Tatsache, dass dieser lediglich Handel aus der zweiten Hand war, damit erklärt, dass die Seestädte über die überregionale Marktlage besser informiert waren. Der Autor forderte daher, die Landstädte sollten sich derlei Informationen selbst aneignen¹³².

Gerade die Marktinformationen waren es, die den Kaufleuten in Lüneburg und Münden ihr fortdauerndes Gewicht in der Politik sicherten – die marktwirtschaftlichen Entwicklungen machten ihre Correspondence unabdingbar. Zwar basierten die in den Kommerzberichten geschilderten Marktentwicklungen ebenso wie die Prognosen auch auf Zeitungsartikeln¹³³. Die nach dem Siebenjährigen Krieg allgemein zunehmende Bedeutung der Zeitschriften zeigt sich also auch im handelspolitischen Prozess, dessen Informationsgrundlage sich erweiterte. Doch um Kenntnisse über den Zustand des städtischen Handels zu erlangen und um überregionale Bedingungen mit diesem in Bezug zu setzen, brauchte man nach wie vor das Wissen der Händler. Zudem waren auch ihr Sachverstand, ihre Geschäftsbeziehungen sowie ihre direkte Unterstützung etwa durch Abnahmeverpflichtungen für Manufakturwaren gefragt. Die Kaufleute wurden daher weiterhin zu Beratung, Planung und Ausführung von Fördermaßnahmen hinzugezogen, wozu auch Gutachten über den Zustand des Handels und Vorschläge, diesen zu verbessern gehörten. Nicht nur die Correspondence, sondern auch die Meinung der Händler waren also den politischen Entscheidungsträgern sehr wichtig.

Es ist bereits gezeigt worden, dass sich in Münden die Kooperation mit der Kaufmannschaft nochmals verstärkt, in Lüneburg erheblich verbessert hatte. Und auch die Landesherrschaft legte weiterhin großen Wert auf ihre Einbindung. So forderte König Georg III. nicht nur explizit Verbesserungsvorschläge der erfolgreichsten städtischen Händler an, sondern stellte den Handelsstand auch unter besondere Protektion und gab seinem Wunsch Ausdruck, dass er *in mehreren Ehren als bisher gehalten, und von mehreren erwehlet werden möge*¹³⁴.

Trotz der Tendenzen zur Trennung von Politik und Handel und der Abwertung des Handels

132N.N.: Beylage zu dem vorigen Briefe, oder Gedanken über den Verfall der Handlung in den Landstädten. In: Hannoversches Magazin 1765, 35. & 36. Stück, Sp. 545-570, Sp. 545 f.; Sp. 556.

133Vgl. beispielsweise StaL, H1, Nr. 128, Vol. IV, S. 211; StaM, MR 2676, Bürgermeister und Rat an Kommerzkollegium, 01.03.1788, Beilage: Extrakt aus den Hessischen Anzeigen.

134StaL, H1, Nr. 128, Vol. I, S. 7.

gegenüber der Produktion war es also seitens der Politik zu einer Annäherung statt zu einer Abgrenzung gekommen. Demnach blieben auch die Möglichkeiten der Kaufleute ihre Interessen in den politischen Prozess einzubringen, erhalten; hatten sich im Falle Lüneburgs potentiell sogar noch vergrößert. Vor dem Siebenjährigen Krieg hatten die Händler sich dabei allerdings stark an kameralistischen Leit- und Ordnungsvorstellungen ausgerichtet, um die Kongruenz von kaufmännischen und politischen Interessen herzustellen. Nun aber bestanden zwei Ordnungskonzepte nebeneinander, von denen das eine ökonomische Freiheit und Eigennutzen, das andere staatliche Steuerung und das Gemeinwohl als leitende Prinzipien der Wirtschaftsordnung postulierte.

Auch die Kaufleute standen also zwischen zwei Ordnungen, was sich in ihren Stellungnahmen und Verbesserungsvorschlägen ausdrückt. So sahen die meisten Lüneburger Händler einerseits den schlechten Zustand des Handels in den hohen Steuern, der Nähe zu den großen Wirtschaftszentren und der Konkurrenz durch den Landhandel sowie durch auswärtige und jüdische Händler begründet und schlugen entsprechend vor, das städtische Handelsmonopol zu forcieren und die Steuern zu senken¹³⁵. Andererseits floss ebenso wie beim Lüneburger Magistrat in die Darstellungen und Vorschläge der Händler physiokratisches und aufklärerisches Gedankengut ein. Faktor Gerstenkorn etwa wies darauf hin, dass Manufakturen den Flachs- und Garnhandel beeinträchtigen würden, da sie diese Produkte ja selbst verarbeiteten. Um dieses Problem zu lösen, schlug er vor, dass die Bauern dazu ermuntert werden sollten, mehr Flachs anzubauen und besseres Leinen herzustellen¹³⁶. Der Spediteur Johann Ludolff Schulz plädierte dafür, den Salzhandel freizugeben, die Lüneburger Heide aufzuforsten und zu besiedeln, um dadurch die für die Saline unabdingbare Holzversorgung sicherzustellen und den Getreideanbau in diesem Gebiet zu etablieren. Die Landesregierung solle die Ansiedlung von Bauern durch einige Freijahre sowie kostenloses Holz zum Häuserbau fördern und sie darüber hinaus verpflichten, jährlich zwischen 30 (z. B. für Köthner) und 600 Eichen oder Buchen zu pflanzen, und *um diese Arbeit dem Bauern zu versüßen möchte sellben woll eine Kleine Nachsicht in die Herren Dienste ... verstatet werden*¹³⁷.

Gerstenkorn und Schulz bezogen also das „platte“ Land in die Überlegungen zur Förderung der Stadtwirtschaft ein; letzterer sprach sich in Ansätzen sowohl für eine erhöhte (persönliche) Freiheit der Bauern als auch für eine erhöhte ökonomische Freiheit des Handels von obrigkeitlicher Intervention aus. Noch sehr viel stärker im Zeichen der Freiheit standen die Vor-

135StaL, H1, Nr. 128, Vol. I, S. 12 ff. [Lauenstein, 1771]; S. 18. [Dannemann, 1771]; H1, Nr. 127, Teil II, Lauenstein, o. D. [1776]; H1, Nr. 127, Teil I, J. Gerstenkorn, o. D. [1776].

136StaL, H1, Nr. 127, Teil I, J. Gerstenkorn, o. D. [1776].

137StaL, H1, Nr. 127, Teil II, Johann Ludolff Schulz, Pro Memoria, o. D. [1776].

schläge von Justus Heinrich Albers. Er sah darin, *daß allen Handelnden Personen kein Zwang aufzulegen, vielmehr daß der Handlung freyer Lauf zu lassen, daß sicherste und beste Mittel*¹³⁸ zur Förderung des Handels. Diese Freiheit verortete er nicht nur, wie es im gesamten 18. Jahrhundert üblich war, in der Steuerfreiheit, sondern auch in der Freiheit von staatlichen Eingriffen.

Erstere stand in seinen Ausführungen zwar eindeutig im Vordergrund¹³⁹, doch verband er beide Bedeutungsvarianten miteinander. So würden wegen der Steuernachteile und der schikanösen Kontrollen der Impostbedienten Absatzmöglichkeiten und Motivation der Kaufleute gleichermaßen geschwächt, weil dadurch *der Eigennutz welcher einen jeden Kauffmann antreibe, seine Handlung so viel möglich zu vermehren, bey seite gesetzet*¹⁴⁰ werde. Dies zeigt deutlich seine liberale Gesinnung. Er gab nicht nur offen zu, dass Kaufleute eigennützig handelten, sondern hielt diesen Eigennutz auch für den wesentlichen Antrieb für Wirtschaftswachstum. Würden nämlich die Steuern gesenkt und die Erhebung entbürokratisiert, würde nicht nur der Handel profitieren, sondern auch die Manufakturen, weil man mehr auswärtige Händler anlocken könnte¹⁴¹.

Entsprechend schienen ihm direkte Steuerungsversuche des Wirtschaftslebens dem Handel zu schaden. So hielt Albers die steuerliche Förderung der Manufakturen für kontraproduktiv. Mit dem Zucker-Impost zugunsten der Harburger Zuckerfabrik habe man dem Lande mehr geschadet, *als 20 dergleichen Fabriquen nicht einmahl gut machen können*¹⁴². Durch die höhere Besteuerung von außer Landes gehenden Wachses, mit der die Rohstoffversorgung der Wachsbleichen sicher gestellt werden sollte, würden die Wachsproduzenten entmutigt. Denn anstatt für höhere Preise an Kaufleute zu verkaufen, die das Wachs aufgrund seiner hohen Qualität oft nach Spanien und Frankreich exportierten, würden sie von den Wachsbleichen abhängig gemacht. Dabei sei es gar nicht nötig, inländisches Wachs für diese Bleichen zu verwenden. Man könnte auch minderwertige Ware aus den Ostseeländern kommen lassen, die für die Verarbeitungszwecke völlig ausreichen würde.

Obwohl hier deutlich die latente Konkurrenz zwischen Kaufleuten und Manufakturen zum Vorschein kommt (die Privilegierung letzterer verdarb ersteren nur allzu oft das Geschäft), ist doch bemerkenswert, dass Albers „markliberal“ argumentierte, etwa indem er auf die Vorteile und Anreizmechanismen einer freien Preisbildung verwies. Dabei hatte der Lüneburger Kaufmann sich sowohl von den auf Privileg und Monopol gestützten als auch von kameralistisch

138StaL, H1, Nr. 128, Vol. I, S. 26.

139StaL, H1, Nr. 128, Vol. I, S. 24.

140StaL, H1, Nr. 128, Vol. I, S. 105.

141StaL, H1, Nr. 128, Vol. I, S. 104 f..

142StaL, H1, Nr. 128, Vol. I, S. 27.

geprägten wirtschaftspolitischen Entwürfen distanziert, denn anders als bei den meisten seiner Kollegen gehörten Handelsbeschränkungen für das Land, Juden und/oder auswärtige Händler nicht zu seinem Repertoire. Vielmehr war er der Überzeugung, es sei

*die größte Wohlthat so zum Aufnehmen der hiesigen Handlung zu wünschen wäre, daß alle Verordnungen die dem Handel und Wandel, Lasten, Einschränkungen, Furcht und Hindernisse zu Wasser und zu Lande verursachen, cassiret würden, wodurch der Betrieb erleichtert und befördert, und also Glückseeligkeit und Wohlfarth im Lande verbreitet würde*¹⁴³.

Neben überlieferten Erklärungsmustern und Maßnahmen wurden in Lüneburg also auch neue, von der Aufklärung inspirierte Ordnungsvorstellungen als Vorlage für die Handelsförderung bemüht. Dabei handelte es sich in erster Linie um von generellen, ideologischen Erwägungen deduzierte Vorschläge. Die Lüneburger Kaufleute, und das hatten sie mit ihrer Stadtobrigkeit gemein, setzten sich mit neuen Leitprinzipien vorrangig auf der theoretischen Ebene auseinander. Im Gegensatz dazu waren die Mündener Händler, ebenfalls analog zu ihrem Magistrat, praktisch ausgerichtet.

Die Verbesserungsvorschläge der Mündener Kaufleute, von denen die meisten im handelspolitischen Prozess umgesetzt wurden und daher hier nicht wiederholt werden, waren nicht von prinzipiellen Überlegungen geleitet, sondern gingen aus der Praxis hervor – explizite Rückgriffe auf oder philosophische Reflexionen über aufklärerische und physiokratische Ideen finden sich nicht. Auch vertraten die Kaufleute bei aller Kreativität ebenso wie die Lüneburger nach wie vor alte Ordnungsvorstellungen, indem sie politische Eingriffe bzw. Restriktionen forderten und an überlieferten Erklärungsmustern und Maßnahmen festhielten. So erklärten beispielsweise die Mündener Bürgerdeputierten und Kaufleute Wüstenfeld, Elberfeldt und Ballauff 1770, dass der Handelsrückgang unter anderem in einer zu hohen Zahl von Händlern bedingt sei und daher der Landhandel, vor allem aber der Handel und die Spedition der Schiffer eingeschränkt werden müssten¹⁴⁴, und auch ein Jahr später sprachen sich die zwölf Kaufleute, die im Zusammenhang mit dem Kommerzbericht zu Verbesserungsvorschlägen aufgefordert worden waren, für ein Verbot des Schifferhandels aus¹⁴⁵.

Gleichzeitig vertraten sie zumindest in Teilen auch das neue ökonomische Ordnungskonzept. Ersichtlich wird dies daran, dass sich in der Mündener Kaufmannschaft gegen das Verbot einen Schiffer zu befrachten, der in Karlshafen ein- oder ausgeladen hatte, Widerstand regte. Zwar war der Vorschlag aus ihren eigenen Reihen gekommen, doch hielten manche Händler

143StaL, H1, Nr. 128, Vol. I, S. 28.

144NLA, Cal. Br. 8, Nr. 1345, S. 22 ff.

145StaM, MR 2668, Kommerzbericht 1771.

sowohl die Eidesleistung als auch die Beschränkung der freien Schifferwahl für kontraproduktiv, da sie der Spedition schaden und ihre Handlungsfreiheit über die Maße einschränken würden¹⁴⁶. Sie wollten den Einfluss der Politik auf den Handel reduziert wissen, wobei auch dem praktische, nicht ideologische Motive zugrunde lagen.

So könnten sie gar nicht wissen, ob ein Schiffer in Karlshafen ein- oder ausgeladen hatte und auch die Bremer Handelsleute wollten dies nicht erst umständlich herausfinden, bevor sie einem Mündener Schiffer Ladung gaben. Überdies führen die Weserschiffer oft in Kompanie, weshalb auf einem Schiff meistens sowohl Güter aus Karlshafen als auch aus Münden transportiert würden¹⁴⁷. Auch könne man den Bremer Händlern nicht vorschreiben, welchen Schiffer sie mit ihren Eigengütern befrachteten, so dass diese, wenn sie Waren nach Karlshafen zu versenden hätten, den Schiffer zwingen könnten, sie dort auszuladen¹⁴⁸. Der Schiffer könnte durch die Einschränkung versucht sein, sich seine Rückfracht nicht mehr in Münden, sondern in Karlshafen oder anderen Weserorten zu suchen, zumal von Karlshafen inzwischen ebenso viele Waren nach Bremen gingen wie von Münden. Viele Schiffer, besonders die, die keine Mündener Bürger waren, könnten sich daher für Karlshafen entscheiden, was zu einem Mangel an Schiffen führen könnte und überhaupt dem Mündener Handel erheblichen Schaden zufügen würde. Die Spedition würde gehemmt, da die Eigengüter der Mündener liegen bleiben könnten, wenn sich kein Schiffer fände, der sich an die Regelung hielt¹⁴⁹.

Zudem würden sie in ihren geschäftlichen Möglichkeiten eingeschränkt, denn ihre Speditions- und Kommissionstätigkeiten entlang der Weser erstreckten sich nicht nur auf Waren, die über Münden gingen, sondern auch auf solche, die in Karlshafen oder anderen Weserorten ausgeladen würden. Auch sei es möglich, dass ein auswärtiger Handelspartner darauf bestünde, seine Güter schnell spedieren zu lassen. Das wäre aber nicht möglich, wenn der am ehesten abfahrende Schiffer einer sei, der in Karlshafen ein- und ausgeladen hätte. Der Mündener Händler könnte so den Auftrag nicht annehmen und *mußte den Provit fahren lassen*¹⁵⁰. Es wäre gar möglich, dass er rechtlich belangt würde, wenn er von einem Bremer mit einer Express-Spedition betraut würde, die Waren aber nicht rechtzeitig ankämen, weil er auf einen Schiffer hätte warten müssen, der nicht in Karlshafen ein- oder ausgeladen hatte.

Münden konnte dieser Auffassung nach als Handelsplatz nur attraktiv bleiben – und damit auch Karlshafen gegenüber wettbewerbsfähig – wenn es sich der Handelspraxis anpasste.

Dies war nach Ansicht der Händler aber nur möglich, wenn der Handel von außerökonomi-

146NLA, Cal. Br. 8, Nr. 1345, S. 2 ff.

147NLA, Cal. Br. 8, Nr. 1345, S. 3 f; 7; 13 ff.

148NLA, Cal. Br. 8, Nr. 1345, S. 7 ff.

149NLA, Cal. Br. 8, Nr. 1345, S. 3; 9 ff.; 15 f.

150NLA, Cal. Br. 8, Nr. 1345, S. 4.

schen Beschränkungen frei blieb, also obrigkeitliche Interventionen unterlassen wurden.

Der Magistrat vertrat dazu eine gegenteilige Meinung. Die geplanten Maßnahmen hätten eben nicht die schädlichen Auswirkungen auf den Mündener Handel, wie die Händler behaupteten, weil Münden gegenwärtig noch einen größeren Teil des Transitverkehrs auf sich ziehe als Karlshafen. Man müsse jedoch diese durch den Handel erreichte Vorrangstellung gegenüber Karlshafen politisch absichern. Denn es sei ja auch die Politik des hessischen Landgrafen, die die Konkurrenzsituation zwischen beiden Städten erst habe akut werden lassen¹⁵¹. Die Abhängigkeit von auswärtigen Handelspartnern wurde ebenfalls als weniger gravierend betrachtet. Es wäre den Bremern völlig egal, ob ein Schiffer ihre Waren in Karlshafen oder in Münden auslud. Von Belang sei lediglich, dass sie den Zielort erreichten¹⁵². Darüber hinaus *verstehet sich doch alle mahl von selbst, das Fremde sich der Verfassung eines Orts wo sie handeln unter werffen*¹⁵³. Nicht die Politik sollte sich also an den Handel anpassen, sondern umgekehrt, was den Ansichten der Beschwerde führenden Händler diametral widersprach. Allerdings machte der Magistrat Zugeständnisse an die Handelspraxis. Wenn Mangel an Weserschiffen bestünde, könnten Ausnahmen gemacht werden. Bezüglich der Sorge, dass statt in Münden an anderen Weserorten ein- und ausgeladen würde, machte der Stadtrat den Vorschlag, die Bestimmung auf andere (hannoversche) Weserorte auszuweiten¹⁵⁴, was bald darauf von der Landesregierung beschlossen wurde¹⁵⁵.

Während sich in beiden Städten Kommunikation und Kooperation zwischen Kaufleuten und Obrigkeiten intensiviert hatten, zeigen sich bei den Händlern gleichzeitig Individualisierungstendenzen (Gewinnstreben, Wettbewerb, Eigennutzen) und Ansätze einer Emanzipation von der Politik (Handelsfreiheit). Doch stellte sich dies auf den ersten Blick weitgehend unproblematisch dar. In der landesherrlichen Handelspolitik sind ähnliche Ansätze festzustellen. In Münden zeichnete sich zwar ein aus der Handelspraxis hervorgehender Wertkonflikt zwischen Händlern und Magistrat ab, doch reagierte man darauf mit praktischen Anpassungen und Kompromissen. Auch in Lüneburg begegneten sich Magistrat und Kaufleute auf der selben Ebene. Hier hatten sich beide Teile aufklärerisches Gedankengut angeeignet und gaben sich neuen Anschauungen gegenüber aufgeschlossen. Sie scheinen sich nicht nur praktisch angenähert zu haben, sondern auch ideologisch.

Was die politisch-kommerzielle Interaktion im Rahmen des handelspolitischen Prozesses be-

151NLA, Cal. Br. 8, Nr. 1345, S. 7 f..

152NLA, Cal. Br. 8, Nr. 1345, 7 ff..

153NLA, Cal. Br. 8, Nr. 1345, S. 5.

154NLA, Cal. Br. 8, Nr. 1345, S. 4; 21; 10 ff..

155StaM, MR 2702, Kgl. Regierung an Bürgermeister und Rat, 10.07.1771.

trifft, ist also insgesamt nicht von einem grundlegenden Wandel zu sprechen, sondern lediglich von der Aufnahme einiger neuer Elemente. Doch stellten gerade diese Elemente das Verhältnis von Politik und Handel prinzipiell infrage, weil sie die Grundpfeiler einer neuen Ordnung bildeten. Anders als in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts ging es nun nicht mehr darum, kommerzielle Funktions- und außenhandelspolitische Leitprinzipien in die übergreifende ständische Sozial- und Wirtschaftsordnung zu integrieren, sondern darum, zwei unterschiedliche Ordnungen zu vereinbaren – das „wirtschaftswissenschaftliche“ Konzept von Handelspolitik besaß jetzt eine normative Fundierung und ein soziales Pendant, weil Individualisierung und Liberalisierung nicht nur auf die ökonomische, sondern auch auf die gesellschaftliche Sphäre übergriffen. So erhielt auch der Funktionsstand, der vor dem Siebenjährigen Krieg eine zentrale Rolle im Verhältnis von Handel und Politik gespielt hatte, ein Äquivalent: Das Wirtschaftsbürgertum als Repräsentant einer neuen, der bürgerlich-kapitalistischen Ordnung.

Das Wirtschaftsbürgertum, zu dem neben Verlegern, Manufakturisten und Bankiers auch Großhändler und Spediteure gezählt werden¹⁵⁶, transzendierte die überkommene städtische Wirtschaftsordnung¹⁵⁷. Mit dem Verlagswesen wurde die ökonomische Trennung zwischen Stadt und Land durchbrochen, mit der Gründung von Manufakturen durch Kaufleute zünftige Einschränkungen umgangen, während sich gleichzeitig das Handelskapital mit der Produktion verband, was als wichtige Vorstufe des Kapitalismus angesehen wird. Weiterhin wird dem Wirtschaftsbürgertum eine besondere Mentalität attestiert, der das individuelle Gewinnstreben, nicht der Erhalt der standesgemäßen Nahrung zugrunde lag und aus der entsprechende Geschäftsgebaren hervorgingen¹⁵⁸.

Das Wirtschaftsbürgertum stellt den idealtypischen Gegenentwurf zur „alten“ Ordnung dar. Programmatisch dafür war, dass es nicht (mehr) zünftig organisiert war – verkörperte die Zunft doch die alte, auf Privilegien und dem Prinzip der Nahrung basierende städtische Sozial- und Wirtschaftsordnung. Aus der Zugehörigkeit zur Zunft leitete sich der soziale Stand ab, aus der Stellung der Zunft in der städtischen Hierarchie das gesellschaftliche Ansehen. Zünftige Leitprinzipien und Privilegien strukturierten das Verhältnis zum Staat, indem sie die wechselseitigen Kompetenzen festlegten und über die Möglichkeit zur Interessendurchsetzung be-

156Gall, Lothar: Soziale Struktur und politische Repräsentation im Übergang zur Stadt der bürgerlichen Gesellschaft. In: Kocka, Jürgen/Puhle, Hans-Jürgen/Tenfelde, Klaus (Hg.): Von der Arbeiterbewegung zum modernen Sozialstaat. Festschrift für Gerhard A. Ritter zum 65. Geburtstag. München/London u.a.: 1994, S. 249-260, S. 251.

157Straubel, S. 229.

158Schmidt, S. 78 ff.; Wehler, Hans-Ulrich: Deutsche Gesellschaftsgeschichte. Bd. I: Vom Feudalismus des Alten Reiches bis zur Defensiven Modernisierung der Reformära. 1700-1815. München: 1987, S. 189 ff.; Braudel, S. 59 f..

stimmten¹⁵⁹.

Weil das Wirtschaftsbürgertum in diese Ordnung sozial, rechtlich und ideologisch nicht (mehr) eingebunden war, leitete sich seine gesellschaftliche Position nicht aus der städtischen Hierarchie, aus Privilegien oder anderen ständischen Attributen ab¹⁶⁰, sondern war „leistungs- und marktbezogen“¹⁶¹. Die Stadt bildete daher nicht mehr den Bezugsrahmen ökonomischer, sozialer und politischer Interessen. Das Wirtschaftsbürgertum orientierte sich am Staat, dessen Politik seinen marktwirtschaftlichen Interessen mehr entgegenkam als die restriktiven Regulierungen der Stadt¹⁶² und drängte schließlich um die Wende zum 19. Jahrhundert auch zu politischem Einfluss¹⁶³.

Allerdings waren die „neuen“ Wirtschaftsweisen so neu nicht. Verlag und Manufakturen bestanden schon im 17. Jahrhundert, und der Großhandel stellte noch viel weniger ein neues Phänomen dar, auch wenn sein Aktionsradius und mit dem entstehenden Kapitalismus seine Bedeutung im 18. Jahrhundert stiegen¹⁶⁴. Zudem standen die „modernen“ Wirtschaftsakteure in keinem „prinzipiellen Widerspruch zur ‚gebundenen‘ frühneuzeitlichen Wirtschaftsverfassung ...“, weil auch sie das Streben nach Monopolen und abgeschlossenen Wirtschaftsgebieten auszeichnete¹⁶⁵. Da also auch das „neue“ Wirtschaftsbürgertum von Monopolen und Privilegien profitierte und entsprechend kein Interesse an mehr Wettbewerb und weniger politischer Steuerung hatte¹⁶⁶, ist die ältere Forschungsmeinung, nach der es die Großhändler und Unternehmer waren, die sich für eine neue, liberale Wirtschaftsordnung einsetzten, mittlerweile revidiert worden.

Auch das Verhältnis des Wirtschaftsbürgertums bzw. der Großhändler zur ständischen Gesellschaftsordnung wird ambivalent beurteilt. Einerseits werden sie als Träger der Modernisierung dargestellt, die die traditionellen sozioökonomischen Strukturen durchbrachen und schließlich überwand. Andererseits wird konstatiert, dass auch sie zu Monopolbildungen und sozialer Abschließung tendierten und sich darüber hinaus am adligen Lebensstil orientierten, ihnen also eine ständische Lebensführung, ständische Werte und Verhaltensweisen zugeschrieben¹⁶⁷. Daher wird die Rolle der Marktwirtschaft und des Staates bzw. des Beamtentums für die Modernisierung hervorgehoben. Insbesondere letzteres wird oft als die treibende Kraft

159Vgl. dazu Kap. 3 und 4.

160Flügel, S. 113 ff.

161Kocka, Bürgertum und Bürgerlichkeit, S. 21 ff. (Zitat S. 26).

162Flügel, S. 113 ff.

163Gall in Kocka/Puhle/Tenfelde (Hg.), S. 251.

164Kocka, Bürger und Bürgerlichkeit, S. 23 f..

165Schmidt, S. 78.

166Gestrich, S. 28 f.; Klippel in Birtsch (Hg.) 1981, S. 335; Wischermann/Nieberding, S. 73 f.; S. 77 f..

167Braun, S. 262 ff.; Geschichtliche Grundbegriffe, S. 560.

hinter den Reformen identifiziert, da für deren Umsetzung ein Verwaltungsstab erforderlich war, der sich aus der studierten, aufgeklärten Elite rekrutierte, welche mit der aufgeklärten Öffentlichkeit vernetzt war, Reformideen in den politischen Prozess einbrachte und ein spezifisches Amtsverständnis ausbildete¹⁶⁸.

Das Wirtschaftsbürgertum lässt sich demnach weder in ökonomischer noch in sozialer Hinsicht der „alten“ Ordnung des traditionellen Stadtbürgertums antagonistisch gegenüberstellen und auch seine Wirtschaftsideologie besaß keine völlig neue Qualität; der ihm zugedachten historischen Rolle als Avantgarde der Modernisierung wurde es also nicht gerecht. Dies war jedoch für Transformationen auch gar nicht notwendig, denn sie vollzogen sich nicht dialektisch, sondern interaktiv, wobei es auch zu Zwischenformen und Abweichungen von den „großen“ Strukturen kommen konnte, wie in den folgenden Kapiteln gezeigt werden wird. Die Organisation der Händler, ihre gesellschaftliche Position und ihr Verhältnis zu Staat und Stadt in Wechselwirkung mit neuen ökonomischen Leitprinzipien sowie marktwirtschaftliche und politische Einflüsse dienen zwar auch hier als Orientierung. Indem aber der Schwerpunkt auf die Interaktionsprozesse zwischen Politik und Handel, mikro- und makrostrukturellen Bedingungen gelegt wird, können diese Transformationen präziser und differenzierter erfasst werden, als dies aus einer modernisierungsgeschichtlichen Perspektive möglich ist.

So war die gesellschaftliche Stellung der Mündener und Lüneburger Großhändler und Speditoren sowie ihr Verhältnis zur Politik städtischen Ursprungs, obwohl sie nie zünftig organisiert waren und keinen eigenen, durch Privilegien gestützten Stand gebildet hatten. Dadurch können der Bedeutungsverlust des Ständestatus⁷ und die nicht-zünftige Organisation banalerweise nicht als Indikatoren für einen Wandel im Verhältnis zwischen Politik und Handel herangezogen werden. Die Abkehr von der Zunft ist jedoch als Symbol für die distinkte soziale Stellung des Wirtschaftsbürgertums zu begreifen und stand im Kontext eines übergreifenden gesellschaftlichen Reorganisationsprozesses, in dem bestehende Leit- und Strukturprinzipien aufgebrochen wurden und sich auch das Verhältnis zwischen Staat und Gesellschaft bzw. Wirtschaft grundlegend wandelte: Die Gesellschaft behauptete gegenüber dem Staat eine private Sphäre, während sie gleichzeitig in die bislang allein vom Staat besetzte öffentliche Sphäre drängte.

In diesen Kontext ist auch die mit der Forderung nach Handelsfreiheit und Wettbewerb verbundene Frage, ob der Handel dem Zugriff der Politik zu entziehen war, einzubetten. Denn in dem Fall würde er zu einer „Privatangelegenheit“ der Händler; kommerzielle Belange wären dann allein kaufmännische Belange. Es ging also im Grunde darum, ob der Handel der öffent-

¹⁶⁸Kocka, Bürger und Bürgerlichkeit, S. 22; Boch, S. 27; Demel, S. 5; Müller, Winfried: Die Aufklärung: München: 2002, S. 52 f..

lichen oder privaten Sphäre zuzuordnen war und ob die öffentliche Sphäre allein von der Obrigkeit, oder auch von den Kaufleuten zu gestalten war. Das wiederum betraf nicht nur normative Ordnungsvorstellungen, sondern auch die spezifischen soziopolitischen Konstellationen auf der lokalen Ebene, denn es ging dabei auch um das Ausmaß der Autonomie und des politischen Einflusses der Händler, welche in der Handelsorganisation institutionalisiert waren. Wie hierbei makro- und mikrostrukturelle Faktoren interagierten, wird nun anhand der Anfang der 1770er Jahre in beiden Städten einsetzenden organisatorischen Veränderungen der Spedition dargestellt werden.

7. Die Organisation der Spedition im Spannungsfeld zwischen „öffentlich“ und „privat“

Weil Jürgen Habermas zufolge der ökonomische Wohlstand des Landes, die Mehrung der Steuereinnahmen und die Aktivierung der Handelsbilanz im Merkantilismus zum politischen Programm erhoben worden waren, war die ökonomische Sphäre von einer privaten im Sinne einer nicht-staatlichen zu einer Angelegenheit des öffentlichen, das heißt des staatlichen Interesses geworden. Das hatte zur Folge, dass der Staat in die Wirtschaft regulierend und gestaltend eingriff. Damit wiederum war nicht nur die private, ökonomische für die öffentliche, staatliche Sphäre von Bedeutung, sondern auch umgekehrt, denn wirtschaftliche Interaktionen vollzogen sich nun unter staatlicher Aufsicht und Reglementierung¹.

Im Zusammenhang mit den im vorigen Kapitel geschilderten neuen ideengeschichtlichen Strömungen wurde die Wirtschaft „reprivatisiert“. Die (staatlich geförderte) ökonomische Eigeninitiative, die zunehmende Ausrichtung an den Gesetzen des Marktes und die positive Bewertung des Eigennutzens implizierten die Trennung von Staat und Wirtschaft. Gleichzeitig wurde der Eigennutzen mit dem privaten Bereich, das Gemeinwohl mit dem öffentlichen Bereich assoziiert. Da die Wirtschaft jedoch noch immer von öffentlichem Interesse war und, ist hinzuzufügen, Eigen- und Gemeinnutzen sich nicht mehr antagonistisch gegenüberstanden, blieb sie Teil der öffentlichen Sphäre. Diese wurde allerdings nun nicht mehr als eine rein staatliche begriffen. Das staatliche „Monopol“ wurde infrage gestellt; die Öffentlichkeit geriet ins „Spannungsfeld zwischen Staat und Gesellschaft“². Die Gesellschaft begann in die öffentliche Sphäre vorzudringen, indem sie sich in Form geselliger Treffpunkte und Assoziationen neue Institutionen der Öffentlichkeit schuf³.

1 Habermas, Jürgen: Strukturwandel der Öffentlichkeit. Untersuchungen zu einer Kategorie der bürgerlichen Gesellschaft. Neuwied/Berlin: 1962, S. 30 ff..

2 Ebd., S. 24; S. 38 ff.. Zitat: S. 44.

3 Ebd., S. 46 ff..

Solche gemeinhin als Aufklärungsgesellschaften bezeichnete Assoziationen, wie patriotisch-gemeinnützige Vereine, Freimaurerlogen und Lesezirkel, die seit den 1760er und vermehrt in den 1780er Jahren entstanden⁴, bildeten die Keimzellen der Bürgerlichen Gesellschaft. Sie stellten „innerhalb der ständischen Gesellschaft ein neues gesellschaftliches Organisationsprinzip dar“⁵, das das horizontale und vertikale soziale Gefüge veränderte. Geselligen Zwecken, der allgemeinen Bildung oder der praktischen Umsetzung wissenschaftlicher Erkenntnisse in einem bestimmten Sachgebiet dienend, traten sie für Fortschritt und für Reformen in Wirtschaft und Gesellschaft ein, die sie durch gemeinsame Bemühungen ebenso wie durch individuelle Anstrengungen jedes einzelnen Mitgliedes erreichen wollten. Der neuen Zielsetzung entsprachen neue Mitgliedschaftsvoraussetzungen. So wie die Aufklärungsgesellschaften im Gegensatz zu den Zünften keine beruflichen, partikularen und dabei alle Lebensbereiche umfassenden Interessenorganisationen waren, so war die Mitgliedschaft freiwillig und standesunabhängig möglich⁶. Diese neue Form der Selbstorganisation transformierte auch die Beziehung zwischen Staat und Gesellschaft. Weil die Mitgliedschaft nicht auf der Standeszugehörigkeit, sondern auf individueller Neigung basierte, ist die Vereinsbildung einerseits als „Prozess der Individualisierung“⁷ zu begreifen und „korrespondierte einer beginnenden Emanzipation vom obrigkeitlichen Staat“⁸. Staatlichen Interventionen wurde die Idee der Selbstverwaltung aller Lebensbereiche entgegen gestellt, in die der Staat folglich nicht mehr gestaltend, sondern nur noch schützend und kontrollierend eingreifen dürfen sollte⁹. Andererseits formierte sich in den Aufklärungsvereinen die Zivilgesellschaft¹⁰. Sie diskutierten Themen von politischer Relevanz, besaßen eine eigene Agenda für die Verbesserung der Verhältnisse, auf die sie aktiv hinarbeiteten und dafür auch mit den politischen Entscheidungsträgern in Kontakt traten¹¹ – die Definition und die Herstellung des Gemeinwohls, das öffentliche In-

4 Dülmen, Richard van: Die Gesellschaft der Aufklärer. Zur bürgerlichen Emanzipation und aufklärerischen Kultur in Deutschland. Frankfurt a. M.: 1986, S. 66 ff.; Scheuner, Ulrich: Staatliche Verbandsbildung und Verbandsaufsicht in Deutschland im 19. Jahrhundert. In: Gesellschaftliche Strukturen als Verfassungsproblem, S. 97-121, S. 98.

5 Bödeker, Hans Erich: Prozesse und Strukturen politischer Bewusstseinsbildung der deutschen Aufklärung. In: Ders./Herrmann, Ulrich (Hg.): Aufklärung als Politisierung – Politisierung der Aufklärung. Hamburg: 1987, S. 10-31, S. 18.

6 Dülmen 1986, S. 120 f.; Nipperdey, Thomas: Verein als soziale Struktur in Deutschland im späten 18. und frühen 19. Jahrhundert. Eine Fallstudie zur Modernisierung I. In: Ders. (Hg.): Gesellschaft, Kultur, Theorie. Gesammelte Aufsätze zur neueren Geschichte. Göttingen: 1976, S. 174-205, S. 174; S. 179.

7 Nipperdey 1976, S. 180.

8 Ebd., S. 182.

9 Schäfer, S. 30.

10 Ebd., S. 33 ff.

11 Dülmen 1986, S. 122; Brandt, Hartwig: Ansätze einer Selbstorganisation der Gesellschaft in Deutschland im 19. Jahrhundert. In: Gesellschaftliche Strukturen als Verfassungsproblem, S. 51-68, S. 53; Blänkner, Reinhard: Historizität, Institutionalität, Symbolizität. Grundbegriffliche Aspekte einer Kulturgeschichte des Politischen. In: Stollberg-Rilinger (Hg.), S. 71-96, S. 87 f..

teresse waren nun nicht mehr nur Angelegenheit und Aufgabe des Staates. Damit verschoben sich die Grenzen zwischen öffentlich und privat. Die Vereine operierten zwar außerhalb der staatlichen Sphäre und waren insofern privat. Weil sie sich aber mit immer mehr öffentlichen Angelegenheiten befassten, drangen sie in Bereiche vor, die bis dahin vom Staat okkupiert worden waren, was wiederum den Anspruch auf Mitbestimmung zur Folge hatte – im 19. Jahrhundert entstanden politische und Interessenverbände¹².

In Lüneburg und Münden ist von einem regen Vereinsleben nach gegenwärtigem Forschungsstand nicht zu sprechen. In Lüneburg wurde 1772 ein Lesezirkel gegründet, drei Jahre später eine Freimaurerloge und 1785 die Lüneburger Clubgesellschaft. Deren Mitglieder waren fast ausschließlich höhere Beamte und Offiziere; erst 1798 trat Faktor Penseler als erster Vertreter des Wirtschaftsbürgertums bei. Ihm folgte ein Jahr später Spediteur Johann Friedrich Crato¹³. Die einzige bekannte Aufklärungsgesellschaft in Münden ist eine Freimaurerloge mit dem sinnigen Namen „Pythagoras zu den drei Strömen“, die 1799 gegründet wurde und Bürgern aus allen Schichten offen stand¹⁴. Über die soziale Zusammensetzung der Mitglieder bzw. die Mitgliedschaft von Kaufleuten ist jedoch nichts bekannt. Ob und inwieweit in den Städten durch die Aufklärungsgesellschaften eine neue Form politisch-kaufmännischer Interaktion entstand, kann also nicht geklärt werden.

Die mit den Aufklärungsgesellschaften zusammenhängenden Veränderungen im Verhältnis zum Staat weisen jedoch Parallelen zu den in Kapitel sechs geschilderten Entwicklungen auf: Die Tendenzen zur Individualisierung und Emanzipation bei gleichzeitiger enger Kommunikation mit der Obrigkeit waren auch in der politisch-kaufmännischen Interaktion festzustellen. Das verwundert zunächst nicht weiter, lagen dem doch die gleichen übergreifenden Strömungen zugrunde. So kam es nach dem Siebenjährigen Krieg auch „auf breiter Ebene zu Veränderungen in der Organisationsstruktur des Handels, vornehmlich des Groß- und Fernhandels“¹⁵. Es entstanden „freie Korporationen“, die geselligen Zwecken und/oder der Interessenvertretung gegenüber der Obrigkeit dienten und teilweise auch eine konkrete Agenda zur Handelsförderung besaßen¹⁶. Sie werden allerdings nicht den Aufklärungsgesellschaften zugerechnet und wecken überhaupt kaum das Interesse der Forschung. Das erscheint insofern logisch, als dass die Handelsorganisationen eben kein gesamtgesellschaftliches Programm hatten, nicht allgemeine, sondern partikulare Interessen vertraten und keine standesübergreifenden Asso-

12 Nipperdey 1976, S. 179; S. 182; S. 195 f.

13 Dülmen 1986, S. 160; S. 166; Luntowski 1965, S. 15 f..

14 Stockhausen, S. 107.

15 Schambach, Karin: Städtische Interessenvertretungen und staatliche Wirtschaftspolitik. In: Gall (Hg.), Stadt und Bürgertum, S. 367-390, S. 372.

16 Ebd., S. 372 ff..

ziationen waren. Sie repräsentierten demnach nicht das neue Organisationsprinzip, das das Verhältnis zwischen öffentlich und privat, Staat und Gesellschaft grundlegend transformierte – es handelte sich um berufsständische, um wirtschaftliche Interessenorganisationen.

Solchen schenkt die Forschung jedoch erst für das 19. Jahrhundert mehr Aufmerksamkeit. Als erster Einschnitt im Verhältnis zwischen Politik und Handel gilt die Gründung der (halbstaatlichen) Handelskammern in den ersten Dekaden des 19. Jahrhunderts, die einerseits dem Staat als Informationsorgan dienten und öffentliche Aufgaben übernahmen, andererseits den Händlern die Möglichkeit (begrenzter) Selbstverwaltung und institutionalisierter politischer Interessenartikulation boten¹⁷. In der Tradition der Aufklärungsgesellschaften stehende Stände übergreifende Assoziationen (Gewerbevereine, Polytechnische Gesellschaften), die sich der allgemeinen und/oder praktischen Wirtschaftsförderung widmeten, entstanden erst nach der napoleonischen Ära; unabhängige, private kaufmännische Verbände, die ihre Interessen *gegenüber* dem Staat vertraten, bildeten sich erst seit den 1840er Jahren¹⁸.

Die kaufmännischen Organisationen des 18. Jahrhunderts lassen sich also weder den Aufklärungsgesellschaften noch den „modernen“ Vereinen des 19. Jahrhunderts zuordnen, weil sie berufsständische, lokale Interessen innerhalb der überkommenen Ordnung verfolgten. Obwohl im Bereich des Handels ähnliche Entwicklungstendenzen wie im Zusammenhang mit den Aufklärungsgesellschaften festzustellen sind, scheinen sich diese also nicht in der Handelsorganisation manifestiert zu haben.

Dies ist indes auf die heuristischen Defizite der modernisierungsgeschichtlich orientierten Bürgertumsforschung zurückzuführen, die sich dieses Gegenstandes bevorzugt annimmt. So liegt der Theorie, dass der Staat allein die öffentliche Sphäre besetzte, in der für die Gesellschaft folglich kein Raum für Mitgestaltung blieb, unverkennbar das Modell des Absolutismus und seines dualistischen Herrschaftskonzepts zugrunde. Aufgrund dessen wird davon ausgegangen, dass sich die Gesellschaft nur außerhalb der bestehenden Ordnung einen solchen Raum schaffen konnte – der Dualismus zwischen Staat und Gesellschaft findet sein Pendant im Dualismus zwischen „traditioneller“ und „moderner“ Ordnung. Entsprechend geraten nur solche Organisationen ins Blickfeld, die „moderne“ gesellschaftliche Strukturprinzipien symbolisierten und damit die „traditionelle“ Ordnung transzendierten, nicht solche, die mit der alten Ordnung verflochten waren. Eine neue Ordnung brauchte neue Organisationsformen.

17 Boch, S. 25 f.; Wischermann/Nieberding, S. 128 ff.

18 Schambach S. 370 ff.; Boch, S. 25 f.; Fischer, Wolfram: *Wirtschaft und Gesellschaft im Zeitalter der Industrialisierung. Aufsätze – Studien – Vorträge*. Göttingen: 1972, S. 71.

So verkörperten die Aufklärungsgesellschaften, die außerhalb der alten Ordnung standen¹⁹ und eine völlig neue Form gesellschaftlicher Zusammenschlüsse darstellten, die Anfänge der Bürgerlichen Gesellschaft als einer neuen gesellschaftlichen Ordnung. Analoge wirtschaftliche Organisationen konnten jedoch erst im 19. Jahrhundert „gefunden“ werden, weil sich erst dann mit den umfassenden Wirtschaftsreformen, mit der Industrialisierung und dem Kapitalismus die neue Wirtschaftsordnung herauszubilden begann²⁰.

Natürlich sind diese Darstellungen nicht falsch – es entwickelte sich ja die Bürgerliche Gesellschaft, es kam zur Industrialisierung und zur kapitalistischen Wirtschaftsordnung, die durchaus der frühneuzeitlichen Sozial- und Wirtschaftsordnung antagonistisch gegenüber standen. Was jedoch aus dem Blick gerät, ist der Prozess selbst; die Interaktion alter und neuer Ordnungs- und Organisationsprinzipien, die Zwischenformen und Differenzierungen sichtbar macht und auf die Eigenlogik und Eigendynamik spezifischer historischer Konstellationen verweist. Weil zudem Herrschaft eben nicht allein beim Staat konzentriert und in einem Maße intensiviert wurde, das gesellschaftliche Freiräume und Gestaltungsmöglichkeiten völlig ausgeschlossen hätte, war der öffentliche Bereich kein staatliches Monopol – das Verhältnis von öffentlich und privat war weitaus komplexer. Damit besteht auch keine Notwendigkeit, sich bei der Frage der Entwicklung dieses Verhältnisses entweder auf die Aufklärungsgesellschaften oder auf die modernen Interessenverbände zu beschränken. Es kann, soweit es die kommerzielle Sphäre betrifft, anhand der städtischen Handelsorganisation untersucht werden. Sie diente zugleich politischen und kommerziellen Interessen, legte individuelle und kollektive Rechte und Pflichten der Kaufleute fest und damit auch den Grad ihrer Autonomie gegenüber der Obrigkeit. Sie erfüllte konkrete kommerzielle Aufgaben, mit denen, wie in den vorangegangenen Kapiteln gezeigt, die Interessenvertretung bzw. die politische Mitgestaltung der Händler eng verbunden war. Weil die Handelsorganisation das Verhältnis von Politik und Handel sowohl in seiner ökonomischen als auch in seiner soziopolitischen Dimension grundlegend berührte, ist die Frage, ob diese kommerziellen Aufgaben bzw. Kompetenzen nun obrigkeitlicher, öffentlicher oder privater Natur waren, durchaus mit den oben angerissenen Entwicklungslinien in Verbindung zu bringen.

Dies bedeutet allerdings nicht, dass die Veränderungen der Handels- bzw. Speditionsorganisation in Münden und Lüneburg auf eine Anpassung an die neuen Organisationsprinzipien der bürgerlich-kapitalistischen Ordnung hinausliefen oder sich wenigstens einander anglichen, denn die Grenzen zwischen dem öffentlichen und dem privaten Bereich waren unterschiedlich

19 Dülmen 1986, S. 81.

20 Wischermann/Nieberding, S. 126 ff..

abgesteckt. Die neuen Strömungen trafen auf unterschiedliche institutionelle und soziopolitische Konfigurationen. Daher finden sich im Prozess der Reorganisation der Spedition zwar Elemente wie Selbstverwaltung oder freiwillige Zugehörigkeit, doch wurden diese unterschiedlich aufgenommen und verarbeitet.

So bestand in Münden eine (vom Magistrat, auch von Teilen der Kaufmannschaft behauptete) Übereinstimmung von kollektivem Eigen- und dem Interesse der Allgemeinheit, das seine Entsprechung in der Vermischung privater und öffentlicher Funktionen der Handelsorganisation fand. Dies hatte wiederum zur Folge, dass es vorrangig zwischen den Kaufleuten zu Konflikten über das Ausmaß individueller Autonomie und politischer Steuerung sowie der Verbindlichkeit kollektiver Regelungen kam – die enge Verflechtung von Politik und Handel wurde infrage gestellt, eine private gegenüber der öffentlichen Sphäre verteidigt. In Lüneburg, wo öffentlich und privat strikt getrennt waren, hatte man dagegen festzulegen, wie weit die Spediteure in die öffentliche Sphäre vordringen durften. Weil man die neuen Strömungen in der Salzstadt vor allem theoretisch rezipiert hatte, ging es dabei gleichzeitig darum, diese zu operationalisieren und mit der bestehenden, institutionalisierten Ordnung in Bezug zu setzen. Das geschah in Auseinandersetzung zwischen dem Magistrat und der neu gegründeten Speditionskompanie, in deren Verlauf die Diskrepanz zwischen (aufklärerischem) Ideal und Wirklichkeit deutlich zutage trat.

7.1. Die organisatorische Verfestigung der Spedition in Münden

Die organisatorischen Veränderungen der Mündener Spedition waren exogen bedingt. Die Zunahme des Transithandels und der erhöhte Konkurrenzdruck durch Karlshafen erforderten eine stärkere Regulierung des Transportwesens, wodurch die „Kaufmannschaft“ gleichzeitig ihre Kompetenzen gegenüber dem einzelnen Händler vergrößerte. Es kam damit nicht nur zu einer sachlichen, sondern auch zu einer personellen Verfestigung der Handelsorganisation.

Dieser Prozess begann 1771 mit Einführung der Schifferwahl, die im Zusammenhang mit dem Verbot der Ein- und Ausladung der Kaufmannsgüter in Karlshafen, das 1768 beschlossen worden war, eingeführt wurde. Hatte man dafür ursprünglich die eidliche Versicherung der Kaufleute als ausreichend angesehen, wurde das Verbot bald auch auf die Schiffer selbst ausgeweitet. Zunächst wurde ihnen bei Verstößen ein dreijähriger Ausschluss von der Befrachtung angedroht, doch waren die Händler der Meinung, dass diese Strafe auf viele Schiffer keine abschreckende Wirkung haben würde, weil die Kaufleute ihnen immer noch verübelten,

dass sie Handel trieben und sie daher ohnehin nicht befrachten würden. Man solle ihnen also noch eine Geldstrafe auferlegen. Auch fehle es an Kontrollmöglichkeiten, denn um herauszufinden, ob ein Schiffer gegen die Auflage verstieß, *ist gegenwärtig noch kein näheres Mittel als das Verrahten der Schiffer untereinander Vorhanden*²¹.

Die Landesregierung folgte wie meistens den Vorschlägen der Kaufmannschaft und stellte Schiffern, die in Karlshafen ein- oder ausgeladen hatten, eine Geldbuße in Höhe von 100 Rthlr. in Aussicht, doch auch Kaufleute, die gegen das Befrachtungsverbot verstießen, hatten Strafe zu zahlen, allerdings nur in halber Höhe²². War damit der rechtliche Rahmen von der Obrigkeit gesetzt worden, benötigte die Um- und Durchsetzung einen organisatorischen Rahmen, den die Kaufmannschaft bildete. So hatten die Kaufmannsdeputierten die Verfügung sowohl den Händlern als auch den Schiffern bekannt zu machen, über diese in ständiger Kommunikation mit dem Magistrat zu bleiben und über ihre Einhaltung zu wachen bzw. Verstöße zu melden. Weiterhin sollte sich die Kaufmannschaft regelmäßig versammeln und im voraus diejenigen Schiffer wählen, die mit dem Transport betraut werden sollten und diese dem Bürgermeister namhaft machen. So würden die Waren rechtzeitig verschifft, die Schiffer seien nicht mehr versucht, Aufträge in Karlshafen anzunehmen, da sie ihre Ladung schon sicher hätten, und solche, die in der hessischen Stadt ein- oder ausgeladen hatten, würden von vornherein von der Befrachtung ausgeschlossen²³. Für die Modalitäten der Schifferwahl hatte die Landesregierung allerdings keine Regelungen getroffen. Die Deputierten der Kaufmannschaft entschieden, dass alle zur Wahl gerufen werden sollten, die Großhandel trieben, und alle Erscheinenden mit Stimmrecht auszustatten²⁴.

Einige Kaufleute wollten sich jedoch der Schifferwahl und damit der kollektiven (Wahl-) Entscheidung nicht unterwerfen. Wie schon 1768 wurde dies mit praktischen Argumenten begründet, hinter denen nun jedoch der ideologische Gehalt sehr viel stärker zum Vorschein kommt, denn das Memorial der opponierenden Händler liest sich wie ein Plädoyer für die (individuelle) Handelsfreiheit: Der Handel sei unberechenbar, da die äußeren Umstände sich ständig wandelten, so dass der *Kaufmann sein Vort nicht alzeit wie er will halten Kan*. Abgesehen davon, dass die Schifferwahl die Händler zu sehr von der Willkür der Schiffer abhängig mache, sei es nicht möglich, sich im Voraus an bestimmte Schiffer zu binden, da man beispielsweise bei niedrigem Wasserstand ein kleineres Schiff brauche, oder die Waren schnell nach Bremen transportieren müsste, wenn dort zu einem bestimmten Termin ein Schiff nach

21 StaM, MR 2724, Actum Münden in curia, 17.07.1771.

22 StaM, MR 2724, Commerz-Sachen, 16.07.1773.

23 StaM, MR 2724, Contin. in Curia, 12.08.1771.

24 StaM, MR 2724, Continuum, 08.10.1771; Cont. eodem, 1771.

Spanien, England oder Portugal auslaufe.

Prinzipiell müsse einem Kaufmann zugestanden werden, über seine Güter frei zu disponieren, denn er könne im Vornherein oft nicht wissen, wohin er seine Waren letztlich versende; Änderungen der Route oder des Bestimmungsortes seien an der Tagesordnung und müssten ihm zugestanden werden. Diese dem Wesen des Handels eigene Zwänge erforderten eine hohe Flexibilität, so dass der Kaufmann sich nicht auch noch außerökonomischen Auflagen unterwerfen könne. Das Verbot der Ein- und Ausladung in Karlshafen sei daher der Handelspraxis nicht angemessen und fördere auch nicht den Handel. Im Gegenteil: *[A]lles erzwungene ist der handlung schedlich und der Kaufmann wird noch ermüdet seinen Fleiß zur Verbeßerung des gemeinen Wesens anzuwenden*²⁵.

Die Kaufmannsdeputierten, die zu dem Memorial Stellung nahmen, sahen zwischen der individuellen und der kollektiven Entscheidungsfreiheit jedoch gar keinen Unterschied und glaubten auch nicht, dass die Schifferwahl die Handelsfreiheit beeinträchtige. Zugeständnisse an die Handelspraxis könnten problemlos durch Anpassungen erreicht werden. Freie Vertragsabschlüsse, wie die drei Händler gefordert hatten, seien daher nicht erforderlich; kollektive Regelungen hätten den gleichen Effekt. Dies gelte umso mehr, als dass die Schifferwahl von der gesamten Kaufmannschaft durchgeführt werde, so dass nicht nur ein, sondern alle Händler den gewählten Schiffen ihr Vertrauen ausgesprochen hätten, was für diese spräche. Gemeinsame Verabredungen würden dem Handel daher nicht schaden, denn

*[e]in gantzes Collegium gemeinschaftlich wählender Kauffleute werde Vermuthlich den Schiffen so gute und gemeinnützliche Gesetze Vorzuschreiben im Stande seyn, als es von einzelnen Kauffleuten für sich geschehen möge*²⁶.

An dieser Meinungsverschiedenheit wird deutlich, dass die Handelsfreiheit eine sachliche und eine „persönliche“ Dimension besaß. Wenn der Handel allein kommerziellen Zwängen gehorchte, musste das gleiche für den Händler gelten – beide hatten sich keinen anderen Gesetzen unterzuordnen als denen des Marktes, was regulierende Eingriffe von selbst ausschloss. Die „Privatisierung“ der kommerziellen Sphäre ging also einher mit einer Individualisierung der Handelstätigkeit. Die Fronten zwischen „öffentlich“ und „privat“ verliefen in Münden dabei nicht primär zwischen Obrigkeit und Händlern, sondern zwischen kaufmännischem Individuum und kaufmännischem Kollektiv, denn die „Kaufmannschaft“ besaß eine hohe Autonomie.

Allerdings waren bei der Schifferwahl das staatliche und das kaufmännische Interesse eng

25 StaM, MR 2724, Georg Henrich Köster, Georg Christoph Köster, Christoph Julius Hüpeden, Pro Memoria, in curia, 08.10.1771.

26 StaM, MR 2724, Contin., 09.10.1771.

miteinander verflochten. Einerseits war den Händlern selbst am Erhalt der Konkurrenzfähigkeit gegenüber Karlshafen gelegen. Andererseits war sie eine Angelegenheit des staatlichen Interesses. So bewilligte die Landesregierung zwar auf die Beschwerde der Händler hin einige Änderungen²⁷, womit sie deren Interessen entgegenkam. Solange aber die Vor- die Nachteile überwiegen würden, könne die Verfügung beibehalten werden. Abgesehen davon, dass der Erfolg sich recht schnell an einem Anstieg der Zoll-, Schlaggeld- und anderen Einnahmen bemerkbar gemacht habe, sei es immer noch besser, die eilig zu versendenden Kaufmannswaren einige Zeit liegen zu lassen, anstatt einen nicht gewählten Schiffer mit dem Transport zu betrauen²⁸. In der Kosten-Nutzen Abwägung der Landesregierung wurde die Konkurrenz durch Karlshafen somit als schädlicher betrachtet als etwaige Auftragseinbrüche wegen einer zu langsamen Spedition. Hinzu kam noch, dass sie mit der Schifferwahl dem Boykott der handelnden Schiffer durch die Kaufleute ein Ende setzte, was ein (nachträglich) erklärter Hauptgrund für ihre Einführung gewesen war²⁹.

Ebenso wie die Landesregierung behauptete auch der Mündener Magistrat den Primat des Politischen gegenüber den „Gesetzen“ des Handels und analog dazu denjenigen des Gemeinwohls gegenüber dem Eigennutz. So wurden die dissidierenden Händler daran erinnert, dass sie dem städtischen Gemeinwohl mehr verpflichtet seien als ihren Privatinteressen³⁰. Auch sprach er sich für die Beibehaltung der Schifferwahl aus und damit dafür, die kommerzielle Interaktion durch regulierende Eingriffe zu steuern und nicht der Willkür des „freien“ Marktes zu überlassen. Dies ging allerdings nicht mit einer prinzipiellen Bevormundung des Handels einher. Denn

So weith [dass Karlshafen einen Teil der Mündener Speditionsaufträge bekommen hatte] hätte es nicht kommen müssen. Wenn die hiesigen Kauffleute das gemeine Wohl ihres Commercis zu behertzen geneigt, oder kurtz, wenn Einigkeit unter ihnen gewesen wäre³¹.

Ein Gegensatz zwischen kommerziellen Interessen und dem Gemeinwohl wurde also nicht konstruiert, sondern vielmehr das individuelle dem kollektiven Eigeninteresse gegenüber gestellt. Obrigkeitliche Eingriffe hatten demnach nur eine korrigierende Funktion, da nicht generell ausgeschlossen wurde, dass auch der Handel von sich aus dem Gemeinwohl dienen konnte. Dies machte jedoch die Trennung von öffentlicher und privater Sphäre, von Politik und Handel umso komplizierter, als dass nicht nur das öffentlich-staatliche und das privat-kom-

27 StaM, MR 2702, Kgl. Regierung, 31.12.1771; 16.10.1772.

28 StaM, MR 2702, Kgl. Regierung, 24.11.1771.

29 StaM, MR 2702, Kgl. Regierung, 05.10.1784.

30 NLA, Cal. Br. 8, Nr. 1345, S. 13.

31 NLA, Cal. Br. 8, Nr. 1345, S. 10.

merzielle Interesse hohe Überschneidungen aufwiesen, sondern auch die Organisation der „Kaufmannschaft“ zugleich private und öffentliche Funktionen übernahm. Auf der einen Seite sollte mit der Schifferwahl die Konkurrenzfähigkeit gegenüber Karlsruhen gestärkt werden, womit sie Teil der landesherrlichen Wirtschaftspolitik war, obrigkeitlich legalisiert und autorisiert. Auf der anderen Seite führte die „Kaufmannschaft“ die Schifferwahl in Eigenregie durch. Damit stellte sich das Problem der Legitimität, Autorität und Verbindlichkeit der Beschlüsse bzw. Entscheidungen der „Kaufmannschaft“.

So war nicht klar, ob die Schifferwahl eine obrigkeitliche oder eine kaufmännische Angelegenheit war und folglich der „Kaufmannschaft“ obrigkeitliche Autorität zukam oder nicht. Als beispielsweise die Landesregierung verfügte alle Reskripte, Protokolle und Strafverfügungen, die mit ihr in Zusammenhang standen, nur noch den Kaufmannsdeputierten mündlich auszurichten, um damit ihre wirtschaftspolitischen Schritte ebenso geheim zu halten, wie Hessen es tat³², baten diese davon abzusehen. Sie seien nicht befugt Strafbefehle zu überbringen und waren darauf bedacht, *die Mishelligkeiten Zu vermeiden, welche darüber ... zwischen den Deputierten und wiederig gesinnten Kaufleuten entstehen Könten*³³.

Deutlich wird hier, dass die „Kaufmannschaft“ sich nicht als obrigkeitliche Autorität begriff bzw. begreifen wollte. Gleichzeitig aber maß sie ihren Entscheidungen einen verbindlichen Charakter zu, wodurch sich umso mehr das Problem der Legitimität stellte, als dass diese Entscheidungen den einzelnen Kaufmann stärker betrafen, da sich die Kompetenzen der „Kaufmannschaft“ durch die Schifferwahl beträchtlich erweitert hatten. Zudem verursachte sie Mehrkosten, weil ein Protokollist finanziert werden musste und die Deputierten eine Aufwandsentschädigung erhielten, deren Zahl wegen des erhöhten Zeit- und Arbeitsaufwandes auf vier erhöht worden war. Die Landesregierung hatte aufgrund dessen 1771 eine Gemeinschaftskasse genehmigt, die hauptsächlich mit Anlagegeldern gefüllt werden sollte³⁴.

Die Schifferwahl markiert damit zugleich den Beginn der organisatorischen Verfestigung der Anlage, womit sie den Handel und damit auch die Entscheidungsfreiheit des einzelnen Händlers immer mehr beeinflusste. Dadurch stieg auch der Widerstand gegen sie, wobei es sich auch hier um die Frage handelte, ob die Anlage einen obrigkeitlichen oder „privaten“ Charakter besaß, denn sie wurde zwar von Magistrat und Landesregierung bewilligt, über Grund und Höhe der Erhebung entschied dagegen die „Kaufmannschaft“ in Eigenregie. Es ist daher nicht verwunderlich, dass die Anlage im Zusammenhang mit der Schifferwahl zum Gegenstand von Auseinandersetzungen innerhalb der Händlerschaft wurde: Drei Kaufleute verweigerten die

32 StaM, MR 2702, Kgl. Regierung an Bürgermeister und Rat, 10.09.1771, P. S..

33 StaM, MR 2724, Contin., 26.09.1771.

34 StaM, MR 2665:Kgl. Regierung, Post Scriptum, 08.03.1780; MR 2724, Actum Münden in curia. 17.07. 1771.

Einwilligung zur Erhebung der Anlage und konsequenterweise auch die Zahlung³⁵.

Über die Hintergründe gibt eine Stellungnahme von Georg Henrich Köster, einem der Verweigerer, Auskunft³⁶. Für seine Zahlungsverweigerung scheint vor allem seine Unzufriedenheit mit der Amtsführung der Deputierten verantwortlich gewesen zu sein. Diese seien untätig und würden die Weisungen der Kaufmannschaft nicht ausführen. Weiterhin seien weder die Erhebung noch die Verwendung der Anlage nachvollziehbar und unterlägen auch keiner ausreichenden Kontrolle. So sei er zwar durchaus bereit, zur Förderung des Handels auch finanziell beizutragen, doch *zum besten der Handlung ist meines Wißens wenig oder nichts ausgegeben, wo bleiben den[n] diese Gelder?*

Köster stellte auch die Verbindlichkeit von kollektiven Beschlüssen in Frage. So betrachtete er die Anlage als freiwillig, weil sie von der Landesregierung nicht autorisiert worden sei (was nicht stimmte). Da er nun mal der Überzeugung war, dass sie nicht zweckdienlich eingesetzt wurde, wollte er keine weiteren Beitragszahlungen leisten, denn *Gelder weg zu werffen ist meine Sache nicht*. Und auch an die Vorschrift, keinen Schiffer zu befrachten, der in Karlshafen ein- oder ausgeladen hatte, hielt er sich nicht. Zu seiner Verteidigung führte er an, er sei mit den gewählten Schiffen nicht zufrieden gewesen und hätte auch seine Zustimmung zur Wahl verweigert. Außerdem hätten die Deputierten ihm nicht beweisen können, dass die Wahl verbindlich war, zumal die landesherrlichen Reskripte der Kaufmannschaft sonst immer schriftlich übergeben würden³⁷.

Indem Köster Anlage und Schifferwahl nicht als obrigkeitliches Gesetz, sondern als freiwillige Selbstverpflichtung darstellte und gleichzeitig das ausführende Organ in ein schlechtes Licht rückte, machte er sie angreifbar und konnte ihre Legitimität infrage stellen, denn diese basierte in dem Fall allein auf dem Zweck, nämlich der Förderung des Handels. Weil der Kaufmann nicht der Meinung war, dass die Anlage zu diesem Zweck verwendet wurde, gestand er den gefassten Beschlüssen auch keine Verbindlichkeit, der Organisation keine Autorität zu. Köster suchte also Eingriffe in den Handel dadurch zu verhindern, dass er die Schifferwahl und die Anlage zur Privatsache erklärte und ihnen damit den verpflichtenden Charakter absprach. Obwohl finanzielle Motive dabei nicht auszuschließen sind, lassen sich dahinter doch Individualisierungs- und Liberalisierungsbestrebungen feststellen, wobei die Auseinandersetzung um politische Steuerung oder Selbstregulierung in und über die kaufmännische Organisation ausgetragen wurde. Der innere Zusammenhalt der „Kaufmannschaft“, die Akzeptanz durch ihre Mitglieder wurde daher zur Achillesferse der Speditionsorganisation.

35 StaM, MR 2665: Bürgermeister und Rat, 06.05.1776.

36 Im Folgenden nach: StaM, MR 2665: Georg Henrich Köster, P. M., 08.01.1779.

37 StaM, MR 2724, Contin., 26.09.1771.

Diese Schwachstelle, die bei der Schifferwahl noch durch obrigkeitliche Intervention kompensiert werden konnte³⁸, wurde bei der Neuorganisation des Landtransports, die in den 1780er Jahren vorgenommen wurde, auf andere Weise behoben: *Zur Erreichung des so nützlichen Endzweckes, die hiesige Handlung immer mehr in Aufnahme und Flor zu bringen, vereinigten sich die hiesigen Kaufleute zu einem ordentlichen Corpus*³⁹.

Anfang der 1780er Jahre kam in der Kaufmannschaft Unzufriedenheit über die Organisation des Landtransports auf. Das hatte damit zu tun, dass der Güterbestäter einige Fuhrleute bevorzugte (also vermutlich bestechlich war), so dass entweder Kaufmannswaren liegen blieben oder aber die Fuhrleute einen höheren Lohn für den Transport verlangten. Als Folge waren die Händler dazu übergegangen, schon unterwegs auf eigene Kosten Fuhrleute anzuwerben, wodurch allerdings die Fuhrlöhne noch weiter anstiegen,

*die Fracht höher als sie zu Carlshaven gegeben werden müße getrieben und also das hiesige Commercium untergraben, dagegen aber das Commercium zu Carlshaven, mithin dasjenige, dem man sich am mehresten entgegen zu setzen habe, empor gehoben werde*⁴⁰.

Die Kaufmannschaft berief dieses Problems wegen eine Versammlung ein, auf der eine Verfügung erarbeitet und im Anschluss dem Stadtrat unterbreitet wurde. Nach dieser sollten alle ankommenden Schiffsgüter in der Reihenfolge ihrer Ankunft auf der Achse weiter versandt werden. Zudem sollten auch die Händler selbst eine Reihenfolge einhalten, so dass alle ihre Waren gleich oft versenden konnten.

Die Regelung war also auf die Gleichbehandlung der Kaufleute ausgerichtet, die den preisstegernden Wettbewerb um die knappen Fuhrwerke eindämmen sollte. Deutlich wird diese Absicht auch an zwei weiteren Vorschriften. Zum einen wurde festgelegt,

daß damit ohne Noth keine Erhöhung der Fracht vorgenommen und der eine Kaufmann vor dem andern gedrückt werden mögte, die Fracht per majora vota der Kaufmannschaft bestimmt und nicht anders, als solchergestalt wieder abgeändert werden könnte.

Zum andern wurde dem Güterbestäter das Monopol über die Frachtaufträge zugewiesen. Anders als bisher sollten sich die Händler ihre Fuhrleute nicht mehr ohne Einschaltung des Bestäters suchen können, denn letztere durften von keinem anderen als ihm Ladung annehmen; widrigenfalls wurde ihnen die Abfahrt verboten. Der Bestäter wiederum hatte sich an die Rei-

38 Weil die Landesregierung die Anlage genehmigt hatte, wurden die drei säumigen Kaufleute schließlich zur Zahlung verpflichtet (vgl. StaM, MR 2665, Kgl. Regierung an Bürgermeister und Rat, Post Scriptum, 08.03.1780).

39 StaM, MR 2666: Nr. 9: Vorstellung der Kaufmannsdeputierten, 01.02.1793.

40 StaM, MR 2679, Actum Münden in Curia, 21.08.1782.

henfolge der Kaufleute und Waren zu halten und musste darüber auch Buch führen⁴¹, wodurch die Einhaltung überprüfbar wurde.

Mit der stärkeren Regulierung des Landtransports sollten also nicht nur die Aufgaben, sondern auch die Kompetenz des Güterbestäters ausgeweitet werden, die – und das ist neu – sich auch auf die Kaufleute erstreckte, deren individuelle Handlungsfreiheit dadurch beschränkt wurde. Diese Kompetenz war allerdings eine von der Kaufmannschaft delegierte; tatsächlich sollte sich der einzelne Händler nicht dem Güterbestäter, sondern dem kollektiven Beschluss der Kaufmannschaft unterwerfen, was nicht nur für die Befrachtung, sondern auch für die Höhe des Fuhrlohns galt.

So überrascht es nicht, dass, wie bei der Schifferwahl auch, sich bei einzelnen Kaufleuten Widerstand gegen diese Verfügung regte. Es überrascht auch nicht, dass diese Kaufleute, ebenfalls wie bei der Schifferwahl, den Namen Köster trugen.

Johann Georg und Georg Justus Köster hielten ihre Kritik an der von der Kaufmannschaft vorgeschlagenen Verordnung noch moderat. Der Anstieg des Fuhrlohns hänge damit zusammen, dass in Frankfurt gerade wieder eine Messe stattfinde, habe sich also aus normalen Marktschwankungen ergeben, die sich in anderen Speditionsstädten ebenso zeigten. Entsprechend sahen sie in Karlshafen auch nur eine vorübergehende Konkurrenz, da Münden nach wie vor näher an Frankfurt gelegen war als Karlshafen⁴².

Die Notwendigkeit der Verordnung wurde von diesen beiden Kösters also aufgrund einer von der „Kaufmannschaft“ differierenden Einschätzung der Marktmechanismen abgelehnt. Auch Georg Christoph Köster teilte diese Einschätzung, brachte seine Meinung aber sehr viel weniger diplomatisch auf den Punkt⁴³:

[D]aß gantze Project ist für die Handlung schädlich, den[n] die jenigen so sich für Carlshaven fürchten machen sich nur Lächerlich und stellen was für ohne Überlegung damit Sie nur öffters zu sammen kommen und auff Kosten der Kauff Leute Zehren [können].

Nicht nur, weil Karlshafen entgegen anders lautender Auffassungen den Mündener Speditionshandel nicht dauerhaft an sich ziehen würde, wandte Köster sich also gegen die Verordnung, sondern auch aufgrund der Art und Weise ihres Zustandekommens. Dabei war die Vereinbarung über das Versenden der Güter nur Ausgangspunkt für eine generelle Kritik an der Zweckmäßigkeit, Legitimität und Verbindlichkeit kollektiver Absprachen, die seine individualistische Auffassung von Handel reflektiert.

41 StaM, MR 2679, Actum Münden in Curia, 21.08.1782.

42 StaM, MR 2679, Johann Georg Köster, o. D. [1782]; Georg Justus Köster, o. D. [1782].

43 Im Folgenden nach: StaM, MR 2679, Georg Christoph Köster, o. D. [1782].

Aufgrund der Eigengesetzlichkeit des Handels werde die Fähigkeit des Marktes zur Selbstregulierung durch künstliche Eingriffe gestört, die daher unterlassen werden sollten. So wäre der Fuhrlohn in wenigen Tagen von allein wieder gefallen, wenn die Kaufleute nur dem Bestäter die Organisation des Fuhrwesens überlassen hätten, anstatt durch ihre Bedienten die Fuhrleute auf den Dörfern und Landstraßen anwerben zu lassen, womit sie den Preis erst in die Höhe getrieben hätten. Statt dessen propagierte Köster die Idee des freien Handels:

Handlung muß frey seyn und Bleiben, den[n] dieselbe Bleiben nicht alle Tage einerley, Bald hat der Kauffman die Oberhand, bald der Schiffer und Fuhrmann, wenn diese drey Persohnen alle Zeit nur Brodt aus der Hand in den Mund bekommen so gehen Sie Bey Unglücks Fällen zu Grunde, davon hat das Publicum schlechten Nutzen, zu malen unsere Lage so beschaffen ist, daß es die Fremden und nicht die Einheimischen bezahlen.

Nicht ein gleichberechtigtes Nebeneinander der städtischen Gewerbetreibenden lag also seiner Konzeption zugrunde, sondern der Gedanke ihrer konkurrierenden Interdependenz, die wechselnde Verdienstmöglichkeiten mit sich brachte. Darüber hinaus sei die Kaufmannschaft außer Stande, vernünftige Beschlüsse zu fassen, da *seith 150 Jahren die Kauffmanschaft nicht völlig einig gewesen und noch 150 Jahre wird es noch so bleiben.*

Indem Köster die wettbewerbsfeindliche Idee der „gerechten“, standesgemäßen Nahrung als undurchführbar und wider die Gesetze des Handels ablehnte, waren gleichzeitig die Entscheidungen der Organisation der Kaufmannschaft, die dieses Prinzip in die Praxis umzusetzen wollte, nichtig: *Majora Vota gilt bey der Handlung nicht, Zum Verderb gereicht Sie, aber nicht zum Nutz.* Die Bindung an kollektive Beschlüsse erschien Köster als dem Handel wesensfremd und damit schädlich, zumal er die anderen Kaufleute auch eher als Rivalen denn als Kollegen wahrnahm. So glaubte er, das eigentliche Motiv für die Verordnung zu kennen:

[E]in paar Kauff Leute alhier, sind Neugierig und wollen sehen was dieser oder jener Kauffmann für Güther nach Frankfurth empfängt, es were aber eine große Einfalt, wan Ich und ein anderer unsere Geschäfte entdecken wolte, damit andere so solches mit Neidischen Augen ansehen, erführen.

Die Parallelen zu den Einwänden, die gegen die Schifferwahl vorgebracht wurden, sind unübersehbar, denn auch hier wurde außerökonomischen Eingriffen die Selbstregulierungsfähigkeit des Marktes entgegen gestellt, wobei jedoch das Motiv der Konkurrenz sehr viel stärker zum Vorschein kommt – das Wettbewerbsprinzip, eng mit der Eigengesetzlichkeit des Handels verbunden, wurde nun auch auf die inneren Verhältnisse übertragen und damit „personalisiert“. In diesem Zusammenhang erfuhr auch der Zweifel an der Verbindlichkeit kollektiver

Beschlüsse, der ebenfalls bei der Schifferwahl formuliert worden war, eine erweiterte Begründung. Köster wies auf die Missbrauchsanfälligkeit der Vereinbarung über das Fuhrwesen hin, die ihrer Intention nach auf die Ausschaltung der Konkurrenz Karlshafens durch die Ausschaltung der Konkurrenz zwischen den mündenschen Händlern ausgerichtet war, weil er der kaufmännischen Mentalität das individuelle Gewinnstreben, nicht das Nahrungsprinzip zugrunde legte, was ein gemeinsames Vorgehen unmöglich machte.

Die 1782 entworfene Verordnung für den Landtransport trat nicht in Kraft. Es vergingen weitere vier Jahre, bis auf die Beschwerde auswärtiger Händler hin die Angelegenheit erneut aufgegriffen wurde. Im Auftrag des Magistrats erstellte der Kaufmannsdeputierte Wüstenfelds Sohn ein Gutachten über die Gründe für die langsame Spedition. Als diese identifizierte er die zu hohe Macht des Bestäters, die Uneinigkeit zwischen den Kaufleuten, die oft selbst verantwortlich für die Steigerung des Fuhrlohns seien, und die übermäßigen Lohnforderungen der Fuhrleute selbst. Der Transport nach Frankfurt stocke deswegen; einige Waren Frankfurter Kaufleute lägen schon seit vier Wochen in Münden, da die hiesigen Spediteure mit einem zu geringeren Fuhrlohn kalkuliert hatten, die Reichsstädter den unerwartet höheren Satz jedoch nicht zahlen wollten.

Die Verhältnisse im Fuhrwesen hatten sich also seit 1782 nicht verändert. Im Gegensatz zu den Kösters erschienen Wüstenfelds Sohn diese als besorgniserregend, da er zu denen gehörte, die die Karlshafener Konkurrenz fürchteten:

Bißher ist die Mündensche Kauffmannschaft, was den Propre Handel anlangt der Carlshaffener und Casselschen Gottlob noch wohl Überlegen geweßen, aber die Sachen Können sich aber auch leicht und baldt ändern; Wenn wir hier, noch länger Schlaffen⁴⁴.

Um den Vorsprung wahren zu können, plädierte Wüstenfelds Sohn für Reformen. Es war bei ihm also durchaus ein Bewusstsein für die Notwendigkeit zur Anpassung vorhanden. Anders als bei Köster sollte dies jedoch nicht durch eine Flexibilisierung auf individueller Ebene, also durch eine „einseitige“ Anpassung an außenwirtschaftliche Verhältnisse bzw. Marktgesetze erfolgen, sondern im Gegenteil durch eine straffere, genauere und kollektiv verbindliche Regelung des Transportwesens.

Beide Kaufleute verfolgten also entgegengesetzte Strategien, nämlich die der Deregulierung und Individualisierung auf der einen, der Institutionalisierung und Intervention auf der anderen Seite. Daraus wird erstens ersichtlich, dass die Mündener Kaufmannschaft nicht als homogene Gruppe mit einer gemeinsamen Mentalität zu begreifen ist. Zweitens wird deutlich, dass

44 StaM, MR 2679, Wüstenfelds Sohn, P. M., 07.09.1786.

Kösters „moderne“ individualistische Wirtschaftsauffassung nicht mit einer „traditionellen“ oder beharrenden des Kaufmannsdeputierten kontrastiert werden kann. Beide besaßen ein Bewusstsein von der Dynamik außenwirtschaftlicher Prozesse. Der Unterschied besteht vielmehr darin, dass ersterer die Richtung der daraus resultierenden Veränderungen als unbestimmt und unbestimmbar betrachtete, während letzterer sie steuern wollte.

Allerdings sollte dies nach dem Vorbild eines bewährten Arrangements geschehen. Von einigen seiner Geschäftspartner war Wüstenfelds Sohn auf die Lüneburger Fuhrordnung aufmerksam gemacht worden, die er für eine gute Orientierung in Bezug auf die hiesige Neuregelung des Landtransports hielt. Daher empfahl er dem Magistrat, sich bei Lüneburg nach der dortigen Regelung des Fuhrwesens zu erkundigen und zu prüfen, *wie Weith Sich solche, nach hiesiger Lage der handlung anwenden lassen*⁴⁵. Der Magistrat, dem Rat des Kaufmannsdeputierten folgend, suchte Lüneburg um Auskunft über die dortige Regelung des Landtransports nach, die er auch bekam⁴⁶.

Der Stadtrat hielt die Lüneburger Fuhrordnung zwar nicht für die bestmögliche, doch enthalte sie einige sinnvolle Festsetzungen, die man auch in Münden übernehmen könnte. Daher ließ er für die Kaufmannschaft eine Abschrift der Lüneburger Antwort anfertigen und bat sie zu überlegen, wie das Fuhrwesen in Münden in eine bessere Ordnung gebracht werden könnte⁴⁷.

Daraufhin erarbeitete die Kaufmannschaft eine Vereinbarung über das Versenden der Güter, die, nachdem mehrere unklare Punkte, beispielsweise, wie es zu handhaben sei, wenn der an der Reihe seiende Kaufmann nur einen Karren bekommen konnte, aber schwere Güter zu versenden hatte, oder wenn ein Händler gegen einen bestimmten Fuhrmann Misstrauen hegte⁴⁸, 1787 in Kraft trat.

Die von der Kaufmannschaft in Selbstverpflichtung geschlossene und kurz darauf vom Magistrat genehmigte Vereinbarung hatte das Ziel, einerseits die Waren in angemessener Zeit zu versenden, andererseits den Interessen sowohl der Händler als auch der Fuhrleute gerecht zu werden. Hinsichtlich der Herkunfts- und Bestimmungsorte der Waren wurden sehr differenzierte Regelungen getroffen. So wurde der Vorzug bei der Versendung von Gütern, die Eigentum von Mündenern waren und nach Frankfurt, Mainz oder Hanau verkauft wurden (Karlshafen war für diese die alternative Route) festgesetzt. Gleiches galt für Speditionswaren, die über Land von Braunschweig, Hamburg und Bremen nach Münden kamen, da diese für gewöhnlich eilig versandt werden mussten. Für alle anderen Routen wurde die Reihenfahrt fest-

45 StaM, MR 2679, Wüstenfelds Sohn, P. M., 07.09.1786.

46 StaM, MR 2679, Bürgermeister und Rat an den Magistrat zu Lüneburg, 19.09.1786.

47 StaM, MR 2679, Bürgermeister und Rat an die Kaufmannsdeputierten, P. M., 01.10.1786.

48 StaM, MR 2679, Project einer Bestäter-Ordnung, 05.01.1787.

gelegt. Die Verladung der Kaufmannswaren sollte in festgesetzter Menge über eine ausgeloste Reihenfolge erfolgen. Zudem sollten schon länger in Münden liegende Waren vor neu ankommenden versendet werden. Diese Regelung war im Wesentlichen auch schon im Entwurf von 1782 enthalten; lediglich das Höchstgewicht war von 25 auf 36 Zentner pro Fuhr erhöht worden. Ebenfalls wie schon 1782 geplant, wurde der Güterbestäter zu einer akkuraten Buchführung über die ankommenden und abfahrenden Güter verpflichtet. Allerdings war die Überprüfung seiner Arbeit in der Verordnung von 1787 stärker institutionalisiert. Seine Eintragungen sollten von zwei von der Kaufmannschaft bezahlten Personen überwacht werden. Fühlten sich die Fuhrleute vom Güterbestäter übergangen, konnten sie Beschwerde bei den über diesen Aufsicht führenden Kaufleuten (nicht bei einer Amtsperson!) einlegen.

Die Kompetenzen der Kaufmannschaft waren demnach sehr weit gefasst. Dies wird nicht nur an ihrer Aufsichtsfunktion gegenüber dem Bestäter deutlich, die sich sowohl auf Angelegenheiten erstreckte, die die Kaufleute direkt betrafen, als auch sein Verhalten gegenüber den Fuhrleuten umfasste, sondern auch an der Selbstorganisation, die ebenfalls Teil der Verordnung war. So wurde festgelegt, dass alle Mitglieder der Kaufmannschaft sich versammeln und beraten sollten, wenn es notwendig werden sollte, die Frachten zu erhöhen oder zu verringern. Wenn bestimmte Punkte verändert werden sollen, *entscheidet das ganze Collegium darüber, und der Entschluß desselben wird von jedem Mitgliede befolgt*. Streitigkeiten zwischen Händlern sollten ebenfalls von der Kaufmannschaft entschieden werden. Die Kontrahenten hatten jeweils zwei Mitglieder zu wählen, deren Schiedsspruch sie sich dann zu unterwerfen hatten. Neben dem Gehalt für die Kontrolleure des Güterbestäters wurden auch die *Unkosten, welche die Zusammenkünfte verursachen ..., aus der Anlage-Casse der Kaufmannschaft bezahlt*⁴⁹.

Der Landtransport wurde durch diese Vereinbarung stärker institutionalisiert. Dies galt sowohl für die „rechtliche“ Ebene (sie hatte, da von Händlern gesetzt, nicht wirklich Rechtscharakter), als auch für die organisatorische, indem die „Kaufmannschaft“ als Aufsichts-, Schlichtungs- und Entscheidungsorgan fungierte. Auch wird deutlich, dass es sich um eine private, keine obrigkeitliche Institution handelte, da die „Kaufmannschaft“ Organisation, Finanzierung und „Rechtssetzung“ übernahm, der Magistrat nur die von den Fuhrleuten dem Bestäter zu zahlenden Abgaben festsetzte⁵⁰. Damit konnten praktische Anpassungen unproblematisch und unbürokratisch erfolgen. So lief die Vereinbarung zunächst auf Probe und wurde vierteljährlich von der Kaufmannschaft erneut bewilligt. Innerhalb des ersten Jahres wurden einige Änderungen vorgenommen. Beispielsweise gab es Schwierigkeiten mit der Bestim-

49 N.N.: Vereinbarung der Kaufmannschaft zu Münden, über das Versenden der dort ankommenden Güther. In: Annalen der Braunschweig-Lüneburgischen Churlande, 3. Stück, 1787, S. 126-131, S. 130 (beide Zitate).

50 StaM, MR 2677, Bürgermeister und Rat, 21.04.1787.

mung über den Vorzug alter gegenüber neu ankommender Güter, weil einige Händler sehr große Mengen nach Frankfurt zu versenden hatten, so dass, wenn die Reihe an ihnen war, manchmal für Wochen nur deren Güter speditiert wurden, wodurch alle anderen Speditionswaren aufgehalten wurden. Es wurde daher festgesetzt, dass der an der Reihe seiende Händler nicht mehr als 100 Pfund verschicken durfte; seine übrigen Waren hatten dann keinen Vorrang mehr vor neu ankommenden. Allerdings durften Händler, die überdurchschnittlich viele Güter zu versenden hatten, pro Fuhr 72 statt 36 Zentner laden lassen⁵¹. Zudem wurde für Kaufleute, die sich nicht an die Frachtbegrenzungen hielten, eine Strafe von 50 Rthlr. eingeführt⁵².

Daraus ergaben sich jedoch neue Schwierigkeiten:

Wegen dieser neueren Convention hält die Kauffmannschaft, da sie eine auf Treu und Glauben getroffene Verbindung ist, es nicht vor dienlich hohe Königl. Regierung um die Bestätigung derselben zu Bitten.

Denn wenn weitere Probleme auftauchten,

*darf die Kauffmannschaft für sich Keine Abänderung ferner darinnen machen, sondern müßte bey jeden Vorfalle, die dieselbe nötig machte, zu erst um die Genehmigung Königl. Regierung nachsuchen*⁵³.

Die Kaufleute wollten also die Selbstverwaltung und die damit verbundene Autonomie beibehalten, jedoch weniger aus ideologischen, sondern aus praktischen Gründen; man fürchtete Einbußen bei der Flexibilität durch den bürokratischen Entscheidungsprozess.

Allerdings fiel die Instruktion für den Güterbestäter, wie die Kaufmannsdeputierten richtig bemerkten, in die Zuständigkeit des Handlungs-Policey-Wesens, so dass man um eine obrigkeitliche Bestätigung eventuell nicht herum kommen würde. Andererseits sei diese nur ein Teil der zwischen den Kaufleuten geschlossenen Konvention, so dass es vielleicht ausreiche, die neue Verordnung erst einmal nur beiläufig im nächsten Kommerzbericht zu erwähnen und die landesherrliche Reaktion abzuwarten⁵⁴. Doch der für das Bestäter-Wesen zuständige Ratsherr war der Meinung, dass man die Bestätigung aus Hannover einholen müsse, weil die in der Verordnung vorgesehenen Strafen einen Rechts-, keinen freiwilligen Charakter trügen und damit in die obrigkeitliche Zuständigkeit fielen⁵⁵.

Schließlich fand man eine Kompromisslösung. In einem Bericht an die Landesregierung schlug der Magistrat vor, dass *in den Fällen, da jemand sich mit dem arbitrio der directeurs nicht schlechterdings beruhigen lassen sollte, demselben der recours zum obrigkeitlichen Er-*

51 StaM, MR 2679, Joh. Georg Köster, Joh. Christian Wüstenfelds Sohn, P. M., 14.01.1788.

52 StaM, MR 2679, Bürgermeister und Rat, 28.03.1788.

53 StaM, MR 2679, Joh. Georg Köster, Joh. Christian Wüstenfelds Sohn, P. M., 21.01.1788.

54 StaM, MR 2679, Joh. Georg Köster, Joh. Christian Wüstenfelds Sohn, P. M., 21.01.1788.

55 StaM, MR 2679, P. M. (des Magistrats), 21.01.1788.

*kennntniße wohl unversagt bleiben müßte*⁵⁶. Die Obrigkeit sollte also nur als Berufungsinstanz fungieren, womit die Selbstverwaltung der Kaufmannschaft weitgehend erhalten bleiben konnte und gleichzeitig die Defizite bei der Durchsetzung kompensiert werden konnten, ohne dass die kaufmännische Organisation direkt obrigkeitliche Zwangsgewalt ausübte.

Eine Reaktion der Landesregierung auf diesen Vorschlag findet sich in den Akten nicht. Da aber die Verordnung über die ins Reich zu versendenden Güter in Kraft blieb, kann davon ausgegangen werden, dass auch diese Angelegenheit ihr Wohlwollen fand. Wie genau das Problem der herrschaftlichen Komponente der Verordnung gelöst wurde, bleibt ebenfalls ungeklärt. Aus einem späteren Pro Memoria der Kaufmannsdeputierten lässt sich allerdings schließen, dass solche Änderungen obrigkeitlich bestätigt werden mussten, die sich auf den Bestäter-Dienst bezogen⁵⁷.

Beschränkt auf die Neuorganisation des Landtransports wurden in Münden also erstmals die Grenzen zwischen „öffentlichen“ und „privaten“ Angelegenheiten und damit der Handlungs- bzw. Gestaltungsfreiraum der „Kaufmannschaft“ gegenüber der Obrigkeit sowie das Ausmaß ihrer Weisungsbefugnis gegenüber dem einzelnen Händler definiert, wofür deren organisatorische Verfestigung Voraussetzung war.

Allgemein war damit die Frage der Freiwilligkeit oder Verbindlichkeit, des privaten oder öffentlichen Charakters der „Kaufmannschaft“ jedoch nicht eindeutig beantwortet, was in erster Linie mit der Anlage zusammenhing. Zwar wurde auch hier die Bestimmung eingeführt, dass Kaufleute, die mit ihrer Erhebung bzw. Verwendung nicht einverstanden waren, sich an die Obrigkeit wenden konnten⁵⁸. Doch besaß sie immer noch einen „Zwittercharakter“, indem sie einerseits auf privater, freiwilliger Übereinkunft basierte, andererseits verbindlich war und zudem mehr und mehr Aspekte der Handelsorganisation (finanziell) stütze. Neben der Schifferwahl wurden 1786 die zwei Personen zur Kontrolle des Güterbestäters aus der Anlagekasse bezahlt; etwa zur gleichen Zeit wurde der Ausbau der Schlagden und verschiedene andere Baumaßnahmen anteilig aus der Anlage finanziert. 1801 bewilligte die Landesregierung erneut die Anlage, weil die Kaufmannschaft davon einen zweiten Schlagdaufseher einstellen und das Gehalt des ersten erhöhen wollte⁵⁹.

Gerade die Besoldung städtischer Angestellter und die Beteiligung an Baukosten zeigen deutlich, dass die „Kaufmannschaft“ in öffentliche Angelegenheiten involviert blieb, soweit sie den Handel betrafen. Jedoch erhielt dies eine neue Rechtfertigung, wie an einem Prozess um

56 StaM, MR 2679, Bürgermeister und Rat an Kgl. Kommerzkollegium, 21.10.1788.

57 StaM, MR 2679, Joh. Georg Köster und Wüstenfelds Sohn, P. M., 01.04.1789.

58 StaM, MR 2666: Nr. 9: Vorstellung der Kaufmannsdeputierten, 01.02.1793. Wann genau diese Bestimmung eingeführt wurde, ist nicht bekannt.

59 StaM, MR 2665: Kgl. Regierung, 19.09.1801.

die Entrichtung der Anlagegelder, der 1780 von den Kaufmannsdeputierten gegen drei Händler angestrengt und erst 18 Jahre später abgeschlossen wurde, deutlich wird.

Die Argumente, die die beklagten Kaufleute zu ihrer Verteidigung einbrachten, ähneln denen, die Georg Henrich Köster 1779 angebracht hatte. Ihrer Meinung nach war der Beitragssatz zu hoch bemessen, die Verwendung der Anlagegelder nicht geklärt. Des weiteren würden *sie sich nicht schuldig erachten, sich von ihren Nebenbürgern willkürliche Lasten aufladen zu lassen*⁶⁰. Auch sie wiesen also die Verbindlichkeit der Beschlüsse ebenso wie die Befugnis der Kaufmannschaft, die Anlagegelder zu erheben, zurück, der sie offenbar keinerlei Recht zustanden obrigkeitliche Zwangsgewalt auszuüben. Daraus folgt, dass sie eine Trennung zwischen öffentlichen und privaten Institutionen vornahmen und die Organisation der Kaufmannschaft als eine private betrachteten. Legitimität und Autorität maßen sie hingegen (vordergründig) nur den obrigkeitlichen Institutionen bei, da sie ja prinzipiell gegen die Anlage nichts einzuwenden hatten. Diese gedankliche Trennung zwischen öffentlich und privat gedachten die Beklagten auch in die Tat umzusetzen: Mit der Zahlungsverweigerung würden sie lediglich ihre *Befugniß vertheidigen, von der Kaufmannschaft auszuscheiden und ihre Administration und Rechnungen und den ohne alle Billigkeit angenommenen Beitrags-Fuß nicht weiter anzuerkennen*⁶¹.

Auch die Mitgliedschaft wurde also als freiwillig betrachtet. Und prinzipiell war sie das ja auch, denn Großhandel und Spedition waren nie dem Zunftzwang unterworfen worden, sondern von jeher frei. Das Problem der Verbindlichkeit des Mehrheitsentscheides, auf dem die Erhebung der Anlage basierte (dieses demokratische Prinzip war noch nicht zum Durchbruch gelangt) wurde nun jedoch anders als noch bei der Schifferwahl nicht mehr mit Berufung auf die Gemeinnützigkeit der Beschlüsse und die obrigkeitliche Legalisierung zu lösen versucht. Vielmehr wies der Kaufmannsdeputierte Johann Georg Köster darauf hin, dass, obwohl seit Einführung der letzten Anlage einige neue Kaufleute zugezogen, einige alte Handelshäuser verschwunden seien, alle aktiven Händler zur Zahlung der Abgabe verpflichtet seien⁶², denn sie sei nicht lediglich eine Abmachung zwischen Personen, sondern jeder, der in Münden Handel treiben wolle, habe sich an die Zahlung zu halten. Dies rechtfertigte er mit dem Vorteil, den die Anlage für die Händler brachte. Die Aufrechterhaltung und Verbesserung des Handels bringe hohe Kosten mit sich, welche die Kaufleute, die ja Nutznießer dieser Maßnahmen seien, folgerichtig auch selbst zu tragen hätten⁶³. Dem schloss sich auch der Magistrat in

60 StaM, MR 2666: Nr. 9: Vorstellung der Kaufmannsdeputierten, 01.02.1793.

61 StaM, MR 2666: Nr. 2: Erklärung ab Seiten der Kaufleute Sattler, Holzmüller und Roelig, 08.07.1793.

62 StaM, MR 2666: Pro Memoria, Johann Georg Köster, 21.11.1785.

63 StaM, MR 2666: Nr. 9: Vorstellung der Kaufmannsdeputierten, 01.02.1793.

seinem Dekret an, das die Beklagten schließlich zur Zahlung der Außenstände verurteilte und dies mit dem Motto *einer für alle und alle für einen*⁶⁴ begründete.

Das Wohl des Handels wurde hier anders als stets zuvor nicht mehr unmittelbar mit dem Gemeinwohl verknüpft und damit als dezidiert politische Aufgabe betrachtet, sondern als Angelegenheit der Händler. Analog dazu wurde die Zahlungsverpflichtung nicht mehr aus der obrigkeitlichen Legalität abgeleitet, sondern aus der Autorität der „Kaufmannschaft“. Das bedeutet nicht, dass der Handel nicht mehr von obrigkeitlichem Interesse gewesen wäre bzw. die Obrigkeit sich aus Handelsangelegenheiten völlig heraus gehalten hätte. Landesregierung und Magistrat zogen sich zwar teilweise aus der kommerziellen Sphäre zurück, doch fanden weiterhin regulierende Eingriffe statt. Diese erfolgten nun zum Teil allerdings im Rahmen einer obrigkeitlich sanktionierten Selbstverwaltung. Kommerzielle Belange waren damit gleichzeitig öffentliche und Belange der Händler – Handelsangelegenheiten wurden auf die „Kaufmannschaft“ übertragen, die, um diese Kompetenzen wahrnehmen zu können, einen entsprechenden organisatorischen Rahmen hatte ausbilden müssen. Die Mitgliedschaft war aufgrund dessen eben nicht freiwillig. Der einzelne Kaufmann hatte sich ihren Beschlüssen unterzuordnen, ohne dass dem eine direkte obrigkeitliche Legalisierung zugrunde lag. Die Handelsorganisation war damit nicht Teil der staatlichen, auch nicht der privaten, sondern der öffentlichen Sphäre, in der das Verhältnis von Politik und Handel neu abgegrenzt worden war.

Auf der sachlich-technischen Ebene hatte Münden mit Schifferwahl und Reihefahrt sowie den damit verbundenen Bestimmungen nun ähnliche Regelungen für die Spedition installiert wie Lüneburg. Auf der personellen Ebene wurde der Wettbewerb unter den Kaufleuten eingeschränkt, indem sie innere Angelegenheiten gemeinschaftlich regelten. Dies wiederum war auch der erklärte Hauptgrund für die Gründung der Lüneburger Speditionskompanie, die jedoch anders als die Mündener „Kaufmannschaft“ nicht vorrangig kommerzielle, sondern politische Zwecke verfolgte, womit sie die bestehende Ordnung in ihren Grundfesten zu erschüttern drohte – obwohl sie den Charakter einer Gilde trug.

7.2. Die Lüneburger Speditionskompanie

In den sechziger Jahren des 18. Jahrhunderts nahmen die Konflikte zwischen den Lüneburger Spediteuren erheblich zu. Vielleicht hatte der Siebenjährige Krieg zu einer Verschärfung des

64 StaM, MR 2666: Nr. 36: Decretum Münden in Curia, 26.05.1797.

Wettbewerbs geführt; jedenfalls nahm die verbotene Abwerbung von Kunden wieder sehr überhand. Um dem *allmählichen Untergang gesamter Factoreyen* vorzubeugen, wurde eine Verordnung entworfen, die erneut den unlauteren Wettbewerb um Aufträge verbot und auf die neusten Ausweichstrategien reagierte. Darüber hinaus wurden für die Abspenstigmachung von Calandisten drakonische Strafen angesetzt. Allein der Versuch sollte mit 50 Rthlr. Strafe geahndet werden, die vollzogene Tat mit 100 Rthlr. und einer Wiedergutmachungszahlung an den geschädigten Faktor in Höhe der Einnahmen, die dieser in den letzten 10 Jahren vom ehemaligen Prinzipalen gehabt hatte. Auch Kontrolle und Prävention wollte man verstärken, indem die Verordneten zum Kaufgericht autorisiert werden sollten, bei Verdacht die Rechnungsbücher zu prüfen und für Hinweise, die zur Überführung des Täters führten, 50 Rthlr. Belohnung in Aussicht gestellt wurden⁶⁵.

Im Rathaus gab es zu diesem Entwurf jedoch erhebliche Einwände. Bürgermeister Nieper fürchtete, dass *von einem solchen Mandato [der Möglichkeit der Denunziation] durch unvernünftige oder widersinnige Factoren gar leicht ein übler Gebrauch bey außwärtigen Calandisten gemacht werden könne*⁶⁶. Er schlug daher vor, dass die entworfene Verordnung nicht von der Obrigkeit erlassen, sondern *unter hiesigen sämptlichen Factoren per pactum zum Gesetz gemacht und solches demnächst a Senatu confirmirt werde*. Dem schlossen sich alle anderen Ratsherren an, da auch sie das Problem vorrangig als eine Privatangelegenheit der Faktoren begriffen. Besonders deutlich wird dies bei Ratsherr Maneke, der nicht nur die angesetzten Strafen zu hoch fand, sondern auch die Belohnungen: Man könne nicht absehen, wie viele Denunziationen es geben werde, so dass eine Überlastung der Stadtkasse drohe. Zudem sei es nicht gerechtfertigt, die Belohnungen mit öffentlichen Geldern zu bezahlen, weil es sich nicht um eine *caussa politica* handele, sondern *auf eine mehrentliche Art das privat-Interesse der Factoren unter sich mit concerniret*⁶⁷.

Die Streitigkeiten unter den Faktoren hatten also ein solches Ausmaß angenommen, dass bisherige Instrumente zur Verhaltensregulierung nicht mehr griffen, weshalb die Obrigkeit nunmehr, wenn auch nur aus Kostengründen, auf Selbstverwaltung setzte. Die praktische Notwendigkeit verband sich jedoch mit einem Sinneswandel. Hatte der Magistrat in den vergangenen Jahrzehnten stets die Angelegenheiten der Faktoren als zur Niederlage gehörige, folglich als genuin obrigkeitliche begriffen und sie daher der Mitbestimmung der Spediteure entziehen wollen, wurden sie nun zumindest teilweise zur Privatsache erklärt. Die Abgrenzung, Festlegung und institutionelle Gestaltung des Verhältnisses von „öffentlich“ und „privat“ war

65 StaL, K1, Nr. 149, Entwurf einer Verordnung vom 12.12.1761.

66 StaL, K1, Nr. 149, Nieper, 18.12.1761.

67 StaL, K1, Nr. 149, Maneke, o. D..

jedoch eine komplexe, langwierige und konfliktreiche Angelegenheit, die länger als ein viertel Jahrhundert dauern sollte.

Zwar scheiterte der angestrebte Pakt zwischen den Faktoren am Widerstand der beiden Spediteure und Senatoren Meyer und Rörup⁶⁸, doch 1766 beschlossen die Faktoren, eine *Compagnie* zu gründen, um die entstandenen *Mißhelligkeiten* zu beenden und künftig Speditionsangelegenheiten gemeinschaftlich zu regeln⁶⁹. Dabei handelte es sich nicht, wie der Name vermuten ließe, um eine geschäftlichen Zwecken dienende Handelsgesellschaft. Die Kompanie zielte vielmehr auf die Regelung der Beziehungen zwischen den Spediteuren ab, die sich bisher auf Ge- und Verbote in den Kaufhausverordnungen beschränkt hatte. Im Vordergrund stand das Bestreben, innere Einigkeit und Solidarität herzustellen. So verpflichtete schon der erste Satzungsentwurf alle Mitglieder zu gegenseitiger Unterstützung und Zusammenarbeit sowie zur regelmäßigen Teilnahme an den Zusammenkünften. Weiterhin bekam die neue Sozietät eine eigene Administration. Es sollten zwei Vorsteher gewählt werden, die die Mitgliedsbeiträge zu verwalten und Streit unter den Mitgliedern zu schlichten hatten. Als Rechtsbeistand verpflichtete man einen Advokaten, der aus Mitteln der Speditionskompanie ein jährliches Gehalt beziehen sollte.

Nachdem die strittigen Punkte geklärt, die einzelnen Artikel entworfen, dem Bürgermeister Nieper als amtierenden Kaufhausdirektor zur Einsichtnahme vorgelegt und zu einem Reglement ausgearbeitet worden waren, wurde am 14. April 1766 die Speditionskompanie gegründet⁷⁰. Ihre Satzung wurde vier Jahre später von der Landesregierung unter dem üblichen Änderungsvorbehalt endgültig bestätigt⁷¹.

Sowohl die leitenden Ideen als auch die rechtlichen Grundlagen des Reglements waren heterogen; es kombinierte alte und neue Elemente. So war im ersten Artikel davon die Rede, dass die Lüneburger Spediteure in freier Vereinbarung zur Aufrechterhaltung und Verbesserung der Spedition eine Gesellschaft gegründet hatten, in die *ein jeder der hier Factorey treibet, oder künftighin zu treiben gewillet ist, ohne Außnahme und ohn Angesehen seines etwa anführenden Amts oder habenden Characters* aufgenommen werden sollte. Die gemeinschaftlichen Angelegenheiten sollten auch gemeinschaftlich behandelt werden. Gleichzeitig wurde ein jedes Mitglied verpflichtet, individuell zum Besten der Spedition und der Speditionskompanie beizutragen.

Diese für Aufklärungsgesellschaften typischen Postulate wurden in den folgenden Artikeln je-

68 StaL, K1, Nr. 149, Actum Lüneburg auf der Kauffhauß Cammer, 01.03.1762.

69 StaL, H1, Nr. 136, Actum Lüneburg auf der Kaufhauskammer, ??04.1766.

70 StaL, H1, Nr. 136, Actum Lüneburg auf der Kaufhauskammer, 14.04.1766.

71 StaL, K1, Nr. 1, Confirmatio eines für die Lüneburgischen Factores entworfenen Reglements, 04.01.1770.

doch „neutralisiert“. Zwar war jeder ohne Ansehen der Person aufzunehmen, doch war die Mitgliedschaft nicht freiwillig. Um Faktorei treiben zu können, war der Eintritt in die Spediti-
onskompanie verpflichtend. Die Aufnahmegebühr betrug 50 Rthlr. für Fremde und 20 Rthlr.
für Söhne von Lüneburger Spediteuren, wobei im Einklang mit der Kaufhausverordnung von
1747 nur solche Personen aufgenommen wurden, die eine siebenjährige Lehr- und eine fünf-
jährige Dienerzeit absolviert hatten. Die Organisation besaß damit einen Zwangs- und keinen
freiwilligen Charakter und ähnelte insofern eher einer Gilde als einem modernen Verein. Al-
lerdings fehlten Bestimmungen zur obrigkeitlichen Aufsicht der Zusammenkünfte. Zwar wur-
de der von der Speditiionskompanie gewählte Advokat Roscher später Senator, doch Assesso-
ren (und damit deren Anwesenheit bei den Versammlungen) waren nicht vorgesehen.

Die Finanzierung erfolgte neben den Eintrittsgeldern auch durch regelmäßige Mitgliedsbeiträ-
ge. Eine weitere Einnahmequelle bestand in Strafgeldern, die von einem besonderen Schieds-
gericht verhängt wurden. Zur *Vermeidung processualischer Weitläufigkeit* wurden bei Verstö-
ßen gegen das Reglement und daraus entstandenen Streitigkeiten fünf Mitglieder als Schieds-
richter gewählt, von denen je zwei von den streitenden Parteien und eines vom Kaufgericht
ernannt wurde. Diese hatten den Fall in Anwesenheit der Verordneten zum Kaufgericht zu un-
tersuchen und waren gehalten, eine gütliche Einigung herbeizuführen. Geling dies nicht,
konnten sie per Mehrheitsvotum über eine Strafe entscheiden.

Auch diesen Bestimmungen lagen verschiedene Prinzipien zugrunde – einerseits die Selbst-
verwaltung und „demokratische“ Entscheidungsfindung, andererseits der Einsatz von
Zwangsmitteln, mit denen kollektive Normen durchgesetzt werden sollten. Und gerade die
Normen trugen einen unübersehbar zünftigen Charakter, denn sie schützten die „Nahrung“ ei-
nes jeden Mitgliedes vor Beeinträchtigungen durch ein anderes und wiesen dadurch das indi-
viduelle Gewinnstreben in seine Schranken. Dies ist teilweise darauf zurückzuführen, dass
Bestimmungen der Kaufhausverordnungen, wie beispielsweise die Festsetzung von Mindest-
provisionen und das Abwerbeverbot ins Reglement aufgenommen wurden. Doch hatten die
Spediteure noch zusätzliche Vergehen ersonnen, die ebenfalls dem zünftigen Geist entspra-
chen. So verbot das Reglement zum Beispiel, dass ein Spediteur einem anderen ohne dessen
Einverständnis einen Bedienten abwarb, und auch die Strafen für die Abspenstigmachung von
Calandisten waren erhöht worden, wobei diese Erhöhung der Kompaniekasse anheim fiel.

Hier sind sowohl Unterschiede als auch Gemeinsamkeiten zur zünftigen Organisation festzu-
stellen. Jene hatte die Jurisdiktion über ihre Mitglieder gänzlich verloren; Verstöße gegen die
Statuten waren allein von der Obrigkeit zu richten. Dem gegenüber war bei der Spediti-
onskompanie das Kaufgericht zwar beteiligt, das Urteil wurde jedoch von den Spediteuren selbst

verhängt. Auch fielen die Bußgelder den Gilden nur zur Hälfte zu, während aufgrund des besonderen Arrangements zwischen Kaufhaus und Speditionskompanie solche, die für neue Ordnungswidrigkeiten verhängt wurden, der Kompanie, und solche, die schon vorher bestanden, dem Kaufhaus zufielen.

Die Tatsache, dass geltende Kaufhausverordnungen ins Reglement der Speditionskompanie aufgenommen wurden, verweist wiederum auf seine Heterogenität, jedoch in anderer Hinsicht. Es mischten sich hier nicht „traditionelle“ mit „modernen“ Ideen, sondern „privates“ mit „öffentlichem“ Recht, womit die fortdauernde Geltungskraft des letzteren bestätigt wurde. Analog dazu war das Kaufhaus nach wie vor involviert. Das zeigt sich nicht nur daran, dass die Zusammenkünfte der neuen Sozietät im großen Saal des Kaufhauses stattfanden, sondern auch und vor allem daran, dass die Jurisdiktion der Speditionskompanie diejenige des Kaufhausgerichts nicht ersetzte. Einerseits war es noch immer für alle Vergehen gegen die Kaufhausverordnungen zuständig. Andererseits wurde es zu den internen Streitigkeiten hinzugezogen, da es einen Schiedsrichter ernannte und die Verhandlungen im und vor dem Kaufgericht stattfanden.

Die Speditionskompanie besaß trotz einiger moderner Elemente den Charakter einer Gilde und nicht den eines Vereins. Vor allem die Zwangsmitgliedschaft für Faktoren, aber auch die wettbewerbsbeschränkenden Bestimmungen verweisen deutlich darauf. Neu hingegen war, dass die Beziehung zwischen den Spediteuren auf eine neue rechtliche Grundlage gestellt wurde. Dadurch konnten sie ihre inneren Angelegenheiten selbst regeln und gleichzeitig kollektiv vorgehen. Die Speditionskompanie wurde durch ihre obrigkeitlich bestätigte Satzung zum Träger von Rechten. Durch diese beiden Effekte wiederum änderte sich das Verhältnis der Faktoren zur Obrigkeit. Einerseits erlangten sie eine höhere Autonomie. Die Speditionskompanie verfügte über einen Verwaltungsapparat und über eigene Instrumente, um die Einhaltung ihrer Gesetze sicherzustellen. Andererseits bildete sie auch eine Interessenorganisation, das heißt, die Faktoren konnten ihre Anliegen nun kollektiv artikulieren und gegenüber der Obrigkeit vertreten.

Das zugrunde liegende ideologische Prinzip der neuen Organisation wie auch ihre Funktion waren in erster Linie zünftigen Ursprungs, und auch ihre Beziehung zur Obrigkeit fügte sich in gängige Interaktionsmuster ein; war Privilegien geleitet und basierte auf der Legitimitätsvorstellung korporativer politischer Beteiligung (denn auch die Gilden konnten ihre Interessen und Beschwerden gegenüber den politischen Entscheidungsträgern artikulieren). Gleiches gilt für die Beziehung der Mitglieder untereinander, die auf Zwang, nicht auf Freiwilligkeit gegründet war.

Die Bedeutung der Speditionskompanie liegt jedoch nicht in ihrer Struktur und ideologischen Ausrichtung, sondern in ihrer Eigenschaft als „politischer Akteur“. Denn es entwickelte sich in der Folge eine spezifische Dynamik, die aus der Art und Weise hervorging, in der die neue Organisation ihre Rechte in der Praxis operationalisierte und wie sie ihre Funktion und Position innerhalb des lüneburgischen institutionellen und soziopolitischen Gefüges zu erreichen suchte bzw. welche ihr zugewiesen wurden.

7.2.1. Die Speditionskompanie als politischer Akteur

Der korporative Zwangscharakter der Speditionskompanie ist nicht ohne weiteres als ein Anachronismus im Zeitalter der Aufklärung zu werten, denn das erklärte Ziel der neuen Organisation war durchaus zeitgemäß, indem sie als Vehikel eines praktischen, gemeinschaftlichen Beitrags zur Förderung der Spedition dienen sollte. Diesem Ziel stand bisher die beständige Zwietracht unter den Spediteuren entgegen, die hauptsächlich durch die Abwerbung von Aufträgen entstand, die eben vor allem durch das Unterbieten der Provision geschah. Nur durch eine Zwangsmitgliedschaft konnte sicher gestellt werden, dass alle Spediteure sich den Gesetzen beugten, und auch die innere Einigkeit konnte nur zwangsweise hergestellt werden.

Diese hatte wiederum eine genuin politische Funktion, denn durch sie konnte die Speditionsinnung die Interessen der Spediteure nach außen, gegenüber Magistrat und Landesregierung vertreten. So gehörten zu den ersten „Amtshandlungen“ der Kompanie Verbesserungsvorschläge für die Spedition, womit sie den Aufklärungsgesellschaften ähnelte, die ebenfalls mit der Obrigkeit in Kontakt traten um Verbesserungsvorschläge zu kommunizieren und zur Ausführung bringen zu lassen. Es ist jedoch deutlich herauszustellen, dass es sich bei der Kompanie nicht um einen geselligen, sondern um einen Berufsverband handelte, der nicht gesamtgesellschaftliche, sondern Partikularinteressen vertrat. Entsprechend war die Intention der politischen Mitgestaltung eine andere: Die Stärkung von Macht und Einfluss. Diese war auf die Gegenwart, nicht auf die Zukunft ausgerichtet, was einen weiteren Unterschied zu den Aufklärungsvereinen markiert, die den Menschheitsfortschritt ganz allgemein vorantreiben wollten. Die Speditionskompanie suchte ihr Ziel innerhalb der bestehenden Ordnung zu erreichen. Dies bedeutete zugleich, dass die (Macht-) Position der neuen Gilde innerhalb der institutionellen Ordnung überhaupt erst bestimmt und das Verhältnis zum Kaufhaus und (damit verbunden) zum Magistrat, welche diese Ordnung ganz wesentlich beherrschten, spezifiziert werden musste. Denn auch die selbstständige Regelung der inneren Angelegenheiten der Spediteure berührte bestehende institutionelle Vorkehrungen. Anschaulich belegt dies der Widerspruch Faktor Blumenthals gegen eine ihm vom Schiedsgericht auferlegte Geldbuße.

Blumenthal war 1771 von seinem Kollegen Zahn wegen Unterbieten der Provision angezeigt worden. Der gemeinsame Calandist, ein Braunschweiger Handelshaus, hatte Zahn deshalb genötigt, ebenfalls mit der Provision herunter zu gehen. Blumenthal hingegen behauptete, dass im Gegenteil Zahn *der Anfänger wäre*. Die Braunschweiger hätten ihn davon in Kenntnis gesetzt, dass jener eine niedrigere Provision in Rechnung gestellt hätte; er habe nachziehen müssen. Durch Prüfung der Bücher der beiden Spediteure ermittelte das einberufene Schiedsgericht, dass Blumenthals Angaben zwar der Wahrheit entsprachen, nicht aber die der Braunschweiger – Zahn hatte ihnen gar keine geringere Provision offeriert. Weil das Gericht der Meinung war, Blumenthal hätte sich nicht *durch die von den auswärtigen Freunden erhaltene falsche Nachricht ... sollen verleiten lassen*, die Mindesthöhe der Provision zu unterschreiten, verurteilte es ihn dazu, Zahn die Differenz in Höhe von 14 Rthlr. zu ersetzen sowie zu einer Geldbuße von 100 Rthlr. zahlbar an die Kompaniekasse. Diese war allerdings in der Höhe im „Bußgeldkatalog“ so nicht vorgesehen. Sie wurde Blumenthal nur deshalb auferlegt, weil er kürzlich in einer ähnlichen Auseinandersetzung gesagt hatte, *daß, wenn er solche Vergehungen überführt werden könnte, er gleich 100 Rthlr. Strafe geben wollte*⁷².

Blumenthal wollte sich diesem Urteil nicht beugen, weshalb das Schiedsgericht beim Magistrat den Vollzug der Strafe beantragte⁷³. Bei der daraufhin anberaumten Anhörung offenbarten sich etliche Verfahrensfehler: Der Fall hätte vom Kauf-, nicht vom Schiedsgericht untersucht werden müssen. Weiterhin hatte letzteres nicht das Recht Bußgelder willkürlich zu verhängen, sondern musste sich an die vorgeschriebene Höhe halten. Da es sich hier um den Tatbestand des Anerbietens einer zu geringen Provision gehandelt hatte, hätte die Strafe lediglich das Doppelte der unrechtmäßigen Provision betragen dürfen und auch nicht der Kompanie-Kasse, sondern der Kämmerei anheim fallen sollen, da es sich hierbei um ein Delikt handelte, das von den Kaufhausverordnungen abgedeckt wurde.

Die Speditionskompanie suchte diese Vorwürfe zu entkräften und zwar mit Berufung auf die *Observanz*. Sie gab zu Protokoll, dass die Untersuchung deswegen vom Schiedsgericht geleitet worden sei, weil die Verordneten zum Kaufgericht abwesend gewesen und vom Actuarius vertreten worden wären, der wiederum das Schiedsgericht mit der Untersuchung beauftragt habe. Schon in früheren Fällen habe man es so gehalten, dass die Schiedsrichter nicht nur das Urteil fällten, sondern auch den Prozess führten. Und auch zur willkürliche Festsetzung der Strafe glaubte sie durch einen Präzedenzfall legitimiert zu sein. Vor einiger Zeit hätten sich einige Fuhrleute geweigert abzufahren, weshalb sie der Kompaniekasse eine *beträchtliche Sum-*

72 StaL, H1, Nr. 133, Actum Lüneburg auf dem Kaufhause, 23.08.1771.

73 StaL, H1, Nr. 133, Schultze, Meyer, Schmidt, Mother und Freund an Bürgermeister und Rat, o. D..

me hätten zahlen müssen, was damals vom Magistrat auch gebilligt worden sei.

Die Speditionskompanie interpretierte auch ihr Reglement recht eigenwillig. Die vorgesehene Strafe für ein Vergehen, wie Blumenthal es begangen hatte (die doppelte Provision), hätte keine abschreckende Wirkung und sei daher nur als Orientierung zu verstehen, weshalb sie in Anbetracht der Schwere des Vergehens beliebig erhöht werden könne. Ganz abgesehen davon habe man Blumenthal nicht nach dem Paragraphen verurteilt, der eine zu geringe Provision unter Strafe stellte, sondern nach demjenigen, der die Abwerbung von Kunden verbot. Und hier könne eine willkürliche Strafe festgesetzt werden.

Schließlich konnte eine Einigung erzielt werden. Das Schiedsgericht senkte Blumenthals Geldbuße von 100 auf 25 Rthlr. zuzüglich der Entschädigung für Zahn. Es wurde ihm nahe gelegt, sich dafür an den Braunschweigern schadlos zu halten, die ihn schließlich arglistig getäuscht hätten. Da man nicht davon ausging, dass diese freiwillig zahlen würden, beschloss man, die nächsten von ihnen nach Lüneburg gesandten Waren unter Arrest zu stellen⁷⁴.

Die Speditionskompanie hatte sich also nach nur wenigen Jahren eine eigene Rechtstradition konstruiert („Observanz“), die sich nicht nur auf die Auslegung des Reglements bezog, sondern auch faktisch ihre Befugnisse extendierte. Dazu gehörte neben der Kompetenzerweiterung des Schiedsgerichts auch die Bestrafung von Fuhrleuten, die in ihrer Satzung überhaupt nicht vorgesehen war und auch nicht mehr als Regelung der inneren Angelegenheiten der Speditoren angesehen werden kann.

Das Kaufhaus war zwar noch immer die zentrale Instanz für Speditionsangelegenheiten, seine Gesetze noch immer verbindlich. Seine Autorität wurde jedoch durch die Speditionskompanie eingeschränkt, die Jurisdiktionsbefugnisse wahrnahm, die ihr übertragen worden waren oder die sie usurpiert hatte. Für Lüneburg gänzlich untypisch geschah dies jedoch mit dem Einverständnis des Magistrats und auch des Actuarius; Kollisionen wurden einvernehmlich gelöst. Hatte sich also ein neues Interaktionsmuster zwischen Faktoren und Obrigkeit etabliert? War die Speditionsgesellschaft akzeptiert worden, vielleicht gerade weil sie sich mit ihrem zünftigen Charakter in die bestehende, in Lüneburg besonders konservative Ordnung einfügte?

Es handelte sich bei der Gründung der Speditionsgesellschaft um ein einschneidendes Ereignis in der Beziehung zwischen Magistrat und Faktoren, die in den Anfangsjahren als unbestimmt, aber auch weitgehend konfliktfrei erscheint. Nicht unwesentlich verantwortlich dafür war, dass der Senat die politischen Implikationen weitgehend verkannte, zumal die Speditionskompanie nur allmählich ein „politisches Profil“ entwickelte. Die Fronten mussten sich in einem Prozess der praktischen Ausgestaltung, Anpassung und Spezifizierung der Normen und

74 StaL, H1, Nr. 133, Actum Lüneburg auf der Schreiberei, 24.11.1771.

Funktionen der Korporation zunächst wieder neu formieren, denn erst dadurch konnte die Position und der Handlungsspielraum der Speditionskompanie im soziopolitischen Gefüge Lüneburgs bestimmt werden.

Besonders auffällig ist der unterschiedliche Umgang des Magistrats mit den Verbesserungsvorschlägen der Speditionskompanie und ihren Versuchen zur Durchsetzung eines Monopolsanspruchs. Erstere betreffend, scheint seine Reaktion allein von sachlichen Erwägungen geleitet worden zu sein. In alltäglichen Angelegenheiten, wie der Festsetzung des Fuhrlohns oder der Provision, aber auch der Abstellung von diversen Missbräuchen kam er zumeist den Anliegen der Speditions-gesellschaft nach⁷⁵. Andere Vorschläge wurden abgewiesen, zum Beispiel, die Einschränkungen für den Schiffstransport mit neuen schnellen Schiffen, genannt „Bullen“ zu lockern⁷⁶. Für diese Entscheidung war jedoch die Abwägung verschiedener Interessen ausschlaggebend und nicht das Bestreben, die politische Mitgestaltung der Speditionskompanie per se zu beschränken. Vielmehr war dem Magistrat an ihrer Meinung oft ausdrücklich gelegen. Sie wurde zu vielen die Spedition betreffenden Fragen hinzugezogen; 1777 verfasste sie auf Bitten von Senator Schütz einen ausführlichen Aufsatz über die Verbesserung der Lüneburger Niederlage⁷⁷.

Die Vorschläge der Speditions-gesellschaft bezogen sich dabei nicht nur auf handelstechnische Angelegenheiten, denn der Lüneburger Transithandel wurde wesentlich durch das Kaufhaus organisiert, so dass die dortige Verwaltung von überragender Bedeutung für die Spedition war. Entsprechend versuchte die neue Organisation, ihren Einfluss in diesem Bereich zu vergrößern. 1776 beantragte sie beim Magistrat, an der Kaufhaus-Rechtssprechung beteiligt zu werden: Es komme oft zu Streit in Fällen, die nicht durch geschriebenes Recht, sondern durch das Herkommen geregelt seien. Dieses Gewohnheitsrecht werde oft auch bei Entscheidungen der Kaufhauskammer angewandt, sei aber dem neuen Actuarius Schulz offenbar nicht bekannt, weil seine Urteile von der Observanz abwichen, was *nothwendig Unruhe verursachen muß, wenn daraus eine allgemeine Regel werden soll*. Deshalb sollten in solchen Fällen einige unparteiische Faktoren der Kompanie hinzugezogen werden. Dies werde durch das Reglement gerechtfertigt, welches vorsehe, dass Streitfälle von den Faktoren selbst entschieden werden konnten, und auch eine Verordnung von 1739 schreibe die Hinzuziehung der Spediteure zur Fuhrlohnfestsetzung vor. Das aber wisse der neue Actuarius wohl auch nicht, denn sonst hätte er bestimmt nicht vor kurzem den Fuhrlohn eigenmächtig festgesetzt, weshalb sie glaubten,

75 StaL, H1, Nr. 133, passim; H1, Nr. 136, passim.

76 StaL, H1, Nr. 133, Georg Wilhelm Schultz an Bürgermeister und Rat, 09.04.1770.

77 StaL, H1, Nr. 127, Teil II, Gesamte Mitglieder der Speditionscompagnie ... was bei der Niederlage zu verbässern sein möchte, 03.09.1777.

ihre Konsultation werde diesem auch seine Arbeit erleichtern, die mittlerweile so umfangreich geworden sei, dass er nicht mehr alles im Blick haben könne⁷⁸.

Hier vereinte sich der Mitgestaltungsanspruch der Kompanie mit Angriffen auf die Fähigkeiten und damit die Autorität des Kaufhausschreibers. Zweifellos wollte sie auf diese Weise ihren Einfluss auf Speditionsangelegenheiten ausdehnen. So ist es wohl kein Zufall, dass dieser Vorstoß gerade 1776 erfolgte, denn in diesem Jahr wurde Actuarius Gade von Schulz abgelöst. Damit bot sich die Gelegenheit, die Beziehung und die Befugnisse neu zu definieren, wobei der Speditionskompanie Schulz' Unerfahrenheit Vorschub leistete.

Der Stadtrat war dem Anliegen der Spediteure wohlgesonnen. Er hielt es prinzipiell für richtig, sie in wichtigen Angelegenheiten hinzuzuziehen. Entständen zwischen Actuarius und Spediteuren Meinungsverschiedenheiten, sei künftig der Magistrat anzurufen. Bis dieser entschieden hatte, durfte der Kaufhausschreiber keine Verfügung treffen⁷⁹. Für die eigenmächtige Festsetzung des Fuhrlohns wurde Schulz zudem gesondert gerügt, was nicht nur sein Verhältnis zur Speditionskompanie, sondern auch zum Magistrat nachhaltig belastete.

Mit dieser Resolution schwächte der Senat Schulz' Position, der immerhin der Vertreter der Obrigkeit an der Niederlage war, gegenüber der Kompanie und stärkte analog deren politische Mitbestimmung. Hier scheint eine Kehrtwende in der ratsherrlichen Politik vorgelegen zu haben, war diese doch zuvor stets darauf ausgerichtet, den Einfluss der Faktoren auf Niederlage-Angelegenheiten möglichst gering zu halten.

Im Gegensatz zum politischen Machtanspruch der Speditions-gesellschaft setzte die städtische Obrigkeit ihrem kommerziellen Machtanspruch von Anfang an Grenzen. So unterstützte sie ausnahmslos alle Dispensationsgesuche derer, denen die Aufnahme in die Kompanie wegen fehlender Lehr- oder Gesellenjahre verweigert worden war, und die sich deshalb an die Landesregierung gewandt hatten⁸⁰. Auch auf andere Weise wurden die Monopolbestrebungen der Faktorgilde gebremst. So wurde Speditions-handel durch Nicht-Mitglieder dann gestattet, wenn es sich dabei entweder um Freundschaftsdienste handelte⁸¹, oder der Spediteur gleichzeitig auch Eigentümer der Waren war. Beide Ausnahmen wurden damit gerechtfertigt, dass es den Eigentümern bzw. denen, die nur gelegentlich Waren zu versenden hatten und sich dafür eines Lüneburger Bekannten bedienten, nicht zugemutet werden könne, einen teuren, professionellen Spediteur zu engagieren.

Auslöser für die zweite Ausnahme war das Gesuch des Fuhrmanns Schiller, seine eigenen Wa-

78 StaL, K1, Nr. 108, Vol. I, Speditionscompagnie an Bürgermeister und Rat, o. D. [1776].

79 StaL, K1, Nr. 108, Vol. I, Conclusum in Senatu, 11.06.1776.

80 StaL, H1, Nr. 136, passim; H1, Nr. 134, passim.

81 StaL, H1, Nr. 133, Gutachten über die Beschwerde der Speditions Compagnie betr. die Beeinträchtigung derer, die nicht zur Compagnie gehören, 02.06.1774.

ren persönlich über Lüneburg zu spedieren, ohne einen hiesigen Faktor einzuschalten, was ihm von der Speditionskompanie mit Verweis auf ihr Monopol untersagt wurde. Actuarius Schulz, der über die Angelegenheit zu entscheiden hatte, war zwar der Meinung, dass ein Eigentümer seine Waren ohne Hinzuziehung eines Lüneburger Spediteurs versenden dürfe. Weil diesbezüglich aber keine Verordnung existierte und ein solcher Fall zuvor noch nie vorgekommen war, wandte er sich Rat suchend an seine Vorgesetzten⁸². Bürgermeister und Kaufhausdirektor Oldecop schloss sich der Ansicht der Speditionskompanie zunächst an – das Stapelrecht sehe der Observanz nach die Zwischenschaltung eines Lüneburger Spediteurs zwingend vor⁸³.

Oldecop stärkte damit wiederum die Speditionskompanie gegenüber Ansprüchen Dritter und auch gegenüber dem Actuarius, der ja zu einer anderen Auslegung tendiert hatte. Dieser wies daraufhin den Fuhrmann an, einen Spediteur zu beauftragen. Doch war die Angelegenheit damit noch nicht erledigt, weil einige Faktoren sowohl mit besagten Fuhrmann als auch mit Schulz einen Streit vom Zaun brachen, der den Magistrat schließlich dazu brachte, seine ursprüngliche Beurteilung zu revidieren.

Zwei Faktoren beschuldigten Fuhrmann Schiller, ihnen Geld zu schulden und einer, ihn bei einem Wiener Geschäftspartner diskreditiert zu haben und forderten Entschädigung. Sie erreichten bei der Kaufhauskammer die Weiterversendung von Schillers Waren auszusetzen, bis der die Forderungen beglichen hatte und zwangen ihn, vier Dukaten als Kautions zu hinterlegen, da er aus geschäftlichen Gründen Lüneburg für einige Zeit verlassen musste⁸⁴. Am gleichen Tag wurde auch der Actuarius in die Auseinandersetzung hinein gezogen. Schiller übergab das Kaufhausgeld Schulz, der es annahm, weil er davon ausging, dass dies mit dessen Faktor so abgesprochen war. Andere Faktoren vermuteten jedoch, dass Schulz damit Schiller die Eigenspedition gestattet hätte, da normalerweise der Spediteur die Kaufhausgelder hinterlegte. Gleich ein halbes Dutzend Faktoren stellte ihn daher zur Rede; zu guter Letzt kam noch *der Factor Ludolph Schultz der jüngere mit Ungestüm herein und sties die Worte aus: er habe mir dem Actuario mehr Verstand zugetrauet, als daß ich die Gelder angenommen hätte*⁸⁵.

Am selben Tag des Vorfalls erbat sich Schulz eine ratsherrliche Resolution, damit *der bey diesem Falle vorkommende Rechts-Satz ob der hiesigen Speditions-Compagnie ein Zwangs-Recht, daß alle hieselbst ankommende Waaren, ohne Unterschied ob der Eigenthümer dabey ist oder nicht, ausser Zweyfel gesetzt werde* und auch, um ihn selbst *in künftigen Fällen, aus-*

82 StaL, K1, Nr. 102, Schulz, P. M., 14.06.1779.

83 StaL, K1, Nr. 102, Oldecop, o. D..

84 StaL, K1, Nr. 102, Joseph Schiller an Bürgermeister und Rat, 17.06.1779.

85 StaL, K1, Nr. 108, Vol. VI, Registratum Lüneburg auf der Kaufhauskammer, 17.06.1779.

ser *Verdruß und Verantwortung zu setzten*⁸⁶. Die Art und Reichweite der Kompetenzen der Speditionsgesellschaft und ihr Verhältnis gegenüber den Rechten Dritter waren also, soviel wird hier klar, noch nicht festgelegt. Offensichtlich wurde dies jedoch erst in der Praxis.

Dass es dem Actuarius dabei nicht nur um die eigene Rechtssicherheit und eine verbindliche Rechtsgrundlage ging, sondern auch darum, die Macht der Speditionskompanie zu beschneiden, erschließt sich nicht nur aus der Konfliktsituation, sondern auch aus seinem Gutachten, das der Magistrat wegen der Beschwerde Schillers in Auftrag gegeben hatte. Er bestritt hierin nämlich, dass sich aus dem Stapelrecht ein Monopol für die Lüneburger Spediteure ableiten ließ. Der Zweck des Niederlagezwangs bestehe darin, dass die öffentlichen Kassen von durchgehenden Gütern eine Abgabe erheben könnten, er sei also ein städtisches Privileg und keines der Spediteure. So lasse ein Stapelrecht auch *ohne Factoren sich gantz wohl gedenken*, weil die Eigentümer der Waren das Kaufhausgeld auch persönlich entrichten könnten. Die Faktoren hätten deshalb kein *Zwang-Recht*; sie seien lediglich Dienstleister, und ihre Dienste könnten sie nur demjenigen anbieten, *der sie verlanget, nicht aber einem der seine Sachen selbst besorgen will*⁸⁷.

Die Speditionskompanie sollte also nicht von den städtischen Gerechtsamen profitieren, weshalb Schulz das „öffentliche“ vom „privaten“ Recht scharf trennte. Damit wollte er offenbar verhindern, dass die neue Organisation ihren Machtanspruch auch auf städtisches Recht gründete und damit fest verankerte.

An der Frage, ob ein Eigentümer seine Güter selbst spedieren durfte, hatte sich also ein handfester Konflikt entzündet, in den nach dem Fuhrmann und dem Actuarius auch der Magistrat involviert wurde. Der hatte seine Haltung nach den Auseinandersetzungen geändert und verfügte, Schiller zu gestatten seine Waren selbst zu spedieren, solange er sie persönlich begleitete und seine Eigentümerschaft glaubhaft machen konnte⁸⁸.

Die ratsherrliche Resolution rief bei der Speditionskompanie große Empörung hervor. Vorsteher Freund verlangte ihre sofortige Aufhebung. Sie sei nicht nur für die Spediteure, sondern auch für die Allgemeinheit äußerst schädlich, laufe der Observanz entgegen und leiste allen möglichen Missbräuchen Vorschub. Beispielsweise könnte der Eigentümer beim Verladen seiner Güter stehlen oder Waren kaputt machen. Man könne ihn dann nicht belangen, weil man ihm schwerlich nach Sachsen, Thüringen oder Böhmen nachreisen könne. Dass dahinter eine zünftige Ideologie stand, wird vor allem daran deutlich, dass Freund in Anlehnung an die be-

86 StaL, K1, Nr. 102, Schulz an Bürgermeister und Rat, 17.06.1779.

87 StaL, K1, Nr. 102, Unvorgreifliche Gedanken von Seiten des Commissarii und Actuarii Schulz betr. ein von der Speditions-Compagnie verlangtes Zwangs-Recht, 17.06.1779.

88 StaL, K1, Nr. 102, Conclusum in Senatu, 06.07.1779.

ständigen Beschwerden der Kramer und Hoken über die Verletzung ihrer Privilegien durch Hausierer einen völlig neuen Typus von Hausierer kreierte: Den spedierenden Hausierer. So handele es sich bei den Leuten, die in Lüneburg ihre Waren persönlich weiter versendeten, gar nicht um die Eigentümer, sondern um spedierende Hausierer. *Ohne irgendwo einen ordentlichen Laden zu haben, ja wol recht angesessen zu sein, reisen sie von Ort zu Ort zum Absatz ihrer eingekauften Ware herum, und bringen den Kaufleuten das Bestellte.* Sie seien billiger als die eingesessenen, wodurch deren Nahrung geschmälert werde; sie könnten dann ihre öffentlichen Abgaben nicht mehr zahlen, so dass auch die Stadtkassen Verluste verzeichnen müssten⁸⁹.

Nach diesen Ausführungen bleiben keine Zweifel mehr, dass die Speditionskompanie sich als eine Gilde begriff und auch als solche agierte – die Argumente der Professionalität, der „Nahrung“ und der Steuerleistung waren typisch für Gilden. Beim Magistrat hatte sie damit jedoch keinen Erfolg. Er lehnte die Beschwerde der Speditionskompanie ab, die sich daraufhin an die Landesregierung wandte. Die endgültige Entscheidung in diesem Fall ist nicht überliefert.

Man könnte die Meinungsverschiedenheit zwischen Speditions-gesellschaft und Stadto- brigkeit über das Speditionsmonopol auf zwei grundsätzlich verschiedene Wirtschaftsauffassungen zurückführen: Der „traditionellen“, auf Privileg gegründeten der Kompanie und der „modernen“ des Magistrats, der zünftige Zwangsrechte zugunsten der Freiheit einschränken wollte. Eine solche Interpretation würde auch von der Forschung gestützt. Der Lüneburger Stadtrat wäre dann als Vertreter des Reform orientierten Beamtentums zu klassifizieren, das den beharrenden Kräften der überkommenen Stadtwirtschaft entgegen trat⁹⁰.

Tatsächlich handelte es sich um ein Missverständnis.

7.2.2. Die Speditionskompanie im ratsherrlichen Ordnungsverständnis

Über den eigentlichen Charakter der Speditions-gesellschaft war es schon 1769 zu einem Konflikt gekommen, der allerdings nicht zwischen dieser und dem Magistrat, sondern zwischen Bürgermeister Nieper und Senator Schütz ausgetragen wurde.

Anlass war der Entwurf des Reglements, wegen dem Schütz einige Bedenken hatte. Er kritisierte unter anderem das Vorhaben, die Provisionen zu erhöhen, sah in den unterschiedlichen Beitrittsgebühren für Fremde und für Söhne Lüneburger Spediteure eine Diskriminierung von Auswärtigen, die bei der Landesregierung *Anstoß finden* könnte und fürchtete eine Verminde-

89 StaL, K1, Nr. 102, Paul Christian Freund an Bürgermeister und Rat, 27.07.1779.

90 Kunisch, Johannes. Die deutschen Führungsschichten im Zeitalter des Absolutismus. In: Hofmann, Hanns Hubert/Franz, Günther (Hg.): Deutsche Führungsschichten in der Neuzeit. Eine Zwischenbilanz. Boppard am Rhein: 1978, S. 111-142, S. 139 f.; Demel, S. 5 f..

nung der ratsherrlichen Aufsicht und Regulierung der Spedition. Auch widerstrebte es ihm die Angelegenheiten der Spediteure von den Angelegenheiten der Spedition zu trennen. Weil Fuhrwesen und Schifffahrt in engster Verbindung mit der Spedition stünden, sollten im Reglement auch diejenigen Missbräuche der Faktoren, die zum Nachteil der Fuhrleute und Schiffer gereichten, untersagt werden. Entsprechend wollte er den Einfluss und die Autonomie der Faktoren beschränkt halten und der Speditionskompanie nicht die gleichen Rechte zugestehen wie den Lüneburger Gilden, denn sie sei schließlich keine⁹¹.

Bürgermeister und Kaufgerichtsdirektor Nieper (dessen Ehefrau eines der erfolgreichsten Speditionskontore der Stadt führte⁹²) fand diese Einwände sämtlich unbegründet. Viele Gilden würden von Fremden höhere Beitrittsgelder erheben als von Einheimischen, so dass man hier nicht mit landesobrigkeitlichem Widerspruch zu rechnen habe. Anders als Schütz erkannte – und befürwortete – Nieper also den Gildencharakter der Speditionskompanie, und auch ihre Eigenständigkeit gegenüber den Fuhrleuten und Schiffen hielt er für unproblematisch. Das Reglement regule schließlich nur das Verhalten der Faktoren untereinander. Ihre Beziehung zu den anderen beiden Berufsgruppen sei in den Kaufhausverordnungen festgelegt und müsse daher nicht in der Satzung der Kompanie wiederholt werden⁹³. Schütz hingegen hielt es, wie er es in seiner Replik auf Niepers Stellungnahme formulierte, *vor eine obrigkeitliche Pflicht nicht allein an das Beste ein oder anderen Societaet zu sorgen, sondern auch auf das Ganze einen Bedacht zu nehmen*⁹⁴ und bestand auf seinen Einwänden. Schnell nahm dann die Auseinandersetzung einen persönlichen Unterton an; *zur Vermeidung unschicklicher Streit-Händel*⁹⁵ einigte man sich schließlich darauf, eine städtische Verordnung zu erlassen, die, ausdrücklich aus Anlass der neu errichteten Speditionskompanie, den Faktoren bestimmte Pflichten und Verbote hinsichtlich des Umgangs mit Schiffen und Fuhrleuten auferlegte⁹⁶.

Die Frage, ob die Speditionskompanie nun eine Gilde war oder nicht, wurde damit offen gelassen. Trotz der folgenden vielfältigen Belege rechtlicher, organisatorischer und ideologischer Art verkannte man im Rathaus ihren Zunftcharakter lange Zeit. Erst 1780 wurde dieser Glaube erschüttert, als die neue Gilde ihr Monopol auch gegenüber dem Magistrat geltend machte.

Sie hatte sich geweigert, den Senator Eden als Mitglied aufzunehmen, weil dieser die Handlung nicht gelernt hatte. Eden sah darin einen Angriff auf die alt hergebrachten Vorrechte des

91 StaL, H1, Nr. 133, P. S. Schütz, 22.11.1769.

92 StaL, K1, Nr. 149, passim.

93 StaL, H1, Nr. 133, Nieper, o. D., o. T. [1769].

94 StaL, H1, Nr. 133, P. S. Schütz, 27.11.1769.

95 StaL, H1, Nr. 133, Nieper, 30.11.1769.

96 StaL, H1, Nr. 136, Städtische Verordnung, 24.01.1770.

Stadtrats und bat seine Kollegen um Unterstützung. Schließlich ginge die Angelegenheit sie alle an, zumal

die Intention des hiesigen Magistrats bei Errichtung und Beförderung jenes Instituts [der Speditionskompanie] gewiß nicht dahin gegangen seyn wird, selbst seinen künftigen Mitgliedern den Weg zu einem anständigen ... Nebenbetrieb zu verschließen⁹⁷.

Zudem sehe der Artikel 1 des Reglements der Speditionskompanie vor, dass jeder, der Spedition treiben wolle, aufzunehmen sei. Der Artikel 10 hingegen, der die Ausbildungsvoraussetzung enthielt, sei als Ausnahme gedacht und gelte nur für Fremde. Darüber hinaus sei das Reglement gar nicht verbindlich. Es sei nicht als eine Amtsrolle aufzufassen, denn es handele sich nicht um eine Gilde, sondern um eine private Gesellschaft. Auch würden Personen Spedition treiben, die keine kaufmännische Ausbildung absolviert hätten, wie Witwen und Erben, aber auch Eigentümer, die ihre Güter selbst versenden durften. Letztlich schmälere der Artikel 10 die Rechte des Senats, da ihm dieser Nebenerwerb untersagt werde, ohne dass dafür die Besoldung erhöht worden wäre.

Diese Argumente überzeugten auch den Magistrat. Syndikus Kraut verfasste ein Rechtsgutachten, in dem er den Speditionshandel durch Ratsmitglieder mit dem Reglement sowie den Verordnungen von 1747/48 für vereinbar erklärte und dem der Magistrat in seinem Bericht an die Landesregierung folgte⁹⁸.

Die Vorschrift der sieben Lehr- und fünf Gesellenjahre sei bislang nur für Faktordienner angewandt worden, die die Spedition hauptberuflich treiben wollten, nicht aber in Fällen, in denen ein Bürger dies als Nebenerwerb tun wolle. Mit der Bestimmung habe man damals nicht die Absicht gehabt, die freie bürgerliche Nahrung zu beschränken, sondern verhindern wollen, dass ausgelernte Faktordienner zu schnell ein eigenes Geschäft gründeten und den anderen Faktoren die Kunden abwarben. Das Reglement der Speditionskompanie ändere daran nichts. Erstens enthalte der erste Paragraph im Gegensatz zum zehnten keine Aufnahmevoraussetzungen, woraus Kraut (nicht ganz nachvollziehbar) schloss, dass letzterer sich nur auf die Faktordienner beziehe. Zweitens seien die Faktoren

dadurch in keine Gilde getreten, sondern in einen bloßen nach gewissen Regeln bestimmten Societät. Die Königl. Regierung nennt sie selbst eine Compagnie und da man schon vormals das Project gehabt hat, sie zu einer Gilde zu machen, jezt aber, davon nicht mehr erwähnt wird, so ist es um so gewisser, daß man jener

97 StaL, H1, Nr. 135, Eden an Bürgermeister und Rat, 29.05.1780.

98 StaL, H1, Nr. 135, Bürgermeister und Rat an Kgl. Regierung, 29.08.1780.

*Compagnie keine Gilde-Gerechtsame habe angedeihen lassen wollen*⁹⁹.

Gerade weil man 1747 im Zuge der Instruktion für das Commerciën-Collegium schon einmal Überlegungen zur Gründung einer Faktorgilde angestellt – und verworfen hatte, könne man aus der stattdessen eingeführten Ausbildungsvoraussetzung keinen Gildencharakter ableiten.

Der Syndikus ließ sich also von der missverständlichen Namenswahl täuschen und plädierte dafür, der Landesregierung die Dispensation Edens zu empfehlen, die auch angemessen sei, da die Ratsherren von ihrer Besoldung allein nicht leben könnten und daher auf zusätzliche Einkünfte angewiesen seien. Zudem entstünden dadurch sogar Vorteile, weil

*die Privat-Interessen der Obrigkeitlichen Personen mit den ihnen anvertrauten Interessen des Publicumms in desto genauere Verbindung steht. In den blühendsten Städten, selbst Reichs-Städten (die doch keine höhere Aufsicht über sich haben) wird daher den Rathsgliedern ohne allen Nachtheil der Bürgerschaft ein Neben-Betrieb gerne gegönnet*¹⁰⁰.

Das Gutachten des Syndikus zeigt genauso wie Edens Ausführungen, dass der Magistrat der Speditionskompanie nicht deswegen den Gildenstatus absprach, weil er der Privilegien geleiteten Wirtschaftsordnung als solcher skeptisch gegenüber stand, sondern weil er glaubte, sie sei keine Gilde. An diesem Glauben hielt er wiederum deswegen fest, weil eine Speditionsgilde mit überkommenen ratsherrlichen Vorrechten konfligierte.

Die Landesregierung hatte dazu jedoch ihre ganz eigene Ansicht. In Hannover hatte man die Verordnungen von 1747 und 1748 seinerseits eingehend studiert und befunden, dass die Spedition als freie bürgerliche Nahrung durch besagte Verordnungen sehr wohl abgeschafft und auf Personen beschränkt wurde, die die Handlung ordentlich gelernt hatten. Sie dürfe daher von keinem anderen getrieben werden, *und am allerwenigsten von denen Membris des dortigen Magistrats-Collegii*¹⁰¹. Denn denen habe man auf eine Beschwerde der Lüneburger Bürgerschaft hin bereits 1776 jegliche Nebentätigkeit verboten und verfügt, dass nur noch Gelehrte einen Sitz im Magistrat bekommen sollten. Konsequenterweise wurde Eden die Dispensation verweigert.

Das Reskript rief im Rathaus Wut und Unsicherheit hervor. Eden, dem es *unter der Hand*¹⁰² kommuniziert wurde, wollte sich mit der Entscheidung nicht abfinden und wandte sich erneut an den Magistrat. Die landesobrigkeitliche Rechtsauslegung wie überhaupt ihre gesamte Argumentation seien nicht überzeugend. Das Problem der Ausbildung als Voraussetzung für die

99 StaL, H1, Nr. 135, Kraut, 14.08.1780.

100StaL, H1, Nr. 135, Kraut, 14.08.1780.

101StaL, H1, Nr. 135, Kgl. Regierung an Bürgermeister und Rat, 14.09.1780.

102StaL, H1, Nr. 135, Schütz, 16.09.1780.

Aufnahme in die Speditionskompanie, das man mit der unbeholfenen Konstruktion der Unterscheidung zwischen Haupt- und Nebenerwerb nicht zu lösen vermocht hatte, suchte Eden nun durch eine andere Unterscheidung zu beheben. Er schlug vor, das Reglement so zu interpretieren, dass nur *cives honoratiores*, zu denen *nun freilich die hiesigen Magistrats-Personen vorzüglich zu rechnen* seien, ungelernt aufgenommen werden und nur dann Eintrittsgeld zahlen sollten, wenn sie die Faktorei als Nebenberuf trieben. So könne auch verhindert werden, dass die Zahl der Faktoren zu groß würde, wohingegen *für den gemeinen Mann, dem ein jeder Nahrungs-Betrieb anständig ist, noch andere Artikel genug übrig bleiben, wenn er auf unverbundene Handlung das Bürger-Recht gewinnt*¹⁰³.

Eden wollte der Speditionskompanie also den Anstrich eines geselligen, elitären Vereins verleihen, wie es zu dieser Zeit viele gab. Dass damit aber nur Standesgrenzen und -privilegien aufrecht erhalten werden sollten, geht aus seinem Vorschlag genauso hervor, wie die Tatsache, dass die Ratsherren sich noch immer auch als Teil der ökonomischen Elite begriffen.

Eine ähnliche Einstellung lässt sich auch beim Syndikus konstatieren, der das Reskript ebenfalls mit Entrüstung zur Kenntnis nahm. Anlässlich des Dispensationsgesuchs von Senator Warmers Bruder, der dessen Speditionsgeschäft sowie die von ihm geführte Königliche Behandlungsfaktorei übernehmen wollte, ohne die Handlung ordentlich gelernt zu haben¹⁰⁴, machte er in einem Gutachten seiner Frustration über den landesherrlichen Beschluss Luft. Dieser habe seine Argumente überhaupt nicht widerlegt, während die Gründe für die Ablehnung nicht fundiert geschweige denn erklärt worden seien. Der Behauptung der Landesregierung, dass bereits seit 1747 nur noch gelernte Händler Spedition treiben dürften, stehe die Observanz entgegen, denn an diese Bestimmung habe man sich in Lüneburg von Anfang an nicht gehalten

*und gleichwol hat niemals ein gelernter Factor oder das Commerciën-Collegium auch nur einen Finger dagegen gereget! Doch man sieht gar deutlich, daß es der Regierung nur darum zu thun gewesen, den Rahtsgliedern allen Neben-Betrieb abzuschneiden und sich darüber bey dieser guten Gelegenheit zu äußern*¹⁰⁵.

Deutlich kommt hier zum Ausdruck, dass das Reskript als Affront aufgefasst wurde, deutlich wird aber auch, dass man dem „Gewohnheitsrecht“ einen höheren Stellenwert beimaß als dem vom Staat gesetzten Recht. Wie gering man letzteres achtete, geht nicht nur daraus hervor, dass dem Syndikus die beständige Missachtung landesherrlicher Gesetze als Observanz galt, die ihrerseits Recht begründete, sondern auch daraus, dass man sich im Magistrat trotz der

103StaL, H1, Nr. 135, Eden an Bürgermeister und Rat, 03.10.1780.

104StaL, H1, Nr. 135, Frantz Heinrich Warmers an Bürgermeister und Rat, o. D. [1780].

105StaL, H1, Nr. 135, Kraut, 26.09.1780.

eindeutigen Verfügungen der Geheimen Räte von 1776 und 1780 nicht sicher war, ob das Verbot des Nebenerwerbs tatsächlich allgemeine Regel war oder aber (so hoffte man) nur für den konkreten Einzelfall galt. Der Syndikus regte darum an, sich darüber vorsichtig bei der Landesregierung zu erkundigen, zumal es sich um eine existenzielle Frage handele:

Die Sache intereßiert unmittelbar das ganze Plenum des Collegii, kränket die Gerechtsame eines jeden einzelnen Mitgliebes und kan und wird keine geringeren Folgen haben als – eine künftige Reducirung des Rahtsstuls¹⁰⁶.

Dieser Einschätzung folgte das Magistratskollegium. In einem über 20 Seiten langen Brief an die Königliche Regierung erörterte es ausführlich, warum seiner Ansicht nach die Ausbildungsvoraussetzung für Spediteure weder rechtens noch sinnvoll war und die Ausübung eines bürgerlichen Gewerbes durch Ratsherren der Stadtwirtschaft insgesamt zum Vorteil gereichte¹⁰⁷.

An diesem Brief wird das Selbstverständnis des Magistrats deutlich, dessen (sehr ausgeprägtes und sehr exklusives) Standesbewusstsein mitnichten das eines Berufsbeamtentums war. Der mittelalterliche, gewerbetreibende Ratsherr, der sein Amt allein der Ehre halber ausübte, war sein Leitbild, nicht der neuzeitliche Staatsdiener. Daher wollte er trotz der unmissverständlichen Weisung einfach nicht glauben, dass die Geheimen Räte tatsächlich meinten, was sie sagten, zumal das Verbot des Nebenerwerbs seiner Rechtsauffassung diametral widersprach. So würde dadurch den *Gerechtsamen der Rathsglieder, die doch so gut wie jeder anderer Unterthan auf den Schuz der Geseze Anspruch machen können, zu nahe geschehen*, weil sie das Bürgerrecht und damit das Recht, bürgerliche Nahrung treiben zu dürfen, gewonnen hätten. Der Magistrat begriff sich demnach in erster Linie als Stadtbürgertum und somit als Teil der Ständeordnung, die zu schützen und zu bewahren Aufgabe der Landeshoheit war. Ihm die wohl erworbenen Privilegien zu beschneiden, lief diesem Prinzip zuwider; war nicht nur diskriminierend, sondern auch Unrecht.

Auch die Deutungshoheit der Landesregierung über die städtischen Verordnungen stellte er in Frage. Die Faktorei sei 1747 keineswegs eingeschränkt worden, denn auf die Ausbildungsvoraussetzung habe man auch nach diesem Zeitpunkt nie bestanden. Wäre hingegen die Verordnung von 1747 so gemeint gewesen, wie man in Hannover glaube, dann hätte der Magistrat doch schon von Beginn an, als die Verfasser des Gesetzes noch lebten, welche seine Intention am besten gekannt hätten, die Spedition durch ungelernete Faktoren verhindert. Da er das aber nicht getan habe, sei völlig klar, dass die Beschränkung der Spedition damals nicht in der Ab-

¹⁰⁶StaL, H1, Nr. 135, Kraut, 26.09.1780.

¹⁰⁷Wenn nicht anders angegeben, im Folgenden nach: StaL, H1, Nr. 135, Bürgermeister und Rat an Kgl. Regierung, 14.02.1781.

sicht der Verordnung gelegen habe.

Das Reglement der Speditionskompanie ändere daran nichts, da es *nur die Gerechtsame der Spediteurs unter sich, nicht aber in Beziehung auf andere haben bestimmen sollen*. Weil die Beziehungen der Kompanie zu anderen Institutionen nicht geregelt, ja noch nicht einmal berücksichtigt worden seien, ergebe sich logisch, dass sie als rein private Gesellschaft zu begreifen sei und die Rechte Dritter unberührt lasse. Doch nicht nur juristisch sei die Anerkennung des Gildenstatus der Speditionskompanie problematisch. Auch in wirtschaftlicher Hinsicht könnte sie negative Folgen haben. So habe die Spedition, als sie noch eine freie bürgerliche Nahrung war, stets prosperiert, weil Speditionsaufträge zumeist aus anderen Geschäftskontakten hervor gingen. Beispielsweise könnte ein Kramer [dem der Zutritt zur Speditionskompanie aufgrund seiner kaufmännischen Ausbildung überhaupt nicht versagt war], der von einem Hamburger Kaufmann Ware bezog, von diesem im Gegenzug eine Partie Güter in Spedition erhalten, die sonst über einen anderen Ort gegangen wäre. Welche Auswirkungen also die Einschränkung hätte, könne man gar nicht absehen; man gehe jedoch nicht davon aus,

daß es dem Publico und selbst dem Speditions-Wesen heilsam seyn sollte, daß zu einer Zeit, da man den übrigen Gildezwang möglichst zu mildern sucht gerade dieser vorhin freye Betrieb nun in die strengsten Gilde-Geseze eingezwungen werden soll. [Denn] je enger sich die Speditions-Gesellschaft in einen Gilde-Zirkel einschließt, um so mehr [entziehen] sich die etwaigen oft sehr versteckten Mißbräuche in Rücksicht auf die Kaufleute und Fuhrleute den Augen des Publicums und der Aufsicht der Obrigkeit.

Der Magistrat instrumentalisierte hier modernste wirtschaftspolitische Ansichten, um alte Gerechtsame zu untermauern, wobei ihm zur Hilfe kam, dass bei der Spedition Tradition und Moderne identisch waren, weil beide sich auf Freiheit gründeten. Auf die gleiche Weise versuchte er, die Spedition durch Ratsherren zu legitimieren. Die Niederlage profitiere außerordentlich davon, wenn die politischen Entscheidungsträger über Sachkenntnisse aus eigener Praxis verfügten. Bester Beweis dafür sei das Kaufhaus, das selbst bei Auswärtigen ein hohes Ansehen genieße. Diesen Grad der Perfektion aber hätte es niemals erreichen können, wenn nicht stets auch Magistratsmitglieder Spedition getrieben hätten, die Verbesserungen vornehmen und Missbräuche abstellen konnten. Vor allem würden sich Gelehrsamkeit und Berufspraxis auf das Vorzüglichste ergänzen: Es sei keinesfalls

schädlich, wenn dasselbe [Handel und Spedition] zu Zeiten von Männern betrieben wird, die durch wissenschaftliche Kenntze ihre Begriffe aufgekläret haben, indem selbige oft neue Aussichten eröffnen oder manche neue Einrichtung veran-

stalten.

Der Magistrat wollte sich hier offenbar als aufgeklärter Reformers profilieren. Durch die Gelehrsamkeit der Ratsherren und ihren erweiterten Horizont besaßen sie theoretische, durch ihr eigenes Speditionsgeschäft praktische Einsichten, konnten diese verbinden und dadurch neuste Erkenntnisse in die Realität umsetzen. Dass dieses Modell ein mittelalterliches Pendant hatte, dass sein Vorbild der mittelalterliche gewerbetreibende Ratsherr war, also der Vergangenheit, nicht der Gegenwart entnommen und lediglich durch das neue Ideal der Gelehrsamkeit angereichert wurde, wird allerdings an seinen Ausführungen zum Problem des Privatinteresses deutlich: Eine Vermischung ratsherrlicher und bürgerlicher Interessen sei für die Stadtwirtschaft sehr von Vorteil. Nie seien die Städte wohlhabender gewesen als zur Zeit der Hanse, in der alle Ratsherren ein bürgerliches Gewerbe ausgeübt hätten. Dies zeigten noch heute die Reichsstädte, in denen nicht nur alle Magistratsmitglieder, sondern auch alle Gelehrten und Schriftsteller Kaufleute seien, und wo Handel und Gewerbe sich in einem hervorragenden Zustand befänden und zwar deswegen, weil *die Obrigkeit sich nicht als ein abgesondertes Corpus betrachtet, sondern sich und ihre Bürger als eine Familie anzusehn gezwungen ist, wo der eine nicht Schaden leiden kann, ohne daß der andere ihn mitfühle.*

Hier wurde das Ideal der mittelalterlichen, solidarischen Stadtgemeinschaft heraufbeschworen, das, so glaubte der Magistrat, in den Reichsstädten noch immer Realität war und als Erfolgsmodell der Vergangenheit auch für Lüneburg herangezogen werden konnte. Ungeachtet der Tatsache, dass das dortige Stadttregiment sich bereits im 15. Jahrhundert zum Patriziat gewandelt hatte, das sich durch Abschottung von der übrigen Bürgerschaft und vor allem in späteren Jahrhunderten durch Misswirtschaft auszeichnete, fühlte er sich durch die eigene Geschichte darin bestätigt und stellte, obwohl mittlerweile die Patrizier nur noch drei Ratsherren stellten¹⁰⁸, die historische Kontinuität zum Salzpatriziat her. In nostalgischer Verklärung beschrieb er die vergangene Blüte Lüneburgs, das von der Herrschaft der *Salinator[en]*, also der Senatoren, die die Salinen betrieben, stets profitiert habe. Als später der Stadtrat durch *Personen bürgerlichen Standes* ergänzt worden sei, hätten auch diese stets neben ihrem Amt ein Gewerbe ausgeübt. Jahrhunderte lang habe die Verbindung von Politik und Wirtschaft funktioniert, und auch jetzt noch sei ein solches Arrangement gerade für Lüneburg sehr geeignet. Denn ein Ratsherr verdiene zumeist nur 600 Rthlr. im Jahr, wodurch allein keine standesgemäße Lebensführung möglich sei. *Der Senator treibt daher nicht sowohl Bürgerliche Nahrung, um Senator zu seyn; vielmehr wird er Senator um mit einigem Glanze Bürger seyn zu können.* Deutlicher lässt sich die Amtsauffassung des Lüneburger Stadtrats kaum formulieren.

108Vgl. Staatskalender 1780. Es handelte sich hierbei um von Dassel, von Stern und von Töbing.

Das Ratsamt diente allein dem sozialen Ansehen der ökonomischen Elite des Stadtbürgertums; wurde als *Ehrenamt* begriffen, was es einst auch gewesen war.

Diese Erörterung, eigentlich eine Reflexion über den Stand der Ratsherren vor dem Hintergrund des Verlusts von Reichtum, Macht und Ansehen des einst so stolzen Salzpatriziats demonstriert überdeutlich, wie schwer es dem Lüneburger Senat auch noch nach 142 Jahren fiel, die landesherrliche Suprematie anzuerkennen, wie sehr ihm die Entwicklung zum Berufsbeamtentum entgangen war und wie wenig er sich mit den soziopolitischen Strukturveränderungen abfinden konnte. Diese Einstellung prägte das Ordnungsverständnis des Magistrats sowie sein Verhältnis zu Landesherrschaft und Faktoren, wurde aber nun durch die Speditionskompanie grundsätzlich infrage gestellt.

Seinem Verständnis nach sollte (und durfte) die Landesregierung lediglich schützende und bewahrende Funktionen übernehmen. Eingriffe in die inneren Angelegenheiten der Stadtverwaltung, seien sie ökonomischer oder politischer Natur, wurden als überflüssig, übergriffig und/oder störend empfunden. Besonders beim Vergleich mit der Zeit der Hanse bzw. den Reichsstädten prangt zwischen den Zeilen, was man von der landesherrlichen Wirtschaftspolitik hielt, denn die Quintessenz der Argumentation war ja, dass die Stadtwirtschaft ohne ihre Einmischung bestens funktioniert hatte, in den Reichsstädten noch immer funktionierte und zwar wegen der wirtschaftlichen und politischen Autonomie des Stadtrats. Im Umkehrschluss, lässt sich unschwer folgern, war der Niedergang der Stadtwirtschaft Resultat der politischen Entmachtung des Stadtrats. Dass beides (wenn auch in umgekehrter Kausalität) miteinander zusammenhing, ist in der Tat nicht zu leugnen. Insofern ist es verständlich, dass der Lüneburger Senat in der Vergangenheit nach Wegen aus der Krise suchte und dort auch fündig wurde. Obwohl also persönliche Vorteile bei der Wahl des Vorbildes eine nicht unbeträchtliche Rolle gespielt haben dürften, ist davon auszugehen, dass diese nicht allein ausschlaggebend waren. Machtstreben und Ideologie bestärkten sich hier wechselseitig.

Im mittelalterlichen Erfolgsmodell hatte eine Landesregierung keinen Platz. Ihre politisch-wirtschaftlichen Ordnungsvorstellungen entstammten einem ganz anderen Kontext. Entsprechend wenig Akzeptanz wurde ihnen entgegen gebracht, entsprechend gering war aber auch das (auch intellektuelle) Verständnis für Sinn und Zweck landesherrlicher Maßnahmen und Verfügungen. Magistrat und Landesregierung besaßen zwei völlig verschiedene Konzepte einer „guten Stadtobrigkeit“, unterschiedliche Wahrnehmungs- und Deutungsmuster, woraus Unterschiede in der Problemanalyse und in den Lösungsansätzen erwachsen, aber auch die Verständigungs- und Kommunikationsprobleme hervorgingen.

Von einem Ideologiekonflikt lässt sich in der Beziehung zwischen Faktoren und Magistrat

nicht sprechen. Im Gegenteil fügte sich die Speditionskompanie durch ihren Gildencharakter eigentlich vorzüglich in die „alte“ Ordnung ein. Der hier ausgetragene Konflikt war anders als derjenige mit der Landesherrschaft ein ordnungsimmanner; war vor allem ein Machtkonflikt, in dem die Bestimmung des Verhältnisses der politischen zur ökonomischen Elite zur Debatte stand. Wie unklar dieses war, zeigt auch die nur unzureichende Positions- und Kompetenzbestimmung der Speditionsgesellschaft innerhalb des institutionellen Gefüges Lüneburgs. Man wusste sie offenbar nicht richtig einzuordnen. Erst als sich daraus eine Auseinandersetzung entwickelte, wurde dem Magistrat das Problem bewusst; erst dann bemühte er sich ihren eigentlichen Charakter zu ergründen.

Dabei erwies sich gerade die traditionelle Organisation und Zielsetzung der Speditionskompanie als Schwierigkeit, weil sie dadurch frontal mit den Interessen des Magistrats und deren Rechtfertigungsversuchen kollidierte – legitimierte sie sich doch ebenfalls über die Prinzipien der überkommenen städtischen Wirtschafts- und Sozialordnung. Die Versuche vor allem Senator Edens, der Speditionskompanie das Wesen einer rein privaten (Aufklärungs-) Gesellschaft zuzuschreiben, sind vor diesem Hintergrund als das Bemühen aufzufassen, einerseits eine neue Form der Interaktion zwischen politischer und ökonomischer Elite zu etablieren, ohne dabei die eigene Machtbasis zu verlieren, andererseits und mehr noch, sie auf ein anderes Ordnungsmodell zu verweisen, um ihre Ansprüche und damit ihre Konkurrenz in der (noch) bestehenden Ordnung abwehren zu können. Der Magistrat wollte seinen Anspruch auf den auch wirtschaftlichen Elitestatus nicht an die Spediteure abtreten. Umgekehrt versuchte er, ihren politischen Einfluss zurückzuweisen, indem er sowohl die Wirtschafts- als auch die politische Kompetenz in der Person des Senators verband. Die Kongruenz zwischen politischer und wirtschaftlicher Spitzenposition war Fundament seines Selbstverständnisses, ihr Auseinandertreten gleichbedeutend mit dem Verlust von Macht und Ansehen.

Dieser in Schönschrift abgefasste und mit vollständiger Grußformel versehene Brief erreichte die Landesregierung nie. Eine Antwort aus Hannover findet sich in den Akten nicht und auch in späteren Reskripten und ratsherrlichen Berichten, die mit der Frage der Ausbildungsvoraussetzung in Zusammenhang standen, wurde er nicht erwähnt. Die Tatsache, dass der Lüneburger Stadtrat öfter Briefe und Berichte entwarf, in denen er seinen Ärger und Frust artikulierte, diese dann aber entweder gar nicht oder nur stark zensiert abschickte, lässt es plausibel erscheinen, dass auch diese Erörterung eine solche psychologische Funktion hatte und zumindest in dieser Form nicht zur Kenntnis der Landesobrigkeit gebracht wurde.

Von einer Restrukturierung des Verhältnisses von „öffentlich“ und „privat“ entlang der ein-

gangs des Kapitels skizzierten Entwicklungslinien ist in Münden und Lüneburg nur eingeschränkt zu sprechen. Zu strukturellen Transformationen, die das Verhältnis zwischen Politik und Handel oder die gesellschaftliche Stellung der Händler auf eine völlig neue Grundlage stellten, kam es durch die organisatorischen Veränderungen nicht. Doch spielten neue Ordnungs- und Organisationsprinzipien dabei durchaus eine Rolle. Weil über deren (Be-) Deutung und Verbindlichkeit keine Klarheit herrschte, und weil in der neuen Ordnung der wechselseitige Einfluss von Politik und Handel noch nicht erprobt war, entstand dadurch Raum für Neuinterpretationen.

In Münden versuchte man das Verhältnis von Politik und Handel von der kommerziellen Sphäre aus zu rekonzeptualisieren – es ging hier um freien Wettbewerb oder Intervention, um die Beachtung der „Gesetze“ des Handels oder der Gesetze der Politik und damit um die Funktion und den Einfluss der Politik in der Handelsordnung. In Lüneburg war dagegen die soziopolitische Ordnung die Referenz. Mit der Gründung der Speditionskompanie war die gesellschaftliche Position der Spediteure und ihr politischer Einfluss neu zu bestimmen, wobei unklar war, nach welchem Schema dies erfolgen sollte; ob die neue Organisation als eine eher den Aufklärungsvereinen entsprechende private Sozietät oder als eine Zunft zu werten war.

So wie also in Münden neue ökonomische Strukturprinzipien auf die Konzeptualisierung des Verhältnisses von Handel und Politik einwirkten, so waren es in Lüneburg neue gesellschaftliche Strukturprinzipien. Beide fanden ihren sichtbarsten Ausdruck darin, dass sich in den Städten der Grad der Selbstverwaltung der Spediteure bzw. Großhändler erhöhte. Dadurch kam es zu Konflikten um die Reichweite und Verbindlichkeit kollektiver kaufmännischer Regelungen sowie um die Freiwilligkeit der Mitgliedschaft. Diese Konflikte versuchte man dadurch zu lösen, dass man die Handelsorganisation zur „Privatsache“ erklärte, was in Münden von den (dissidierenden) Händlern, in Lüneburg vom Magistrat ausging. So unterschied sich auch der damit verfolgte Zweck. Die Mündener wollten durch die Trennung von „öffentlich“ und „privat“ den Einfluss der Politik bzw. der „Kaufmannschaft“, der Lüneburger Senat die Macht der Spediteure beschränken. Dies reflektiert wiederum die spezifischen innerstädtischen Bedingungen und entsprechend unterschied sich auch die Stoßrichtung der organisatorischen Veränderungen. In Münden drang die „Kaufmannschaft“ nicht (von außen) in die Öffentlichkeit vor, sondern befand sich bereits in dieser als die Auseinandersetzungen einsetzten. Die Konflikte zwischen „öffentlich“ und „privat“ wurden nicht zwischen Staat und Händlern, sondern zwischen den Händlern untereinander ausgetragen, denn kontestiert war nicht der öffentliche, sondern der private Bereich. Indem die Kaufmannschaft ihre kommerziellen Aufgaben ausdehnte, drang sie in die bislang unreglementierte und damit private Sphäre vor. Dort trafen

verschiedene Wirtschaftsauffassungen aufeinander, denn einzelne Händler setzten kollektiven Eingriffen das liberal-individualistische Wettbewerbsprinzip entgegen, wohingegen Kommunikation und Aushandlung mit Magistrat und Landesregierung im Großen und Ganzen unproblematisch verliefen.

Anders als die Mündener hatten die Lüneburger Spediteure bis 1766 keine Möglichkeit, sich kollektiv in der sozialen Ordnung zu positionieren. Die Versuche der Speditionskompanie, ihre politische Mitbestimmung und ihr Monopol durchzusetzen und auszuweiten, sind vor diesem Hintergrund als Versuche der Einordnung in das sie umgebende institutionelle und soziopolitische Gefüge zu interpretieren – die Stoßrichtung der Speditionskompanie wies in die öffentlichen Sphäre. Die aber war schon besetzt, weshalb es zur Konfrontation mit dem Magistrat kam. Doch von einem Ordnungskonflikt lässt sich hier nicht sprechen. Zwar versuchte der Magistrat, das Verhältnis von ökonomischer und politischer Elite innerhalb des neuen Parameters festzulegen, doch paradoxerweise diente dies dazu den status quo aufrecht zu erhalten, denn indem die Speditionskompanie zu einer privaten (Aufklärungs-) Gesellschaft erklärt wurde, wollte man die Position der Faktoren schwächen, da eine „moderne“ Organisation in der bestehenden Ordnung und vor allem in der städtischen Hierarchie keinen festen Platz hatte.

So wurde in Lüneburg das Verhältnis zwischen Magistrat und Spediteuren zwar auf eine neue institutionelle Grundlage gestellt. Die Spediteure erlangten mehr Autonomie und eine wirksamere Interessenrepräsentation. Im Kern war diese Grundlage allerdings eine traditionelle. Beide Parteien bewegten sich innerhalb der überkommenen städtischen Sozial- und Wirtschaftsordnung.

In Münden wurden die Auseinandersetzungen zwar durch divergierende wirtschaftliche Ordnungsvorstellungen ausgelöst, die dazu führten, dass die Grenzen zwischen Politik und Handel erstmals abgesteckt wurden, indem die „Kaufmannschaft“ sich als private Organisation ein Stück weit von der Politik emanzipierte, aber gleichzeitig öffentliche Aufgaben übernahm. Dabei ist allerdings zu bedenken, dass sie auch zuvor schon eine große Autonomie und einen hohen politischen Einfluss besessen hatte, also in öffentlichen Angelegenheiten mitbestimmen konnte. Zudem war die Abgrenzung nur partiell – die Obrigkeit griff weiterhin in die private, die „Kaufmannschaft“ in die öffentliche Sphäre ein. Auch hinsichtlich der neuen ökonomischen Leitprinzipien sind Zweifel angebracht. Zwar sollten die Regulierungen den mündenschen Handel wettbewerbsfähiger machen und waren insofern marktbezogen, doch sollte dies ja gerade durch die Beschränkung der inneren Konkurrenz erreicht werden, die nun durch die „Kaufmannschaft“, nicht die Obrigkeit erfolgte.

So stand zwar die Frage des „öffentlichen“ oder „privaten“ Charakters der Mündener Handelsorganisation in engem Zusammenhang mit markt- und wettbewerbswirtschaftlichen Prinzipien, doch erscheint es fraglich, ob das Verhältnis zwischen Politik und Handel tatsächlich eine neue Qualität bekommen hatte, zumal es dabei primär um die Beziehung der Händler untereinander gegangen war. Die soziopolitische Position der Kaufleute war hingegen kein Thema. Im Gegensatz zu Lüneburg standen weder ihre gesellschaftliche Stellung noch ihr politischer Einfluss grundsätzlich zur Debatte.

Dies ist nicht darauf zurückzuführen, dass in Münden das Verhältnis zwischen Politik und Handel in der kommerziellen, in Lüneburg in der sozialen Sphäre auf den Prüfstand gekommen war, denn der Wettbewerb, der in der Drei-Flüsse-Stadt im Vordergrund der Auseinandersetzungen gestanden hatte, erstreckte sich nicht nur auf die ökonomische, sondern auch die gesellschaftliche Dimension: In letzter Konsequenz ließ er politische Ansprüche der Kaufleute obsolet werden, da er die politisch-rechtliche Bevorzugung der Händler prinzipiell ausschloss. Privileg und Monopol waren mit individueller Konkurrenz und Marktwirtschaft unvereinbar. Auch darin liegt, wie an anderer Stelle thematisiert, die Bedeutung der Abkehr des Wirtschaftsbürgertums von der zünftigen Organisation – Wettbewerb implizierte die Aufhebung der Privilegien geleiteten Sozial- und Wirtschaftsordnung und damit auch der überkommenen politisch-wirtschaftlichen Interaktionsmuster. Dass dies nicht in der Absicht der Wirtschaftsakteure gelegen hatte, sondern vielmehr von Staat und Beamtentum forciert wurde, ist ebenfalls bereits erwähnt worden. Ist also in der Forderung mündenscher Kaufleute nach Freiheit des Handels von politischen Eingriffen eine beginnende Emanzipation vom Staat zu erkennen, so stellt sich die Frage nach der „Emanzipation“ des Staates von den Händlern, die in erster Linie an seinem Umgang mit Privilegien zu erkennen sein müsste. Um Privilegien war es jedoch bei der Reorganisation der Mündener Spedition nicht gegangen, wohingegen sie in Lüneburg Hauptgegenstand waren – umstritten waren ihre Reichweite, ihre Auslegung und, ob das Reglement der Speditionskompanie überhaupt als (zünftiges) Privileg zu deuten war.

Der Gegensatz von Wettbewerb und Privileg dynamisierte das Verhältnis zwischen Politik und Handel. Wie es sich in diesem Zusammenhang entwickelte, wie sich Kaufleute, Magistrate und Landesherrschaft in dieser Frage positionierten, wird Gegenstand des folgenden Kapitels sein. Dies impliziert zum einen eine stärkere Beschäftigung mit der landesherrlichen Handelspolitik, deren konzeptuelle und praktische Ausrichtung sich seit Mitte der 1780er Jahre leicht veränderte. Weil alte und neue Ordnung nicht unverbunden nebeneinander standen, sondern miteinander interagierten¹⁰⁹, ist zum anderen zu untersuchen, wie die Geltung der jeweiligen

109Vierhaus, Rudolf: Vorwort. In: Ders. (Hg.): Frühe Neuzeit – Frühe Moderne? Forschungen zur Vielschichtig-

Leitprinzipien zwischen Kaufleuten und Obrigkeiten ausgehandelt wurde, welche Motive bzw. Interessen dem zugrunde lagen und welche Argumentationsmuster verwendet wurden. Für Münden soll dies anhand der Auseinandersetzungen um die Handelsberechtigungen an der dortigen Legge untersucht werden, die sich um städtische (und damit auch kaufmännische) Privilegien und Wettbewerb drehten und damit um die Position der Kaufleute in der Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung. Das gleiche gilt für die Frage des Wettbewerbs in der Lüneburger Speditionspolitik, über die der Konflikt zwischen Magistrat und Speditionskompanie fortgesetzt wurde – ihr Anspruch auf politische Mitbestimmung innerhalb der bestehenden Ordnung lief ins Leere, als ihrem zünftigen Wirtschaftsmodell das Wettbewerbsprinzip entgegengesetzt wurde.

8. Wettbewerb als neues Ordnungsprinzip

In Kurhannover erhöhte sich seit Mitte der 1780er Jahre die Reformbereitschaft beträchtlich¹, was unter anderem an der Gründung des Kommerzkollegiums 1785 deutlich wird, mit dem die Grundlage für eine Zentralisierung und erhöhte Eigenständigkeit staatlicher Wirtschaftspolitik geschaffen wurde.

Entsprechende Vorschläge hatte es schon in den 1750er Jahren gegeben². Der Siebenjährige Krieg, der die Reformpolitik vorübergehend zum Erliegen brachte, mag dazu beigetragen haben, dass das Vorhaben sich verzögerte. Allerdings lassen sich Entstehungsgeschichte, Tätigkeit und Erfolg des Kommerzkollegiums nicht mehr vollständig rekonstruieren, da die entsprechenden Akten des Staatsarchivs 1945/46 zerstört worden sind.

Als konkreter Anlass für die Gründung wurde in den Medien die Erholung der Wirtschaft vom Siebenjährigen Krieg, der schlechte Zustand des inländischen Gewerbes und Schwierigkeiten mit dem Kredit genannt³. Am 16.12.1785 billigte König Georg III. die neue Behörde, die aus vier Mitgliedern bestehen sollte, deren Gehalt in Höhe von 100 Rthlr. im Jahr aus der bereits 1705 eingerichteten Manufakturkasse bezahlt werden sollte. Es hatte sich unter dem Vorsitz der Geheimen Räte von Beulewitz und von Arnswalt mit sämtlichen Wirtschaftsangelegenheiten des Kurfürstentums zu befassen⁴, wobei es dem Geheimen Rat unterstand⁵.

Die personelle Zusammensetzung des Kommerzkollegiums war ein Jahr später bereits be-

keit von Übergangsprozessen. Göttingen: 1992, S. 9-11, S. 9 f..

1 Hauptmeyer 2001, S. 69.

2 Facius, S. 194; Kruse, S. 128.

3 N.N.: Commerz-Collegium. In: Annalen der Braunschweig-Lüneburgischen Churlande 1787, 1. Stück, S. 34-39, 34 f..

4 NLA, Hann. 76 a, S. 2.

5 N.N., Commerz-Collegium in: Annalen, 35 f..

trächtlich erweitert worden. Zu den beiden Geheimen Räten, die den Vorsitz hatten, kamen noch vier Kommerzräte, 15 städtische (darunter aus Münden und Lüneburg) und sieben Vertreter der Landschaften sowie zwölf Kaufleute aus insgesamt sieben Städten (je zwei aus Hannover, Neuhaus an der Oste, Lüneburg und Celle, je einer aus Einbeck, Osterode, Göttingen und Münden; 1792 nahm ein Hamelner die Stelle eines der beiden Hannoveraner ein) hinzu; es bestand also aus insgesamt 40 Mitgliedern⁶. Die Magistrate durften ihren Deputierten selbst auswählen, wobei dem König das Bestätigungsrecht zukam⁷. Dieser Deputierte war nach einer „Dienstanweisung“ aus dem Jahr 1787 vom Stadtrat unabhängig. Er durfte seine Vorschläge dem Kommerzkollegium unterbreiten, ohne zuvor den Magistrat zu informieren. Die Entscheidung, diesen von einer Angelegenheit in Kenntnis zu setzen, oblag allein dem Deputierten. Auch war er autorisiert, ohne vorherige Kommunikation mit der städtischen Obrigkeit die Kaufleute, die außerordentliche Mitglieder des Kommerzkollegium werden sollten, diesem direkt vorzuschlagen⁸.

Es war demnach eine zentral organisierte Behörde, was nicht nur für die Kommunikations-, sondern auch für die Entscheidungsprozesse galt. So hatten nur die sechs landesherrlichen Mitglieder Einfluss auf die Arbeit und die Entscheidungen des Kommerzkollegiums. Die Abgeordneten der Städte, Land- und Kaufmannschaften hatten lediglich beratende Funktion und sollten die Behörde über die wirtschaftlichen Gegebenheiten in ihren Bezirken informieren und Verbesserungsvorschläge einreichen. Das Kollegium selbst sollte Wirtschaftsberichte und Verbesserungsvorschläge aus allen Landesteilen anfordern, eine ständige Kommunikation mit den Städten und Landschaften führen und diese in wichtigen Angelegenheiten zu den Beratungen hinzuziehen⁹.

Die Aufgaben des Kommerzkollegiums erstreckten sich auf die Förderung von Landwirtschaft, Handel, Handwerk und Manufakturen, wofür ihm mit der Manufakturkasse eigene finanzielle Ressourcen zur Verfügung standen¹⁰. Auch war es zur selbstständigen Beschlussfassung und Ausführung von Maßnahmen befähigt¹¹, wobei allerdings beispielsweise Steuerenkungen mit der königlichen Kammer abgesprochen werden mussten¹². Als wichtigste Initiative der neuen Behörde gilt der Entwurf (und höchstwahrscheinlich die Evaluation) eines landesweiten Ausschreibens, das 1786 von allen Ämtern, Städten und Gerichten des Kurfürs-

6 Staatskalender 1787; 1792.

7 N.N., Commerz-Collegium in: Annalen, S. 35 f..

8 StaL, H1, Nr. 129, 49 f..

9 N.N., Commerz-Collegium in Annalen, S. 37 f..

10 Meincke, Helga: Materialien zur wirtschaftlichen Entwicklung Niedersachsens. Göttingen: 1986, S. 41.

11 StaL, H1, Nr. 129, S. 36.

12 StaM, MR 2681, Copia, Kielmannsegge, 6.6.1790.: Resolutio für den Zollverwalter Jacobsen zu Münden.

tentums die Beantwortung von 94 Fragen über die Berufe der Einwohnerschaft, die Landwirtschaft, den Abbau von Bodenschätzen sowie über Handel und Gewerbe verlangte und auch die Untertanen dazu ermunterte, individuell Verbesserungsvorschläge einzureichen¹³.

Weitere „Mammutprojekte“ unternahm das Kommerzkollegium wohl nicht mehr. Auch lief die reguläre Arbeitsaufnahme offenbar schleppend an. Die Ernennung und Einführung der Abgesandten von Städten und Kaufmannschaft erfolgte erst ein bzw. zwei Jahre nach Gründung des Kommerzkollegiums¹⁴. Diesen Eindruck bestätigt ein Bericht von Bürgermeister Schütz über die erste Gesamtkonferenz 1787¹⁵. Die Sitzung wurde mehrmals unterbrochen und verschoben, da die Geheimen und Kommerzräte anderweitig beschäftigt waren. Wichtige Angelegenheiten wurden nicht besprochen, und auf die Nachfrage einiger Anwesender, worin ihre Tätigkeit denn eigentlich genau bestehen solle, *ward nur bloß die generale Antwort abgegeben, wie das Commerce Collegium alles das, was ... zur Wollfahrt und Verbeßerungen ge-reiche zur Absicht habe*¹⁶.

Dieser Bericht vermittelt nicht gerade den Eindruck von Aufbruchstimmung und Tatkraft. Auch das Urteil der Forschung über die (spärlich überlieferte) Arbeit des Kommerzkollegiums fällt kritisch aus. Es sei zögerlich und planlos vorgegangen, habe sich auf punktuelle Aktionen statt auf strukturelle Reformen konzentriert und sei daher erfolg- und bedeutungslos geblieben¹⁷. Aufgrund der schlechten Quellenlage kann diese Ansicht hier weder bestätigt noch widerlegt werden. Auch ist zuzugeben, dass die Tätigkeit des Kommerzkollegiums eher unspektakulär war – es forderte beispielsweise Informationen über diverse Gewerbezweige an, vergab Prämien und Medaillen an herausragende Wirtschaftsakteure und bemühte sich um die Verbesserung verschiedener Produktionszweige¹⁸. Während sich die im Lüneburger Stadtarchiv erhaltene Akte über die Korrespondenz mit dem Kommerzkollegium auf Verkehrsinfrastruktur und Postrouten beschränkt¹⁹, wird aus den Mündener Akten ersichtlich, dass es sich vor allem mit Einzelmaßnahmen befasste. Dazu gehörte etwa die Zollsenkung auf hessische Leinwand oder der Ausbau der Schlagden²⁰, also aktuelle, tagespolitische Wirtschaftsangelegenheiten²¹.

13 Das Ausschreiben ist abgedruckt in den Hannoverschen Anzeigen 1786, Beilage zum 42. Stück, Sp. 793 ff..

14 StaL, H1, Nr. 129, S. 35 ff.; Staatskalender, 1788 und 1789.

15 StaL, H1, Nr. 129, S. 35 ff..

16 StaL, H1, Nr. 129, S. 36.

17 Püster, S. 93 f.; S. 110; Kruse, S. 130.

18 Kruse, S. 130; Meier, S. 113, Patje, S. 52 ff.; Meincke, S. 42 f..

19 StaL, H1, Nr. 129, passim.

20 StaM, MR 2676; MR 3363; MR 3368, jeweils passim.

21 Solche gingen allerdings nicht vollständig in die Hand des Kommerzkollegiums über. Auch die nicht zur neuen Behörde verordneten Geheimen Räte befassten sich nach wie vor mit handelspolitischen Belangen. Wie (bzw. ob) die Kompetenzen verteilt waren, ist nicht bekannt.

Auch als 1787 in Münden ein Streit über die Handelsberechtigungen an der Legge ausbrach, griff das Kommerzkollegium ein, wobei es zugunsten der Handelsfreiheit entschied. Zwar handelte es sich dabei nur um eine „Mikroreform“ – eine flächendeckende Handels- und/oder Gewerbefreiheit stand nicht zur Debatte – doch lässt sich hier eine erhöhte Eigenständigkeit staatlicher Handelspolitik erkennen, die sich einerseits darin ausdrückt, dass spezialisierte bzw. sachverständige Beamte eine wichtige Rolle einnahmen, andererseits darin, dass ein neues handelspolitisches Konzept angewendet wurde, welches den Interessen der Kaufleute (und in Münden damit auch immer denen des Magistrats) zuwider lief. Im Verlauf der Interaktion zwischen den beteiligten Akteuren führte diese begrenzte Maßnahme zuerst zum ordnungspolitischen Grundsatzkonflikt und dann zu einer (rhetorischen) Integration des Wettbewerbsprinzips in das überkommene Ordnungsmodell.

8.1. Die Auseinandersetzung um die Handelsberechtigungen an der Legge

Auch bei der Errichtung der Legge 1774 wurde die bewährte Informationskette Kaufmannschaft-Magistrat-Landesregierung beibehalten, insofern die Leggeordnung in Zusammenarbeit mit den städtischen Akteuren ausgearbeitet wurde. Doch beließ man es nicht dabei, sondern zog auch „externe“ Sachverständige hinzu. 1774 ließ man eigens den Osnabrücker Leggeinspektor Withoff nach Münden kommen, damit dieser weitere Anweisungen für die Legge gab. Ein Jahr später wurde der ebenfalls aus Osnabrück stammende Leggeinspektor Diekmann beauftragt, die nunmehr eingerichtete Legge zu visitieren und Vorschläge für die Leggeordnung zu unterbreiten²². Diekmann wurde dann auch zum Inspektor für die Mündener Legge ernannt.

Die Leggeordnung wurde am 08.12.1775 endgültig festgesetzt²³. Darin wurde der Leggezwang eingeführt, das heißt, alles im Amt Münden hergestelltes Leinen, auch solches, das zum Eigengebrauch gedacht war, musste auf der Legge gezeichnet werden. Gleichzeitig wurde die Abhängigkeit der Leinwandproduzenten von den Kaufleuten verringert. So wurde bestimmt, dass sich aus Vorschusszahlungen kein Vorkaufsrecht ableitete und die aktuellen Preise, die in Bremen und anderen Abnehmerorten für das Leinen bezahlt wurden, an der Legge veröffentlicht werden mussten. Beides sollte die Weber vor der Willkür der Kaufleute schützen, deren Macht bzw. Marktbeherrschung des Leinwandhandels damit gebrochen wurde. Dies galt umso mehr, als dass mit dem Leggeinspektor erstmals ein „unabhängiger“ und damit

22 NLA, Hann. 74 Münden, Nr. 7291, Kgl. Regierung an das Amt Münden, 07.01.1774 und 15.09.1775.

23 NLA, Hann. 74 Münden, Nr. 7298, Verordnung zur Mündener Legge, 08.12.1775.

konkurrierender Sachverständiger vor Ort war, der der Landesregierung auch solche Informationen und Einschätzungen zukommen lassen konnte, die den Interessen der Händler zuwider liefen. Es hatten sich damit die Kräfteverhältnisse im Leinwandhandel zuungunsten der Kaufleute verschoben, womit sich auch ihr politischer Einfluss verringerte.

Zunächst verlief der Leinwandhandel über die Legge bis auf einige Verstöße gegen den Leggezwang weitgehend konfliktfrei²⁴. Erst 1787 kam es zu Auseinandersetzungen. Zwei Landbewohner aus dem Amt Münden hatten auf der Legge Leinwand im Auftrag von zwei anderen Landbewohnern aufgekauft. Die Kaufmannschaft sah darin eine Verletzung der städtischen Privilegien, da das Stapelrecht den Gasthandel untersage. Deshalb sollte die Leinwand der Dörfler beschlagnahmt und ihnen befohlen werden, sie an die hiesigen Kaufleute zum Einkaufspreis zu verkaufen²⁵. Die Beschwerde führenden Bürger- und Kaufmannsdeputierten appellierten dabei auch an die Interessen der Obrigkeit: Die Beschuldigten entrichteten keine Steuern, während die städtischen Einnahmen geschmälert würden, da die von ihnen versandte Leinwand als Fremdgut angegeben werde, das mit einer geringeren Schlaggeldgebühr belegt sei als Eigengut²⁶.

Diese bewährte „zweigleisige“ Argumentation – Schutz der Privilegien auf der einen, Erhalt der städtischen Steuerkraft auf der anderen Seite – führte die Kaufmannschaft zunächst zum Erfolg. Der Magistrat gab der Beschwerde statt und verbot den Landbewohnern den Leinwandaufkauf auf der Legge bei 20 Rthr. Strafe²⁷. Damit hätte sich die Angelegenheit erledigt, wenn nicht das Kommerzkollegium von einem Dritten über diesen Vorgang unterrichtet worden wäre: Leggeinspektor Diekmann sandte wahrscheinlich unmittelbar nach der ratsherrlichen Entscheidung einen Bericht nach Hannover, in dem er die Sachlage ganz anders darstellte und behauptete, dass der Verweis auf das Stapelrecht den Kaufleuten nur als Vorwand dienen würde, um den Leinenhandel zu monopolisieren. Das Kommerzkollegium verlangte daraufhin vom Magistrat die Argumente der Kaufmannschaft in einen Bericht genauer auszuführen, um beide Aussagen gegeneinander abwägen zu können²⁸.

Die Kaufmanns- und Bürgerdeputierten verfassten deshalb ein Pro Memoria²⁹, in dem sie ihre Ansichten sehr ausführlich darlegten. Noch niemals sei es Fremden erlaubt gewesen, ohne Zwischenschaltung eines Mündener Bürgers in der Stadt Handel zu treiben. Dies sei nicht al-

24 NLA, Hann. 74 Münden, Nr. 7298, passim.

25 StaM, B 1838, Johann Christian Wüstenfeld und Johann Heinrich Ballauf, 20.12.1787, P. M..

26 StaM, B 1838, Johann Christian Wüstenfeld und Johann Heinrich Ballauf, 20.12.1787, P. M.; Deputierte der Kaufmannschaft (Joh. Georg Köster und Anthon Friedrich Rübencamp), 20.12.1787, P. M..

27 StaM, B 1838, Actum Münden in Curia, 21.12.1787.

28 StaM, B 1838, Kommerzkollegium an Bürgermeister und Rat, 17.01.1788.

29 Im Folgenden nach: StaM, B 1838, Die Deputierten der Bürger- und Kaufmannschaft, P. M., 03.02.1788.

lein auf das Stapelrecht zurückzuführen, sondern ein allgemeines Vorrecht aller Städte, denn nirgendwo seien Auswärtige außerhalb der Jahrmärkte zum Handel zugelassen. Entsprechend sei der Leinwandhandel schon immer allein den mündenschen Bürgern zugekommen und Ausländern nie gestattet gewesen. Dies sei auch durch landesherrliche Gesetze gewährleistet worden, die durch eine Aufweichung des Handelsmonopols aber nicht mehr aufrechterhalten würden. Das könne jedoch nicht im Interesse der Landesherrschaft liegen, denn schließlich entrichteten die Bürger, die Handel und Faktorei trieben (im Gegenzug für ihre Privilegien) Abgaben. Es sei daher ungerecht, den *Fremden, die der Stadt nie einen Pfennig Abgaben entrichten, hier Handlung zu treiben, und namentlich den Aufkauf der hirher zum Verkauf gebrachten Waaren zu[zu]gestehen!* Zudem habe die Landesregierung schon vor langer Zeit erkannt, dass dem Eigen- gegenüber dem Kommissionshandel der Vorzug zu geben sei und deshalb den Handel der Fremden verboten, denn dies diene der Stärkung des Eigenhandels, der ausschließlich von mündenschen Händlern betrieben werde. Die beiden ländlichen Aufkäufer bzw. ihre Auftraggeber wurden hingegen verdächtigt, auf Bremer oder Hamburger Rechnung zu handeln, also als bloße Kommissionäre dargestellt.

Weil die Bürger- und Kaufmannsdeputierten davon ausgingen, dass man in Hannover schädliche Auswirkungen durch den aus dem Monopol resultierenden mangelnden Wettbewerb befürchtete, bemühten sie sich diesen Verdacht zu entkräften. Die Leinenweber seien durch das Verbot des Vor- und Aufkaufs durch Fremde zwar genötigt, ausschließlich an mündensche Händler zu verkaufen, doch wirke sich diese Abhängigkeit nicht negativ auf den Verkaufspreis aus. Unter den Leinwandhändlern herrsche eine rege Konkurrenz, da die Nachfrage größer sei als das Angebot. Sie würden aufgrund dessen niemals Preisabsprachen treffen, sondern sich im Gegenteil gegenseitig überbieten, um an die auf der Legge gehandelte äußerst hochwertige Leinwand zu kommen. So hätten die städtischen Kaufleute, als die fremden Aufkäufer kamen und sie fürchteten, dass für sie nichts mehr übrig bliebe, den Preis auf der Legge in die Höhe getrieben *um die Aufkäufer abzuschrecken*. Als dann wenig später den Fremden der Kauf verboten wurde, sei man davon ausgegangen, dass der Preis wieder fallen würde. Er sei aber nochmals gestiegen, weil die Nachfrage größer sei als das Angebot.

Es bestehe daher keine Notwendigkeit das städtische Handelsmonopol einzuschränken; die beschuldigten Auftraggeber hätten folglich, wenn sie entgegen der Vermutungen doch Eigenhandel trieben, genauso gut und darüber hinaus auch legal städtische Kaufleute mit dem Leinwandverkauf betrauen können. Warum sie dies nicht getan hatten, entziehe sich der Kenntnis der Verfasser, doch habe man die

starke Muthmaßung, daß sie darzu von ein oder andern sind bewogen worden, da

es uns wohl bekannt ist, daß der Herr Inspector Dieckmann schon lange die Intention gehabt, durch eine[n] einzuführenden Aufkauf des Linnens durch Fremde, die Gerechtsahme der hiesigen Stadt und gantzen Landes zu untergraben.

Der hätte schon 1786 dem Kommerzrat von Hahn diesen Vorschlag bei dessen Besuch unterbreitet, der ihn jedoch rundheraus abgelehnt habe. Auch viele eindringliche und ausführliche Gespräche, die die Kaufmannschaft mit dem Leggeinspektor geführt habe, hätten diesen nicht von seiner Meinung abbringen können, dass der freie Leinenhandel für die Produzenten und das gesamte Land vorteilhafter sei³⁰.

Das eigentliche Motiv für den Ausschluss Auswärtiger vom Leinwandhandel ist unschwer zu erkennen: Die „Nahrung“ der städtischen Händler sollte geschützt werden. Dafür postulierten die Deputierten die Eigenständigkeit der Stadt als distinkten Rechtsbezirk, den Leinenhandel als städtisches Privileg, nicht als eines der Kaufleute. Das Handelsmonopol wurde der Stadt, nicht den Händlern zugewiesen, denn die exponierte Stellung der Stadt im ökonomischen Gefüge war integraler Bestandteil der Ordnungsvorstellungen, die Aufrechterhaltung ihrer Privilegien damit systemrelevant bzw. gleichbedeutend mit einer „guten Policey“. Man stützte sich sowohl auf das überkommene Recht und das damit verbundene Gerechtigkeitsempfinden, als auch auf territorialstaatliche Gesetze, die beide ihren Anspruch auf das Leinwandhandelsmonopol legitimierten. Die Deputierten versuchten also in ihrer Darstellung, die Vereinbarkeit bzw. Komplementarität von kaufmännischen und landesherrlichen Interessen, von städtischen Privilegien und wirtschaftspolitischen Zielsetzungen herzustellen, indem sie sich auf kameralistische Ordnungsvorstellungen beriefen. Zu diesen gehörten nicht nur der Erhalt der Privilegien, der Steuerkraft und der Standesgrenzen, sondern auch die Ablehnung von Monopolen, weshalb die Kaufleute versuchten, aus dem Monopol ein Oligopol zu machen, welches im Kameralismus als legitim angesehen wurde³¹.

Diese Art der Argumentation hatte sich in der Vergangenheit schon bewährt. Auf den Leinwandhandel an der Legge ließ sie sich allerdings nicht bzw. nur bedingt anwenden, weil sie keine städtische Institution war. Der Leggezwang erstreckte sich auf das ganze Amt Münden, über das die Stadt keine Jurisdiktion ausüben konnte und die Leggebedienten wurden von der Landesregierung entlohnt³². Die Legge war also eine landesherrliche Einrichtung und konnte damit nicht städtischen Privilegien untergeordnet werden. Entsprechend war auch der Leggeinspektor ein staatlicher Beamter, mit dem die Landesherrschaft in Münden über einen Vertreter landesherrlicher Interessen verfügte, der gleichzeitig auch als alternative Informationsquel-

30 StaM, B 1838, Kaufmannsdeputierte an Kommerzkollegium, 4.9.1788.

31 Burkhardt 1975, S. 60.

32 Hornung, S. 83.

le und als Sachverständiger vor Ort fungierte. Beide Funktionen wurden zuvor zu einem großen Teil von der Kaufmannschaft ausgeübt, so dass sich ihr politischer Einfluss und damit die Chancen zur Durchsetzung ihrer Interessen verminderten. Aus diesem Umstand erklären sich auch die Anfeindungen gegen Diekmann – der Osnabrücker wollte sich partout nicht in das für die Händlerschaft so vorteilhafte politisch-kaufmännische Interaktionsmuster der Stadt einfügen, sondern trennte zwischen den Interessen der Kaufleute und dem Wohl des ganzen Landes und vertrat offen eine abweichende Meinung.

Der Magistrat hingegen stand wie stets auf Seiten der Händlerschaft. Er rechtfertigte ebenfalls mit dem Stapelrecht das Handelsverbot für die beiden Aufkäufer vom Lande; inländischen Fremden sei man nur insoweit entgegen gekommen, als dass sie unter Einschaltung eines mündenschen Kaufmanns an der Legge handeln durften³³. Das Kommerzkollegium wollte dieser Argumentation jedoch nicht folgen. Das Handelsmonopol der Bürger stehe im Stapelrecht nicht drin und sei daher als Begründung völlig abwegig. Zudem habe man mit der Errichtung der Legge nicht die Absicht gehabt, *den freyen Linnen-Handel der Landes-Unterthanen zu beschränken, sondern die Aufnahme dieses Handlungs-Artikels dadurch zu begünstigen*³⁴. Sollten sich also die Kaufleute weiterhin dieser Regelung widersetzen, werde man die Legge in eine andere Stadt verlegen.

Der Magistrat widerlegte daraufhin mit einem „Rechtsgutachten“, in dem er sowohl den Wortlaut des Stapelprivilegs als auch Präzedenzfälle anführte, die Behauptung des Kommerzkollegiums. Gleichzeitig bat er darum, die Landesregierung möge die Legge in der Stadt belassen, da deren Bürger größtenteils vom Leinwandhandel lebten, und dass sie

*die von jeher verbotenen Vor- und Aufkäuferey, zumalen für Ausländer hemmen und wehren wollen, damit ein Stand des Landes bei dem anderen bestehen und das Commercium in den Händen derjenigen, welche die Lasten davon abzutragen haben, verbleiben möge*³⁵.

Das Kommerzkollegium überzeugte die Ausführungen des Magistrats nicht, wofür es, was sehr ungewöhnlich war, keine Begründung gab. Auf der Legge sollten weiterhin alle mit Ausnahme auswärtiger Aufkäufer handeln dürfen, wobei hiermit ausländische, nicht außer-städtische Personen gemeint waren. Sollten dem weiter Hindernisse in den Weg gelegt werden, würde die Legge sofort verlegt werden, wofür man dem Inspektor Diekmann schon die Anweisung gegeben habe. Im Übrigen wolle man von dieser Angelegenheit nichts mehr hören³⁶.

33 StaM, B 1838, Bürgermeister und Rat Kommerzkollegium, 16.02.1788.

34 StaM, B 1838, Kommerzkollegium an Bürgermeister und Rat, 20.03.1788.

35 StaM, B 1838, Bürgermeister und Rat an Kommerzkollegium, 17.04.1788.

36 StaM, B 1838, Kommerzkollegium, Post Scriptum, 29.05.1788.

Zwei Monate später erteilte das Kommerzkollegium Diekmann dann tatsächlich den Auftrag, die Legge in die Vorstadt Blume zu verlegen, da die Kaufmannschaft sich weiterhin weigerte, Auswärtige zum Leinenkauf zuzulassen³⁷. Auch dagegen protestierte der Magistrat. Die Blume sei keine Stadt, sondern eigentlich ein Dorf und somit dem städtischen Marktzwang unterworfen. Es sei ihr noch nicht einmal erlaubt, einen eigenen Wochenmarkt abzuhalten und ihren Einwohner jeglicher Handel verboten. Der Markt gehöre in die Stadt, sei Teil der städtischen Gerechtsame³⁸.

An der Frage der städtischen Privilegien wird das unterschiedliche wirtschaftspolitische Konzept von Magistrat und Landesregierung deutlich. Für den Magistrat unantastbar, wurden sie von den Geheimen Räten landesherrlichen Zielen untergeordnet, das heißt, missachtet, wenn sie nicht in das Konzept passten. Doch anstatt direkt zu bekennen, dass man das Stapelrecht nicht mehr als verbindlich betrachtete, behauptete man, der strittige Punkt würde durch es nicht berührt. Dass diese Behauptung nicht einfach ein Irrtum war, wird daran ersichtlich, dass das Kommerzkollegium den fundierten Gegenbeweis des Magistrats einfach ignorierte und sich weitere Diskussionen verbat. Dies spricht dafür, dass Privilegien ideelle Bindungskraft auch für die Geheimen Räte besaßen. Sie wollten diese zwar beschneiden, wollten es aber nicht zugeben – obwohl sie den neuen politischen Zielsetzungen entgegen standen.

Doch wurde hier erstmals die Handelsfreiheit als förderlich eingestuft, ohne dass man sich dabei auf das Herkommen berief, wie es bei dem freien Großhandel der Schiffer 1747 noch der Fall gewesen war. Dahinter zeichnet sich ein Politikwechsel ab: Nicht mehr nur der städtische, sondern der Handel des ganzen Landes sollte gefördert werden. Vor dem Siebenjährigen Krieg wurden Fördermaßnahmen innerhalb der bestehenden, auf Privilegien basierenden Wirtschaftsordnung vorgenommen. Danach versuchte man neue Wege zu beschreiten. Stadt und Land wurden nun nicht mehr als völlig separate Wirtschaftsbereiche behandelt – und gefördert. Folglich sollte auch die strikte Trennung zwischen Stadt und Land jedenfalls punktuell aufgehoben werden, was nicht nur in ökonomischer und rechtlicher, sondern in letzter Konsequenz auch in sozialer Hinsicht galt, weil dadurch die Standesunterschiede verwischten. Der Magistrat plädierte dem gegenüber für die Aufrechterhaltung der Standesgrenzen bzw. den Schutz der standesgemäßen „Nahrung“, wozu auch die Trennung zwischen Stadt und Land beibehalten werden musste, wie an seinen Einwendungen gegen die Vorstadt Blume als neuen Standort der Legge deutlich wird. Aus der veränderten wirtschaftspolitischen Konzeption der Geheimen Räte musste also ein Gegensatz zwischen städtischen und landesherrlichen

37 StaM, B 1838, Kommerzkollegium an den Legge-Inspector Diekmann, 28.07.1788.

38 StaM, B 1838, Bürgermeister und Rat an Kommerzkollegium, 07.08.1788.

Interessen erwachsen, da die städtischen Gerechtsame zunehmend mit den neuen Leitprinzipien konfligierten.

Den Kaufleuten ging es nur in zweiter Linie um solch prinzipielle Fragen. Vorrangig waren sie am Profit aus dem Leinwandhandel interessiert, für den sie die Legge insgesamt als förderlich betrachteten. Um ihre Verlegung zu verhindern, beschlossen sie eine untertänige Vorstellung zu machen³⁹. Dies taten sie in Form eines 63 Seiten langen Pro Memoria, dem knapp neun Monate später ein zweites folgte, das ebenfalls sehr ausführlich war. Bemerkenswert ist, dass die Kaufleute durchaus begriffen hatten, dass für die Landesregierung Privilegien keinen Eigenwert mehr darstellten, obwohl diese neue Einstellung nur implizit vermittelt worden war. Denn weder das Prinzip der Nahrung noch die Stadt-Land Trennung fand in ihren Ausführungen mehr Erwähnung, während die städtischen Privilegien nunmehr in ein „marktwirtschaftliches Modell“ eingebettet wurden, welches den eigentlichen Bezugsrahmen für ihre Argumentation bildete.

Ausgangspunkt der Darstellung war die Behauptung des Leggeinspektors, dass der freie Handel auf der Legge zu einer Steigerung des Leinwandpreises führen würde und damit zum Besten des Landes und auch der Spinner und Weber gereiche⁴⁰. Diese Behauptung sollte entkräftet werden, indem man zu beweisen versuchte, dass die Preisgestaltung im Leinwandhandel von ganz anderen Faktoren abhing, die Freigabe des Handels hingegen höchst unerwünschte Nebenwirkungen zeige, aufgrund derer die Beschränkung auf Mündener Kaufleute im Interesse der Landesregierung liegen müsse.

Die Preise würden nicht auf der Legge gemacht, sondern auf dem Weltmarkt. Zwar seien sie seit Einrichtung der Schauanstalt um die Hälfte gestiegen, was jedoch auf die schlechten Flachsernten zurückzuführen sei, die in ganz Europa die Leinwandpreise in die Höhe hätten schnellen lassen. Der Profit der Weber richte sich nach der überregionalen Nachfrage, wobei ein Preisanstieg für diese weniger vorteilhaft sei, als das Kommerzkollegium glaube, da der Leinwand- an den Garnpreis gekoppelt sei, so dass bei einer guten Konjunktur für ersteren Artikel sich auch das Garn verteuerte, letztlich also von einem hohen Preis nicht die Weber, sondern nur die Garnspinner und -verkäufer profitieren könnten⁴¹. Dagegen versuchten die Kaufmannsdeputierten die Vorzüge der Beschränkung des Leinwandhandels auf professionelle Händler aufzuzeigen, wobei sie ausschließlich wirtschaftliche Gründe anführten. Zunächst wisse der Kaufmann um die Konjunkturanfälligkeit des Leinenhandels, so dass er ihn nicht

39 StaM, B 1838, Actum Münden, in der Versammlung der Herren Kauffleute auf dem hiesigen neuen Siedecum, 02.08.1788; Bürgermeister und Rat an Diekmann, 06.08.1788.

40 StaM, B 1838, Kaufmannsdeputierte an Kommerzkollegium, P. M., 04.09.1788.

41 StaM, B 1838, Kaufmannsdeputierte an Kommerzkollegium, P. M., 04.09.1788.

gleich aufgeben würde, wenn das Geschäft schlecht laufe. Sollte allerdings eine solche Flaute nicht aus der vorübergehenden Marktlage, sondern aus einer dauerhaften nachteiligen Gesetzgebung resultieren, würde er zur Aufgabe gezwungen. Dies hätte aus staatlicher Perspektive gleich mehrere negative Auswirkungen. Es käme es zum Geldabfluss, denn wenn man für ausländische Waren keine eigenen Tauschprodukte habe, müssten diese für bares Geld gekauft werden. Tauschhandel würden jedoch nur hauptberufliche Kaufleute treiben, die gleichzeitig mit Leinwand und mit Importwaren handelten. Dabei sei es wichtig, dass diese auch den Zugang zum Leinwandmarkt regulierten, da in dem Fall die ausländischen Händler, die sich ja nur über Mündener mit Leinwand versorgen könnten, diese nicht nur nachfragten, wenn sie gerade hohe Gewinnmöglichkeiten verspreche, sondern auch auf Vorrat, um damit zu spekulieren.

*Und auswertige Käuffer werden sich gute Preise immer und besonders, wann sie in bleibender Verbindung mit der hiesigen Kaufmannschaft andere Waaren hinwieder zurück anher abzusetzen haben und solche unter zurücknahme der Leinwand nicht zu creditiren brauchen, gefallen lassen müssen*⁴².

Die marktbeherrschende Stellung der Mündener wurde also als förderlich für den Leinenhandel dargestellt, da sie dauerhafte Geschäftsverbindungen etablieren konnten, durch welche ein gleichmäßiger Absatz gewährleistet, der auswärtige Absatz insgesamt gestärkt und das Preisniveau hoch gehalten werden könne.

All diese Vorzüge könnten aber nur durch den Eigen-, nicht durch den Kommissionshandel erreicht werden. Und für den Eigenhandel bedürfe es eines gewissen Eigenkapitals, über das nur die eingesessenen Händler verfügten, während Neueinsteiger auf die Aufträge Auswärtiger angewiesen seien. Doch fielen nicht nur die Provisionen aus dem Kommissionshandel geringer aus als die Gewinne aus dem Eigenhandel, sondern diese Gewinne würden auch geschmälert, weil die Kommissionäre die Leinwand nahezu restlos aufkauften, so dass die Eigenhändler schließlich zugrunde gehen müssten. Folglich käme es zu einer Abhängigkeit vom Ausland, da dieses über die Kommission den Leinenhandel ganz an sich zöge. Durch ein solches Monopol würden dann auch die Provisionen gesenkt, so dass niemand mehr von etwaigen Aufschwüngen profitieren könnte. Es hätten also letztlich bei der Freigabe des Handels nur die Ausländer den Gewinn, während *die Unterthanen in Ansehung dieses Fabricats für den Bremer und Hamburger Kaufmann, Lohn arbeiten*⁴³. Schon jetzt hätten sieben oder acht der größten Bremer Handelshäuser unter sich fest abgesteckte Aufkaufsbezirke aufgeteilt, womit

42 StaM, B 1838, Bürger- und Kaufmannsdeputierte, unterthäniges Pro Memoria ..., 23.05.1789.

43StaM, B 1838, Kaufmannsdeputierte, an Kommerzkollegium, P. M., 04.09.1788.

sie die Preise drücken könnten, da die Weber in den jeweiligen Distrikten von ihnen abhängig seien. Zudem nähmen sie auch Preismanipulationen vor, indem sie zu Beginn der Saison die Preise in die Höhe trieben, so dass die einheimischen Händler nicht mehr mithalten könnten. Wenn die Kommissionäre den gewünschten Bedarf an Leinwand zusammen gebracht hätten, stellten sie alle Einkäufe ein, so dass der Preis wieder falle und der einheimische Kaufmann seine Lagerbestände oft mit Verlust verkaufen müsse⁴⁴.

Dieser Umstand wurde nach Darstellung der Kaufmannsdeputierten mit der Legge noch verschärft. Denn die marktbeherrschende Stellung der Bremer im Leinwandgeschäft resultiere daraus, dass sie über die Konjunktur auf dem Weltmarkt besser und vor allem schneller informiert würden als die Mündener Kaufleute. Sie könnten dadurch Leinwand preiswert ein- und aufkaufen, bevor den Einheimischen die günstige Absatzlage bekannt werde, so dass der Mündener Kaufmann *von diesen ... Gelegenheiten selten profitiert, und solche fast immer erfähret, wenn es vor ihn zu spät ist*⁴⁵. So hätten vor einigen Jahren die Händler von einer starken Nachfrage aus Spanien erst Nachricht erhalten, als sie ihre Lagerbestände in Bremen auf einen Schlag verkaufen konnten. Als sie dann weitere Leinwand kaufen wollten, mussten sie *mit Schmerzen sehen ..., daß schon alle noch auf der Bleiche liegende Leines durch [einen] Commissionair [im Auftrag eines Bremer Handelshauses] angekauft waren*⁴⁶.

Vor Einrichtung der Legge habe man gegenüber dem Vorsprung der Bremer in der Weltmarktinformation wenigstens bei der Lage des lokalen Marktes Vorteile gehabt. Durch die Zeichnung der Leinwand auf der Legge aber seien die Ausländer nunmehr sowohl über die Preise als auch über die Gattungen bestens unterrichtet. Dies gefährde die Stellung der Mündener Kaufleute in diesem Handelszweig, da dadurch auch das letzte Informationsdefizit der auswärtigen Händler weg falle, so dass diese ihren Aufkäufern genaueste Instruktionen geben könnten. Der inländische Leinwandhandel werde daher zwangsläufig zusammenbrechen⁴⁷.

Das zentrale Argument für die Beschränkung des Leinwandhandels auf städtische Kaufleute war also die durch Marktmechanismen hervorgerufene Übermacht der Ausländer, so dass die Aufrechterhaltung städtischer Privilegien den Charakter einer protektionistischen Außenhandelspolitik bekam. Dies wird auch daran deutlich, dass die Konkurrenz der auswärtigen Händler mit der Politik der Nachbarstaaten in Verbindung gebracht wurde: Der Leinwandhandel sollte den Mündenern exklusiv überlassen werden, weil

der auswärtige Speculations-Handel mit allen übrigen Waaren nicht nur die

44StaM, B 1838, Kaufmannsdeputierte, an Kommerzkollegium, P. M., 04.09.1788.

45StaM, B 1838, Kaufmannsdeputierte an Kommerzkollegium, P. M., 04.09.1788.

46StaM, B 1838, Kaufmannsdeputierte an Kommerzkollegium, P. M., 04.09.1788.

47StaM, B 1838, Kaufmannsdeputierte an Kommerzkollegium, P. M., 04.09.1788.

Oberhand nehmende Concurrrenz der Bremer, Hamburger, ja fast von allen Nationen so sehr eingeschränkt und verdorben wird, wozu noch kommet, daß die benachbahrte Landes-Herren solche Einrichtungen zum besten ihrer Handels leute machen, die den hiesigen bisher sehr beträchtlichen Verkehr von selbst, ohne daß er durch Gesetze verboten wird, in der Folge fast gänzlich verhindern werden⁴⁸.

Das Leinwandhandelsmonopol nach innen und nach außen sollte also dazu dienen, den Wettbewerb zu unterbinden. Ein Missbrauch der Monopolstellung werde jedoch aufgrund der hohen Konkurrenz der Kaufleute untereinander ausgeschlossen. Anders als im ersten Memorial der Kaufmannsdeputierten wurde dies nicht allein mit der Knappheit der Leinwand begründet, sondern auch mit einer besonderen Mentalität. Eine Preisabsprache

mögte nemlich bey dem Bekannten Kaufmannischen Geiste, welcher den Handel besonders im großen wohlthätich Belebt, ein fast unmöglicher und nicht einmahl bey einer Gegenwart Von Zweyen Vielweniger noch Von so Viel mehrer hiesiger Kaufleuten Statt finden der Fall seyn. Man weiß, wie sehr ein Kaufmann seine eigenen ... Unternehmungen und Wege Vor jedem andern Verborgen hält, und man kann daher erachten, wie wenig er zu einer die Concurrrenz mindernder Handels-Vertraulichkeit nur mit einem geschweige den[n] mit mehreren Zugleich aufgelegt seyn Können⁴⁹.

Hier wurde eine neue Wirtschaftsgesinnung, das individuelle Gewinnstreben, beschworen, das allerdings nicht der Nahrungs-idee, sondern dem Monopol entgegengesetzt wurde. Interessanterweise waren Privilegien mit diesem neuen „Geist“ vereinbar und sogar notwendig. Denn aus der vorherigen Argumentation geht hervor, dass nicht die Privilegierung, sondern im Gegenteil die Freiheit des Handels zu einem Monopol, und zwar der Ausländer führte, während ein Monopol der städtischen Kaufleute sich letztlich positiv auf die ganze Branche auswirke, da sie durch die erhöhten Gewinnmargen auch den Webern gute Preise für ihre Leinwand zahlen würden⁵⁰, also für das gesamte Land von Vorteil wäre.

Weil aber der Leinwandpreis durch die Abhängigkeit von internationalen Konjunkturen Schwankungen unterworfen sei, würde naturgemäß einmal der Kaufmann und einmal der Weber mehr verdienen. Daher erfordere

das gemeine Beste des Landes nothwendig ..., von allen landes-Producten dem Lande alle möglichen und größten Nutzen, der nach Zeit und Umständen darauf zu erhalten stehet, zu conserviren und zuzuwenden, es mag dieser Vortheil durch

48 StaM, B 1838, Kaufmannsdeputierte an Kommerzkollegium, P. M., 04.09.1788.

49 StaM, B 1838, Bürger- und Kaufmannsdeputierte, unterthäniges Pro Memoria ..., 23.05.1789.

50 StaM, B 1838, Bürger- und Kaufmannsdeputierte, unterthäniges Pro Memoria ..., 23.05.1789.

*die arbeitende oder handelnde Classo an Landes Unterthanen erworben werden, so ist und bleibt es doch ein mehrer Vortheil des Land[es]*⁵¹.

Die Mündener Kaufleute begründeten in diesen Suppliken die Geltungskraft des Privilegs nicht mehr rechtlich-ideologisch, sondern ökonomisch-funktional. Zwar sollte es, seinem ursprünglichen Zweck gemäß, Wettbewerb unterbinden; insofern wurden hier wieder konventionelle Lösungen angeboten. Neu war aber, dass dieser Zweck auf Marktmechanismen rückbezogen wurde und damit eine neue „Legitimität“ erhielt, während ihm gleichzeitig genau der selbe Effekt nach innen hin abgesprochen wurde, also der Zusammenhang zwischen Privileg und Monopol negiert wurde.

Statt dessen wurde das Privileg als Rahmenbedingung für marktwirtschaftliche Interaktionen dargestellt. So fällt sehr stark ins Auge, dass die Händler „marktwirtschaftlich“ argumentierten, indem sie sich auf die Gesetze des Handels (den Weltmarkt, die Konjunktur, die Bedeutung der Correspondence) und auf die besondere Mentalität der Großhändler beriefen, gleichzeitig aber darauf hinwiesen, dass die Nachbarländer bessere Rahmenbedingungen geschaffen hätten und der Kaufmann durch inadäquate Gesetzgebung der Wettbewerbswirtschaft nicht mehr standhalten könnte.

Analog dazu sollte das Privileg nunmehr die Staatswirtschaft vor der Willkür des Marktes bzw. vor ausländischer Konkurrenz schützen, nicht mehr die Ständeordnung und die standesgemäße „Nahrung“. Diese Differenzierung wird insbesondere am Verweis auf die *arbeitende oder handelnde Classo* deutlich, die mit der oben geschilderten Tendenz des Kommerzkollegiums, die Standesgrenzen aufzuweichen, korrespondiert. Denn das Aufkommen des Begriffs „Klasse“ ist als Anzeichen für die Ablösung der Stände- durch die bürgerliche Gesellschaft zu werten, „in der die Unterschiede eher durch Klassen und wirtschaftliche Positionen als durch rechtliche Kriterien markiert werden“⁵². Genau das hatten die Mündener mit der Unterscheidung zwischen der produzierenden und der handelnden Klasse ja getan. Sie wollten die Position des Handelsstands in der „neuen“ Wirtschaftspolitik der Landesregierung, die ihn zunehmend in den Zusammenhang mit der Produktion stellte und damit seine ökonomische (und gesellschaftliche) Bedeutung relativierte, stärken.

Das gleiche galt für ihren politischen Einfluss. Er hatte in erster Linie auf der Bedeutung der Kaufleute als Informationsquellen und Handelsexperten basiert und war durch den Leggeinspektor Diekmann, der als sachverständiger Staatsdiener die gleichen Funktionen erfüllte, ge-

51 StaM, B 1838, Kaufmannsdeputierte an Kommerzkollegium, P. M., 04.09.1788.

52 Scheuner, S. 98.

schmälert worden – die Händler hatten ihr Informations- und Wissensmonopol verloren. Indem sie nun ihre Kenntnisse (aus) der Handelspraxis hervorhoben und diese zur Grundlage ihrer Argumentation machten, wie etwa die Schilderungen der Handelspraktiken der Bremer und die daraus hervorgehenden Konsequenzen, versuchten sie ihre Position gegenüber Diekmann zu stärken und sich so als Experten zu profilieren; als *Sachverständige, die nicht aus der Theorie, sondern aus eigener Erfahrung bei diesen Handel urtheilen Können*⁵³. So hoffte man offenbar auch unter veränderten Vorzeichen weiterhin an der Gestaltung der Handelspolitik teilhaben zu können.

Die Kaufleute bemühten sich also nicht nur die alte und die neue Wirtschafts-, sondern auch die alte und die neue Sozialordnung kompatibel zu machen. Sie kombinierten Privileg und Wettbewerb, Stand und Klasse, ordneten das kameralistisch-merkantilistische Wirtschaftskonzept in den marktwirtschaftlichen Kontext ein und bedienten neue Leit- und Funktionsprinzipien, ohne dass sich faktisch an ihrer Stellung etwas änderte – sie gossen alten Wein in neue Schläuche.

Die Reaktion des Kommerzkollegiums ist leider nicht überliefert. Wie die Frage der Handelsberechtigungen letztlich gelöst wurde, ist auch nicht bekannt. Die Legge allerdings blieb in Münden⁵⁴.

8.2. Wettbewerb in der Lüneburger Speditionspolitik

Ungefähr zur gleichen Zeit wurde auch in Lüneburg über die Vor- und Nachteile von Privilegien, Monopolen und Wettbewerb gestritten, und auch hier bestand der Anlass in der Gründung einer neuen Organisation – der Speditionskompanie – und der damit verbundenen Frage der Handelsberechtigungen. Ebenso wie in Münden kam es auch in Lüneburg im Verlauf der Auseinandersetzungen zu einer Verschiebung der ordnungspolitischen Akzente und zu einer Verlagerung der Argumentation vom rechtlichen zum funktionalen Aspekt, die allerdings vom Magistrat vollzogen wurden.

Nachdem die Speditionskompanie Senator Eden und Senator Warmers Bruder abgelehnt hatte, war man sich im Rathaus unsicher, wie mit der Zugangsvoraussetzung weiter zu verfahren sei, wie der Fall des Spediteurs Johann Gottfried Meyer zeigt. Meyer hatte in Braunschweig eine fünfjährige Ausbildung zum Spediteur absolviert, jedoch keine Dienerjahre abgeleistet,

53 StaM, B 1838, Bürger- und Kaufmannsdeputierte, unterthäniges Pro Memoria ..., 23.05.1789.

54 Hornung (S. 90) listet die Preise an der Mündener Legge bis 1792 auf, und auch in den „Hannoverschen Anzeigen“, wo über die Errichtung der Legge informiert wurde, gibt es in den Jahren nach 1789 keine Meldung über eine Verlegung.

da seine Mutter krank wurde und er nach Lüneburg zurückkehren musste, um sie in ihrem Betrieb zu unterstützen. Da er nebenbei weiterhin Spedition treiben wollte, bewarb er sich um Aufnahme in die Speditionskompanie, wurde aber mit Verweis auf die fehlenden Lehr- und Gesellenjahre abgewiesen⁵⁵. Er wandte sich daher an den Senat.

Der darauf folgende Bericht des Magistrats an die Landesregierung⁵⁶, moderater als der zweite Brief in der Eden-Sache und sehr viel sachlicher, führte neben einigen alt bekannten Einwänden gegen die Einschränkung auch an, dass die Gefahr bestehe, dass die Speditionskompanie sich abschließen würde, da die Lehrzeiten von Stadt zu Stadt unterschiedlich seien. Auf die siebenjährige Lehre und die fünfjährige Gesellenzeit zu bestehen, würde also darauf hinauslaufen, dass nur noch solche Personen aufgenommen werden könnten, die in Lüneburg die Spedition gelernt hätten. Deshalb schlug er eine Gesetzesänderung vor, nach der nicht die Lehrjahre, sondern allein der Lehrbrief als hinreichende Qualifikation gelten sollte. Gleichzeitig bat er die Landesregierung darum, die Auslegung der geltenden Bestimmungen definitiv festzulegen.

Weil der Magistrat aber auch anführte, dass man sich an das Gesetz noch nie gehalten hatte, war die Landesregierung für die anderen Argumente gar nicht mehr empfänglich. Sie dispensierte zwar Faktor Meyer, unterließ es jedoch nicht den Magistrat bei dieser Gelegenheit ob seiner eigenmächtigen und unsteten Handhabung der Speditionsangelegenheiten scharf zu tadeln. Die ratsherrliche Interpretation der Vorschrift sei nicht zulässig, die angeführten Gründe für ihre Aufweichung nicht von Gewicht. Erstens könnten Fremde, die in einer anderen Stadt eine kürzere Lehrzeit absolviert hätten, die fehlenden Jahre bei einem Lüneburger Faktor nachholen. Zweitens führten Ausnahmen von der Regel, ob durch Dispensation oder Nichtbeachtung, keinesfalls zur Ungültigkeit der Regel⁵⁷.

Dergestalt belehrt, gab der Magistrat seinen Widerstand schließlich auf. Natürlich würde die Nichtbeachtung von Gesetzen diese nicht aufheben, räumte nun auch der ratsherrliche Rechtsexperte Kraut ein, und die Gesetzeslage sei in der Tat eindeutig, auch wenn sie bis 1770 nicht befolgt worden war. Das lag daran, glaubte er, dass es mit der Verordnung *so gegangen sey, wie mit dem Commerciën-Collegio selbst, das bald alt geworden und jetzt eigentlich nur noch blos dem Namen nach existiert, übrigens aber wirklich aus der Observanz gekommen war*. Durch die Speditionskompanie sei sie lediglich wieder ins Bewusstsein gerückt worden, denn da zuvor Magistrat oder Kaufhaus für die Zulassung neuer Spediteure zuständig gewesen waren, *so bekümmerte sich niemand um die Untersuchung der erforderlichen Qualitäten und da*

55 StaL, H1, Nr. 134, Johann Gottfried Meyer an Bürgermeister und Rat, 21.05.1781.

56 StaL, H1, Nr. 134, Bürgermeister und Rat an Kgl. Regierung, 17.11.1781.

57 StaL, H1, Nr. 134, Kgl. Regierung an Bürgermeister und Rat, 24.11.1781.

*ward die Verordnung denn bald vergessen*⁵⁸.

Damit hatte Kraut einen zentralen Punkt benannt: Als Organisation diene die Speditionskompanie dazu, die sie betreffenden Normen verbindlich zu machen und durchzusetzen. Weil sie zugleich Adressatin und Trägerin dieser Normen war, indem sie sie zur eigenen Rechtsgrundlage erklärt hatte, oblag diese Aufgabe nicht mehr nur der Obrigkeit und wurde deshalb der alleinigen Disposition und Deutungshoheit des Magistrats entzogen. War dieser Effekt in der Organisation selbst schon angelegt, kam er doch erst in der Praxis zum Tragen, weil erst hier Kompetenzen und Bestimmungen ausgehandelt und spezifiziert wurden, wobei der Machtaspekt eine nicht unbeträchtliche Rolle spielte. Dadurch, dass das landesherrliche Reskript der ratsherrlichen Normdurchsetzung (bzw. Nichtdurchsetzung) und Normauslegung Grenzen gesetzt und damit die Einflussmöglichkeiten des Magistrats beschränkt hatte, schwächte es die Stadtobrigkeit gegenüber der Speditionskompanie. Diese versuchte daraufhin, ihren Machtgewinn weiter auszubauen, indem sie fortan pedantisch auf die Einhaltung der Zugangsvoraussetzungen bestand und diese obrigkeitlichen Eingriffen gänzlich zu entziehen trachtete.

Nachdem die Speditionskompanie gezwungen wurde, zwei Kramer aufzunehmen, die sie aus undurchsichtigen Gründen abgelehnt hatte (die Kramer erfüllten die Voraussetzungen), wurde ihr offenbar klar, dass die bestehenden Rechte die Zugangsbegrenzung nicht effektiv genug gewährleisten. Sie beantragte 1782 (also kurz nachdem die Landesobrigkeit sie gegenüber der Stadtobrigkeit bestärkt hatte) beim Magistrat, dass nur noch solche Faktoren aufgenommen werden sollten, die bei einem Mitglied der Speditionskompanie gelernt hatten und bat ihn darüber hinaus, bei der Landesregierung dafür einzutreten, dass keine Dispensationen mehr erteilt wurden⁵⁹.

Erwartungsgemäß stieß die Kompanie im Rathaus auf keine positive Resonanz. Auf keinen Fall werde man die Königliche Regierung darum bitten, ihr Dispensationsrecht aufzugeben! Nicht nur seien Dispensationen von Zeit zu Zeit erforderlich; vor allem werde sie niemals darin einwilligen, weil diese Ausdruck der *potestas legislativa*⁶⁰ seien. Zudem widerspräche ihr Gesuch der Verordnung von 1748 und sei im Allgemeinen nicht tunlich, weil dadurch allein die Kompanie über die Zahl der Spediteure bestimmen würde.

Die Speditionskompanie wandte sich zwar noch im selben Jahr mit ihrem Anliegen direkt an die Landesregierung, erhielt jedoch auch von ihr eine Absage. Daraufhin versuchte sie die Dispensationen durch informelle Absprachen zu untergraben, wie der neue Faktor Meyer er-

58 StaL, H1, Nr. 134, Kraut, 18.03.1782.

59 StaL, H1, Nr. 133, Speditionsgesellschaft an Bürgermeister und Rat, 17.02.1782.

60 StaL, H1, Nr. 132, Concept einer Resolution für die Speditions-Compagnie die Aufnahme neuer Mitglieder betreffend, 21.03.1782.

fahren musste. Weil dieser die Spedition nur als Nebenerwerb trieb, hielt er sich keinen eigenen Bedienten und hatte deshalb einige Freunde gebeten, ihm bei Bedarf den ihrigen zu leihen. Ein solches Arrangement war nicht ungewöhnlich und auch Meyer fand jemanden, der zu diesem Freundschaftsdienst bereit war. Dieser wurde jedoch durch ein auf die Initiative des Vorstehers Reincke zurückgehendes geheimes Abkommen, das Meyer *unter der Hand* zugespielt wurde, davon abgehalten. Darin verpflichteten sich alle Mitglieder der Speditionskompanie bei 20 Rthlr. Strafe ihre Burschen und Diener keine Güter solcher Faktoren versenden zu lassen, die trotz Unkenntnis und Mangel an Erfahrung aufgenommen werden müssen. Meyer hielt diese Vereinbarung für illegal und bat darum, Vorsteher Reincke vernehmen zu lassen *und falls er es geständig*, streng zu ermahnen⁶¹.

Der Syndikus wertete die Absprache ebenfalls als *eine unerlaubte Art von Verbindung; man will ihm [Meyer] nemlich dadurch die jenige Rechte aus den Händen zu winden suchen die er durch die Obrigkeit erhalten hat*⁶². Er empfahl daher die Vereinbarung für nichtig zu erklären. Soziale Ausgrenzungsmechanismen waren also kein probates Mittel zur Verteidigung der eigenen Privilegien gegenüber obrigkeitlichen Beschlüssen; die faktische Ausweitung kein gangbarer Weg. Der Speditionskompanie blieb daher nichts anderes übrig, als die bestehenden Vorschriften noch rigider anzuwenden. Dies tat sie im Fall Johann Friedrich Crato, eines Lüneburgers, der in Hamburg die Spedition gelernt und dort auch selbstständig betrieben hatte. Auf Bitten seiner Eltern war er 1783 zurückgekehrt, um sie in ihrem Weingroßhandel zu unterstützen. Dennoch wollte er die Spedition nicht aufgeben und beantragte die Mitgliedschaft in der Speditionskompanie. Diese lehnte ihn jedoch ab, weil er vor seiner Selbstständigkeit nur sechs Jahre gelernt und nur vier Jahre als Diener gearbeitet hatte. Das war besonders kleinlich, weil Crato nicht nur bereits drei Jahre ein eigenes Geschäft geführt hatte, sondern ihm auch aufgrund seiner hervorragenden Leistungen das letzte Lehrjahr erlassen worden war, wie sein beigelegtes Zeugnis bewies. Crato wollte sich mit der Entscheidung nicht abfinden und ersuchte den Magistrat um Unterstützung⁶³.

Der ratsherrliche Bericht an die Königliche Regierung bezog eindeutig für Crato Stellung. Rein juristisch betrachtet habe die Kompanie zwar recht, doch fand der Senat, dass sie *die Sache zu genau nehme, und sie geht offenbar darauf aus, sich auf eine gewisse geschlossene Anzahl zu beschränken und aus dem Speditions-Betriebe für die jetzt substituierende Familien eine Art von Monopolium zu machen*. So habe sie nicht nur selbst hoch qualifizierte Anwärter

61 StaL, K1, Nr. 108, Vol. I, Johann Gottfr. Meyer an Bürgermeister und Rat, betr. eine von der Speditions-Kompanie sich herausgenommene unzulässige poenal Verordnung, 29.06.1782.

62 StaL, K1, Nr. 108, Vol. I, Gutachten betr. die von den Factoren gegen den Factor Meyer errichtete Verbindung, 16.07.1782.

63 StaL, H1, Nr. 134, Johann Friedr. Crato an Bürgermeister und Rat, 28.01.1783.

abgelehnt, sondern erst kürzlich erneut um eine Verordnung gebeten, die die Dispensationen abschaffen und die zwölf Lehr- und Dienerjahre zur unumgehbaren Aufnahmevoraussetzungen erklären sollte. Das habe man aber von Seiten des Senats rundheraus abgelehnt. Denn selbst Gilden (an den Gedanken, dass die Speditionskompanie auch eine Gilde war, wollte man sich noch immer nicht recht gewöhnen) müssten fremde Meister aufnehmen, auch wenn sie ihre Lehr- und Wanderjahre nicht vollständig abgeleistet hätten. Zudem sei der Ausschluss von Fremden der Spedition sehr abträglich, weil man gerade durch die Ansiedlung von Hamburgern *das Band zwischen der dortigen Handlung und unserer Spedition immer enger knüpfen, und durch ihre dortige Bekanntschaften manches Geschäft anhero ziehen*⁶⁴ könne.

Bei der Landesregierung fand diese Argumentation Anklang. Sie bewilligte die Dispensation Cratos⁶⁵ und, nach einem ähnlichen ratsherrlichen Bericht, auch diejenige des Faktordieners Georg Philip Schilling⁶⁶.

Auf den Schulterschluss der Obrigkeiten reagierte die Speditionskompanie erneut mit dem Versuch, ihre Gerechtsame auszudehnen. 1783 ersuchte sie die Landesregierung um Schließung ihrer Gilde. Die Lehr- und Dienerjahre langten nicht mehr zur Begrenzung der Aufnahmen. Ihre Mitglieder seien bereits auf 42 angewachsen, die Tendenz zunehmend. Dabei könne die Spedition nur einer begrenzten Zahl von Faktoren ein Auskommen verschaffen. Neue Faktoren würden entweder erfolglos bleiben, sich verschulden, seien dann *als unthätige Glieder der ... Gesellschaft anzusehen*⁶⁷ und könnten sich in einem anderen Gewerbe nützlicher machen. Oder sie könnten sich nur auf Kosten der anderen Faktoren etablieren, würden deren Kunden abwerben und die Provisionen unterbieten – kurz, all diejenigen Missbräuche würden wieder einreißen, derentwegen man die Kompanie damals gegründet habe. Zudem werde ihr Reglement nicht mehr genügend beachtet, was die Vielzahl von Dispensationen zeige. Deshalb bat die Speditionskompanie die Landesregierung von ihrem Änderungsvorbehalt Gebrauch zu machen und das Reglement dergestalt zu modifizieren, dass die Aufnahmegebühr für Fremde verdoppelt, Ausnahmen von der Zugangsvoraussetzungen nicht mehr möglich und niemand, der nicht Sohn eines hiesigen Faktors war, mehr aufgenommen werden sollte, wenn die Zahl der Mitglieder mehr als 30 betrug, oder wenn nicht alle Genossen zustimmten.

Den Liberalisierungstendenzen der Obrigkeiten stellte die Speditionskompanie damit das zünftige Wirtschaftskonzept in Reinform entgegen, das jedoch bei Magistrat und Landesregierung keinen Rückhalt mehr fand. In Hannover argwöhnte man (richtig), dass das Gesuch nur

64 StaL, H1, Nr. 134, Bürgermeister und Rat an Kgl. Regierung, 28.02.1783.

65 StaL, H1, Nr. 134, Kgl. Regierung an Bürgermeister und Rat, 10.03.1783.

66 StaL, H1, Nr. 136, Kgl. Regierung an Bürgermeister und Rat, 14.08.1783.

67 StaL, H1, Nr. 133, Speditions-gesellschaft an Kgl. Regierung, 30.07.1783.

darauf ausgerichtet war, Fremde auszuschließen und die Spedition nur noch den eigenen Nachkommen zu erlauben, verlangte aber dennoch einen Bericht vom Magistrat⁶⁸. Dieser teilte den Argwohn und empfahl den *dreisten Zudringlichen Antrag*⁶⁹ abzuweisen. Die Befürchtungen der Speditionskompanie seien durchsichtig und unbegründet, ihre Absicht schädlich. Man finde sich durch das Gesuch an die früheren Handwerksmissbräuche erinnert, die Fürsten und Kaiser schon vor Jahrzehnten bekämpft hätten [Reichszunftordnung 1731]. Die Beschränkung der Neuaufnahmen auf Söhne der Mitglieder gleiche der einstigen Bestimmung, nach der Gesellen nur Meister werden konnten, wenn sie Meisterwitwen oder -töchter heirateten, sei aber noch sehr viel weitgehender. Es bestünde die Gefahr, dass bald nur noch wenige, verwandte und verschwägte Familien in Lüneburg Spedition trieben.

Ein Handelsmonopol, das daraus zwangsläufig entstehen würde, müsse unbedingt verhindert werden: *Concurrenz ist hier nothwendig*. Dass es zu einer Überbesetzung in der Spedition kommen würde, glaubte der Magistrat nicht, denn die Anzahl der Faktoren würde sich mit der Zeit von selbst regulieren. Es würden sich auf Dauer nicht mehr Faktoren in Lüneburg niederlassen, als sich von diesem Handelszweig ernähren könnten und sich daher auch nicht gegenseitig ruinieren. Gegen die Abspenstigmachung von Calandisten existierten Gesetze, außerdem sei dies keine Frage der Menge der vorhandenen Spediteure, *denn der Mensch will nun einmal immer mehr haben je mehr er hat*.

Konkurrenz, wusste der Senat, belebte sogar das Geschäft. Durch sie würden alle Faktoren zu einer besseren Verrichtung ihrer Aufträge animiert, es könnten Aufträge nach Lüneburg gezogen werden, die man sonst nicht bekommen würde. Zudem könne es auch positive Effekte haben, wenn nicht mehr alle Spediteure mit der Spedition allein ihr Auskommen fänden. Sie müssten sich dann einen Nebenerwerb suchen, wodurch auch der Großhandel Lüneburgs profitieren könnte, da die Spedition *schon eine Art von Commissions-Handlung ist, und sich mit der eigentlichen Commissions-Handlung so wol verträgt, daß sich sehr leicht eine in die andere verwandelt*.

Auch dem zweiten Antrag der Speditionskompanie auf Schließung der Gilde gab die Landesregierung nicht statt, weil sie darin eindeutig einen dem Gemeinwohl entgegen laufenden *Privat-Nutzen*⁷⁰ erkannte. Die Lüneburger Faktoren ließen sich davon aber auf Dauer nicht entmutigen. Fünf Jahre nach der letzten Ablehnung wagten sie erneut einen Vorstoß zur Begrenzung der Mitglieder. Anlass war das Aufnahmegesuch des Hoken Müller, der zwar die Voraussetzungen erfüllte. Die Vorsteher weigerten sich aber dennoch ihn aufzunehmen, vorgeblich,

68 StaL, H1, Nr. 133, Kgl. Regierung an Bürgermeister und Rat, 11.10.1783.

69 Im Folgenden: StaL, H1, Nr. 133, Bürgermeister und Rat an Kgl. Regierung, 06.02.1784.

70 StaL, H1, Nr. 132, Kgl. Regierung an Bürgermeister und Rat, 16.02.1784.

weil er bereits zweimal mit seinem Hokenladen bankrott gegangen war, so dass seine Zugehörigkeit zur Sozietät *sämtlichen Mitgliedern der Speditions Compagnie zum Schimpf gereichen* würde. Weil Müller seinen mangelnden Geschäftssinn bereits bewiesen habe, wäre er zudem wohl kaum im Stande, neue Kunden an Land zu ziehen, und würde daher wohl den anderen Faktoren die ihrigen abspenstig machen⁷¹.

Das Gesuch wurde jedoch wiederum abgelehnt und den beiden Vorstehern beschieden, Müller aufzunehmen. Die Abwerbung von Calandisten, deren Verhinderung einst Grundpfeiler der ratsherrlichen Speditionspolitik und -gesetzgebung gewesen war, wurde vom Magistrat nicht länger mit Sorge betrachtet. Galt sie ihm noch 1746 als *eine Sache von übler concurrentz [, die] wieder die Zehn Gebote Gottes läufft*⁷², war er nun der Meinung, dass *ein jeder Factor sich es müsse gefallen lassen, daß seine Freunde von ihm zu andern gingen*⁷³.

Die ratsherrliche Argumentation in puncto Zunftzwang hatte seit dem Dispensationsgesuch Edens eine bemerkenswerte Entwicklung durchlaufen. Aus der Wahrung bestehender Gerechtes (der Ratsherren, aber auch der Bürgerschaft) gegenüber den neuen Ansprüchen der Speditionskompanie wurde im Fall Crato eine allgemeine Skepsis gegenüber Zünften per se, auf die nun schließlich ein ganz neues Konzept von Wirtschaftsordnung folgte, in dem der Magistrat der zünftigen eine liberale Wirtschaftsauffassung entgegensetzte. Die positiven Effekte von Wettbewerb, das individuelle Gewinnstreben als anthropologische Konstante und die Selbstregulierung des (Arbeits-) Marktes gehörten dazu ebenso wie die in Aussicht gestellten strukturellen Impulse, die die Spedition auf andere Handelszweige ausüben konnte, wenn die Faktoren nur durch den Konkurrenzdruck gezwungen wären, ihre kommerziellen Aktivitäten auszudehnen.

Während die Mündener also alte und neue Ordnungskonzepte kombinierten, kam es in Lüneburg zu einer Polarisierung. Die Speditionskompanie entwickelte sich geradezu zur Karikatur einer Gilde, wohingegen der Magistrat zum überzeugenden Verfechter des Wettbewerbs wurde, so dass nunmehr die Speditionskompanie die alte auf Privileg und Nahrung, der Magistrat die neue auf freier Konkurrenz basierende Wirtschaftsordnung für sich reklamierte. Dabei hatte er recht überzeugend den Eindruck einer Reform orientierten, aufgeklärten Unter-Obrigkeit vermittelt, die das Wohl des Handels nicht den Privilegien einer Gilde opfern wollte und sich der möglichen Missbräuche und schädlicher Folgen zünftiger Abschließung wohl bewusst

71 StaL, H1, Nr. 134, Actum Lüneburg auf der Kaufhauskammer, 04.01.1790.

72 StaL, K1, Nr. 149, Acta in Sachen des Factor Joachim Christoff Blumendahls Cl. wieder Erich Jörg Kösters Witwe et Sohn, Bekl. in pto. Heimlicher Nachstellung in der Spedition, 1746.

73 StaL, H1, Nr. 134, Actum Lüneburg auf der Kaufhauskammer, 16.01.1790.

war. An der Aufrichtigkeit bestehen allerdings erhebliche Zweifel, denn aus der ratsherrlichen Reaktion auf die Ablehnung von Senator Edens Dispensationsgesuch hatte sich ein völlig anderes Bild ergeben – der Senat erschien hier als Prototyp einer rückwärts gewandten, jegliche Veränderungen vehement bekämpfenden Stadtoberkeit, während es sich bei dem rhetorischen Umschwung offensichtlich um einen machtpolitischen Schachzug gehandelt hatte.

Dennoch war das Bekenntnis der Ratsherren zu den Ideen der Aufklärung nicht nur Opportunismus. Sie waren tatsächlich aufgeklärte Bürger, die am Vereinsleben teilnahmen⁷⁴; Syndikus Kraut war bis zu seinem Tode 1788 Mitherausgeber des Aufklärungsblättchens „Annalen der Braunschweig-Lüneburgischen Churlande“⁷⁵ und der Speditionskompanie war man im Rathaus mit Wohlwollen begegnet, solange man sie für eine rein private Gesellschaft gehalten hatte. Auch ist mit Bezug auf das Salinenwesen festgestellt worden, dass „der Magistrat nicht grundsätzlich fortschrittsfeindlich war. Veränderungen wurde aber dann Widerstand entgegengesetzt, wenn sie zu Verlusten städtischer Privilegien oder zu verstärkten Einflussmöglichkeiten anderer ... geführt hätten“⁷⁶. Diese Einschätzung lässt sich auch für die Handelspolitik treffen, wobei allerdings zu bedenken ist, dass der Lüneburger Stadtrat über die Jahrhunderte so viele Privilegien angehäuft hatte und namentlich die Spedition durch das Kaufhaus in sehr engem Zusammenhang mit ratsherrlicher Macht stand, so dass fraglich ist, ob diese Differenzierung in der Praxis überhaupt von Bedeutung war.

Denn während der Wettbewerb zwischen den Spediteuren durch Lockerung der Zugangsvoraussetzungen und damit durch Schwächung der Rechte der Speditionskompanie von Rats wegen sehr befürwortet wurde, blieb das Kaufhaus mit seinen wettbewerbsbeschränkenden Regulierungen unangetastet, wie ein 1797 von den beiden Spediteuren Wilhelms und Penseler ausgelöster Konflikt um den Wiener Fuhrlohn zeigt.

Die Fuhrleute hatten sich mit dem auf der Kaufhauskammer festgesetzten Lohn nicht zufrieden gegeben und sich geweigert aufzuladen. Nachdem Verhandlungen mit den Faktoren zu keinem Ergebnis geführt hatten, setzte Ratsherr Eden, inzwischen zum Bürgermeister avanciert und zwar nicht als Spediteur, aber als Kaufhausdirektor an die Niederlage gelangt, ihn schließlich auf die Höhe fest, die die Fuhrleute zuvor vergeblich gefordert hatten. Diese hatten sich jedoch währenddessen wie so oft im Wirtshaus einquartiert und erhöhten ihre Lohnforderungen nochmals, um die Zeche zahlen zu können, so dass auch dieser Einigungsversuch scheiterte.

74 Luntowski 1965, S. 15 f.

75 Oberschelp, Reinhard: Niedersachsen 1760-1820. Wirtschaft, Gesellschaft, Kultur im Land Hannover und Nachbargebieten. Bd. 2. Hildesheim: 1982, S. 214.

76 Janowitz, S. 172.

Daraufhin gab Faktor Penseler nach und zahlte den Fuhrleuten den geforderten Lohn, wobei er seinen Kollegen Wilhelms ebenfalls dazu anstiftete, *um nicht ganz allein sich dieser strafwürdigen handlung schuldig zu machen*⁷⁷, wie die Speditionskompanie behauptete, die von dem Vorgang erfahren hatte. Sie hatte auch erfahren, dass der Actuarius, anstatt Penseler und Wilhelms ordnungsgemäß zu bestrafen, den von ihnen gezahlten Lohn ohne weitere Befragung der anderen Spediteure festgesetzt und im Lohnbuch notiert hatte.

Bürgermeister Eden war über den Vorfall empört. Er forderte noch am selben Tag vom Actuarius einen Bericht an; wollte wissen, was Penseler glaube, wer ihn zur Brechung des festgesetzten Lohns autorisiert habe und warum er glaube, dazu ermächtigt zu sein. Gleich am nächsten Tag (dies wurde unterstrichen) solle dann das Kaufhausgericht zusammen kommen, um *die Schuldig Befundenen gehörig anzufahren, auch das Ansehen der Gesetze und derjenigen die sie gegeben, zu behaupten*⁷⁸.

Actuarius Schulz konnte den Zorn seines Vorgesetzten nicht recht nachvollziehen. Statt des verlangten Berichts präsentierte er eine andere Version: Man habe mit den Fuhrleuten nicht zu einer Einigung kommen können, da Eden, nachdem sie erneut einen höheren Lohn gefordert hätten, die Verhandlungen einfach abgebrochen habe, obwohl Wilhelms und Penseler dringend Güter nach Wien versenden mussten. Zudem seien bei deren Verhandlungen mit den Fuhrleuten mehrere Spediteure anwesend gewesen. Als ihm, Schulz, einen Tag später der Lohn gemeldet worden sei, habe er ihn genehmigt und angeschrieben, weil er überzeugt gewesen sei, *daß weder ich, noch sonst jemand in Lüneburg berechtigt seyn könne, eines auswärtigen Kaufmannes Eigenthum hieselbst anzuhalten*⁷⁹.

Schulz räumte also den Interessen des Handels gegenüber den gesetzlichen Bestimmungen im Zweifelsfall den Vorrang ein, wobei er zwar diese selbst nicht in Frage stellte, wohl aber deren „Störanfälligkeit“ kritisierte. Das Spannungsverhältnis zwischen den Erfordernissen des Handelsverkehrs und der Lüneburger Transportregelung kam auch in der Verhandlung vor dem Kaufhausgericht zur Sprache, die einige Tage später stattfand.

Bei ihrer Vernehmung bestritten die beiden beschuldigten Faktoren, sich ordnungswidrig verhalten zu haben. Sie hätten den Lohn nicht ohne Vorwissen der Kammer erhöht, sondern dort angefragt, jedoch zur Antwort bekommen, man wolle sich damit nicht mehr befassen, könne sich nicht einigen und sie sollten den Lohn selbst festsetzen, damit die Spedition nicht ins Stocken gerate. Dies hätten sie auch getan, woraufhin der Lohn genehmigt und ins Lohnbuch eingetragen worden sei. Unter Einhaltung des formalen Prozederes hätten sie darüber hinaus kei-

77 StaL, K1, Nr. 149, Beschwerde und Bitte von Seiten der hiesigen Speditions-Gesellschaft, 19.12.1797.

78 StaL, K1, Nr. 108, Vol. V, Bürgermeister Eden, 19.12.1797.

79 StaL, K1, Nr. 108, Vol. V, Schulz, 19.12.1797.

ne Möglichkeit gehabt, ihre Waren verladen zu lassen, denn die enorme Konkurrenz zwischen den Spediteuren verhindere eine einvernehmliche, kollektive Lohnfestsetzung. Alle wollten sich mit möglichst geringen Transportkosten ihren Calandisten empfehlen, was einerseits dazu führe, dass man den Fuhrleuten nicht angemessen entgegenkomme und sie damit verärgere und andererseits dazu, dass kein Faktor sich traue, einen höheren Lohn anzubieten, da er in dem Fall befürchten müsse, dass seine Konkurrenten ihn bei den Kunden in Verruf bringen würden. So hätten sie mit ihrem Vorgehen den Kollegen auch nicht geschadet, da sie einen höheren, keinen geringeren Lohn gezahlt hätten, woraus ihnen *durch die anschwärzenden Briefe welche andere Factoren absenden würden, Verdruß genug entstehen*⁸⁰ würde. Auch sie hätten zu diesem Mittel nicht gegriffen, wenn sie nicht von ihren Korrespondenten dazu verleitet worden wären. So konnte Penseler Briefe beibringen, in denen er angewiesen wurde, auch einen höheren Lohn zu zahlen, wenn nur die Waren schnell ankamen; ein Prager Handelshaus drohte ihm sogar, alle Geschäftsbeziehungen zu beenden, wenn seine Güter nicht schleunigst verladen würden. Auch von einer prinzipiellen Unzufriedenheit der auswärtigen Kunden mit der Niederlage wusste er zu berichten. Einige Kaufleute hatten ihm geschrieben, dass sie ihre Waren nur deshalb über Lüneburg und nicht über Magdeburg hatten versenden lassen, weil sie davon ausgegangen waren, dass dies schneller ginge. Ein Hamburger Korrespondent hatte sich darüber beschwert, dass es wegen der Uneinigkeit über den Fuhrlohn in Lüneburg schon seit Jahren zu erheblichen Verzögerungen in der Weiterfahrt kam.

Kaufgerichtsdirektor Eden kam nach der Anhörung zu dem Schluss, dass Penseler und Wilhelms zwar eindeutig gegen geltende Gesetze verstoßen hatten, die vorgelegte Korrespondenz und die Tatsache, dass Schulz den Lohn nachträglich genehmigt hatte, aber als mildernde Umstände anzuerkennen seien. Ohne Nachsicht bewertete er hingegen das Verhalten des Actuarius. Er solle streng getadelt werden, weil er *die Aufrechterhaltung der Gesetze außer Augen laße, und den Grundsatz zu etabliren suche, daß sie dem Besten des commercii nachstehen müßen*⁸¹.

Dass die Gesetze recht eigentlich dem Besten des commercii dienten, fiel Eden dann zwar auch ein, denn er fügte hinzu, dass darüber, was zum Besten des commercii gereiche, gar keine Einigkeit bestehe. Dessen ungeachtet zeigt dieses Zitat deutlich den Charakter der Lüneburger Speditionspolitik. Die Verwaltung und Organisation der Niederlage hatten eine Tendenz zum Selbstzweck. Hinzu kam, dass Träger dieser Institution der Magistrat, nicht die Spediteure waren. Ihre Gesetze waren daher ganz wesentlich Symbole obrigkeitlicher Autorität,

80 StaL, K1, Nr. 149, Actum Lüneburg im Kaufgericht, 22.12.1797.

81 StaL, K1, Nr. 149, Eden, 28.12.1797.

wie an Edens Reaktion auf die Beschwerde der Speditionskompanie über Penseler und Wilhelms zu entnehmen ist. Mit dem eigentlichen Problem bei der Festlegung des Fuhrlohns – kollektive Absprachen bei gleichzeitiger individueller Konkurrenz – befasste man sich nicht. Statt dessen sollte die Durchsetzung der alten Regelung optimiert werden. So schlug Eden vor, den auf der Kaufhauskammer festgesetzten Lohn wieder unverzüglich auf die Lohn tafel zu schreiben, um ihn öffentlich bekannt zu geben. Dies war seit einiger Zeit nicht mehr geschehen, weil regelmäßig flinke Hände heimlich die Kreide wegwischten und einen anderen Tarif anschrieben. Daher, und dies war des Kaufhausdirektors Lösung des Problems, sollte man die Tafel mit einem Gitter versehen⁸².

An der Frage des Wettbewerbs in der Lüneburger Speditions politik zeigt sich ebenso wie an den Auseinandersetzungen um die Handelsberechtigungen an der Mündener Legge eine ordnungspolitische Akzentverschiebung. Diese wurde aus der Interaktion mit der Landesregierung heraus entwickelt und ist als „Synchronisierung“ mit ihrer neuen, liberaleren Wirtschaftspolitik anzusehen. So war das Bekenntnis des Magistrats zum freien Wettbewerb Folge einer Aktualisierung der Argumentation. Nachdem ihm der „Rechtsweg“ zur Begrenzung der Privilegien der Speditionskompanie versperrt worden war, stellte er nicht mehr die Auslegung des Reglements, sondern die Anwendung und damit die Zweckmäßigkeit der Zugangsvoraussetzungen zur Debatte; die Befugnisse sollten nicht mehr juristisch, sondern faktisch eingeschränkt werden. Damit passte er sich dem wirtschaftspolitischen Kurs der Landesregierung an. Diese hatte mit Ausnahme von Senator Eden und Senator Warmers Bruder alle Dispensation gesuche bewilligt und damit zu erkennen gegeben, dass ihr an mehr Wettbewerb in der Spedition gelegen war. Dabei war auch sie nicht an einer rechtlichen, sondern lediglich an einer funktionalen Regelung interessiert. Deshalb beließ sie es bei Dispensationen, die zur Flexibilisierung eingesetzt wurden⁸³: Prinzipiell blieben Privilegien dadurch unberührt, so dass keine Grundsatzentscheidung gefällt werden musste, die verbindlich und damit auch bindend sein würde. Im Falle der Speditionsgesellschaft gingen die regelmäßigen landesherrlichen Dispensationen allerdings über einzelne Korrekturen bzw. Einzelfallentscheidungen hinaus. Sie zeigen Ansätze einer neuen, liberaleren Ordnungsvorstellung, die die zünftige Wirtschaftsorganisation an sich in Frage stellte und der Lockerung der beruflichen Zugangsvoraussetzungen positive Effekte für die Wirtschaft attestierte. Hier wurde ein neues Ordnungsmodell auf

82 StaL, K1, Nr. 149, Eden, 28.12.1797.

83 Holenstein, André: „Ad supplicandum verweisen“. Supplikationen, Dispensationen und die Policeygesetzgebung im Staat des Ancien Régime. In: Würgler, Andreas/Nubola, Cecilia (Hg.): Bittschriften und Gravamina. Politik, Verwaltung und Justiz in Europa (14.-18. Jahrhundert). Berlin: 2005, S. 167-210, S. 177.

seine Brauchbarkeit erprobt. Und eben aufgrund dieses experimentellen Charakters wollte man weder die bestehenden Normen noch ihre organisatorische Ausprägung entsprechend dieser neuen Ordnung abändern, sie also (noch) nicht institutionalisieren.

Ein ähnliches Vorgehen ist auch bei der Mündener Legge zu beobachten gewesen. Hier hatte das Kommerzkollegium das Stapelrecht und damit die Handelsprivilegien der mündenschen Bürger nur implizit, nicht rechtlich außer Kraft gesetzt, was zwar nicht das gleiche ist wie eine Dispensation, im Ergebnis aber auf das gleiche hinaus lief, nämlich auf eine punktuelle Aufhebung von Privilegien. Und auch die Reaktion der Kaufleute darauf fiel ähnlich aus wie die des Lüneburger Magistrats, denn auch sie setzten, nachdem sie mit dem Appell an überkommene Ordnungsvorstellungen gescheitert waren, anstelle von rechtlichen funktionale Erwägungen, wobei sie ebenfalls das neue Ordnungsmodell als Argumentationsrahmen wählten und sich so dem landesherrlichen Konzept anpassten. Dies bedeutet jedoch nicht, dass man die eigenen nun den landesherrlichen Interessen untergeordnet hätte. So befürwortete der Lüneburger Magistrat Wettbewerb nur insoweit es die Speditionskompanie betraf, nicht aber, wenn es um die Kaufhausordnung ging – in beiden Fällen wurde dadurch das tradierte Verhältnis zwischen Spediteuren und Stadtobrigkeit und somit auch die städtischen Hierarchie aufrecht erhalten. Die Mündener Kaufleute integrierten den Wettbewerb ebenfalls in ihr Konzept, ohne dass sich an ihrer Stellung faktisch etwas änderte.

Die Frage des Wettbewerbs involvierte zwar die gesellschaftliche Stellung der Kaufleute und ihre Möglichkeit zur politischen Einflussnahme. Bezugsrahmen für die Aushandlung blieb jedoch die Stadt. In Lüneburg sollte die untergeordnete Position der Faktoren gegenüber dem Magistrat beibehalten werden. Mit der Forcierung des Wettbewerbsprinzips wurde der Machtkampf fortgesetzt, der schon in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts getobt hatte. In Münden war dagegen die Stellung der Kaufleute vom Magistrat nie hinterfragt worden. Zu Konflikten auf städtischer Ebene kam es daher nicht. Es war wie schon in den 1740er Jahren die Landesregierung, die diese Stellung zu gefährden drohte, so dass die Kaufleute versuchten, ihre herausragende sozioökonomische Position in der städtischen auf die staatliche Sozial- und Wirtschaftsordnung zu übertragen. Dabei bedienten sie sich im Prinzip des gleichen Argumentationsmusters wie im Streit mit den Schiffen. Damals hatten sie die Interdependenz von Privilegien, Handelsbeschränkungen und Handelsförderung postuliert, und auch bei der Legge kombinierten sie verschiedene ordnungs- und wirtschaftspolitische Konzepte.

So hatten sich zwar durch das Vordringen neuer wirtschaftlicher und wirtschaftspolitischer Leitprinzipien, durch Transformationen in Wirtschaft und Gesellschaft die Parameter der politisch-kaufmännischen Interaktion verschoben. Doch wie schon in der ersten Hälfte des 18.

Jahrhunderts vermochten die neuen Einflüsse das Verhältnis von Politik und Handel nicht grundlegend zu wandeln. Sie wurden nur bruchstückhaft angenommen, dabei auf ihre Nützlichkeit erprobt und ideologisch entkernt, um sie für den aktuellen Kontext, für die eigenen Interessen passend zu machen. Dabei waren die Fronten zwischen Obrigkeiten und Kaufleuten nicht klar definiert. Die Händler sprachen sich einmal für, einmal gegen Handelsfreiheit und Wettbewerb aus, der Lüneburger Magistrat wies sowohl Züge eines Reform orientierten Beamtentums als auch einer bornierten Stadtobrigkeit auf, während der Mündener Stadtrat überhaupt kein eigenes Profil erkennen ließ – er schloss sich stets der Meinung der Kaufmannschaft an. Die Landesregierung forcierte zwar die Durchsetzung neuer Leitprinzipien und war dabei auch richtungweisend. Doch wollte sie, ebenso wie Kaufleute und Magistrate, die überkommene Ordnung nicht gänzlich beseitigen. Es lässt sich daher von einer Flexibilisierung der Ordnungskonzepte sprechen.

Ganz anders verhielt es sich in Frankreich. Während in Lüneburg und Münden noch über den politischen Einfluss der Kaufleute, über die Geltung von Privileg und Monopol verhandelt wurde, stürzte dort das Bürgertum das Ancien Régime; ein Ereignis, dessen Folgen das letzte Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts beherrschten. Wie also gestaltete sich das Verhältnis von Politik und Handel in Münden und Lüneburg in dieser Zeit der epochalen Umwälzung?

9. Das Verhältnis von Politik und Handel im ausgehenden 18. Jahrhundert

Obwohl die Französische Revolution insbesondere durch die mediale Verbreitung zu einer Politisierung weiter Teile der Bevölkerung führte¹, kam es in Kurhannover nicht zu Massenprotesten oder -bewegungen. Revolutionäre Ideen wurden vorrangig abstrakt-literarisch aufgenommen und besaßen keine soziale Sprengkraft². Anfangs stand man der Französischen Revolution, deren Tragweite man durchaus erkannte, noch verständnisvoll gegenüber. Mit ihrer Radikalisierung flaute die Sympathie jedoch ab. Als 1792 im Lande erste Rufe nach Umsturz laut wurden und in einigen Landstrichen (unbedeutende) Unruhen ausbrachen, reagierte die Obrigkeit mit scharfen Restriktionen um ein Überspringen der Revolution auf Kurhannover zu verhindern³. In den folgenden Revolutionskriegen verhielt sich das Land jedoch neutral, was sich auf seine Wirtschaft ausgesprochen positiv auswirkte⁴. Weil Süd- und Südostdeutsch-

1 Habermas, Rebekka: Auf der Suche nach dem Bürgertum im Niedersachsen des 19. Jahrhunderts. Erkundungen von Bremen bis nach Togo. In: Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte Bd. 82 (2010), S. 1-26, S. 9 f..

2 Haase, Carl: Obrigkeit und öffentliche Meinung in Kurhannover 1789 – 1803. In: Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte 39 (1967), S. 192-294, S. 290 f.; S. 202.

3 Ebd., S. 204 ff..

4 Römer, S. 341.

land aufgrund der Kriegshandlungen ihre Kolonialwaren nur noch über Elbe und Weser beziehen konnten, verdoppelte sich das Speditionsaufkommen in den Jahren 1793-96 in den wichtigsten Speditionsstädten Hannover, Harburg, Lüneburg und Münden⁵. So waren die ökonomischen Auswirkungen der Französischen Revolution ungleich größer als die politischen; Lüneburg und Münden erlebten einen nie gekannten Handelsaufschwung⁶.

Vor allem ab 1794 verzeichneten die städtischen Kommerzberichte eine Wirtschaftsblüte⁷. In Lüneburg ernährte die Spedition 1797 52 Spediteure und damit so viele wie nie zuvor⁸. In Münden erreichte die Zahl der Großhändler 1795 mit 30 Personen ebenfalls einen neuen Höchststand⁹. In der Drei-Flüsse-Stadt hatte sich sogar ein neuer Handelszweig etabliert: Seit 1792 wurden sowohl Waren- als auch Wechselgeschäfte von Maklern übernommen, was nach Einschätzung des Magistrats *der stärkste Hebel [war], der die Handlung empor brachte*¹⁰.

Die Revolutionskriege waren Hauptthema der städtischen Kommerzberichte dieser Jahre. Politische Anschauungen wurden dabei natürlich nicht artikuliert, doch setzte man sich eingehend mit ihren ökonomischen Auswirkungen auseinander. Ausführlich schilderten der Lüneburger und der Mündener Magistrat die politisch-militärischen Entwicklungen und ihre Folgen für den städtischen Handel¹¹. Obwohl sich beide durchaus bewusst waren, dass die gute Konjunktur kriegsbedingt war, gingen sie davon aus, dass diese, wenn auch leicht abgeschwächt, den Krieg überdauern werde, denn durch die Verlagerung der Warenströme konnten in beiden Städten neue Handelsbeziehungen geknüpft werden. In Lüneburg war 1795 die Spedition von und nach den Rheingegenden, die ein Jahr zuvor *anfang zu blühen, jetzt in vollem Wachstum*¹², in Münden hatten sich durch die Rheinsperre schon zwei Jahre eher *die mächtigsten Vortheile [offeriert], womit denn in Ansehung der Zukunft, die neue Verbindung mit auswärtigen ansehnlichen Handlungs-Häusern begleitet war*¹³. Man ging davon aus, diese neuen Handelsbeziehungen auch nach dem Krieg wenigstens teilweise aufrecht erhalten zu können. So wäre den Schweizern, erklärte der Lüneburger Senat, der Weg über Hamburg ehemals unbekannt gewesen. Sie hätten nun aber gemerkt, dass sie ihre Waren von dort zwar zu einem höheren Preis, aber auch schneller bekommen könnten und darüber hinaus festgestellt,

5 StaM, MR 2659, Joh. Christan Wüstenfeld und Sohn, 10.08.1796; Johann Georg Köster, 27.06.1796.

6 Willingerod, Münden, S. 520; Luschert, S. 39.

7 StaM, MR 2671, Kommerzberichte 1794-1796; StaL, H1, Nr. 128, Vol. V, S. 350 ff.. Vgl. dazu auch Kapitel 2.1.

8 StaL, H1, Nr. 128, Vol. VI, S. 1ff..

9 StaM, Fol. Kämmererechnung aus dem Jahr 1795.

10 StaM, MR 2659, Bericht des Magistrats an Kgl. Regierung, betreffend Mündens Handel und Schifffahrt, 24.12.1800.

11 StaM, MR 2671, passim; StaL, H1, Nr. 128, Vol. V und VI, passim.

12 StaL, H1, Nr. 128, Vol. V, S. 350.

13 StaM, MR 2671, Wirtschaftsbericht 1795.

dass der Hamburger Zucker besser und günstiger sei als der holländische¹⁴. Auch würden die auswärtigen Kaufleute nicht so bald wieder ihre Handelsgüter über Holland gehen lassen und darüber hinaus erwarte man, dass die USA in Zukunft mehr Waren über Hamburg ins Deutsche Reich importieren würden, wovon man ebenfalls profitieren könnte¹⁵. In Münden glaubte man die Spedition von englischen Waren ins Reich dauerhaft besorgen zu können, weil der Weg von England nach Bremen vergleichsweise kurz sei, die auswärtigen Kaufleute die kurzen Transportwege schätzten und Holland nicht mehr in der Lage sein würde, den Ostindien-Handel *wieder an sich [zu] ziehen; folglich die Rheingegenden mit selbigen Waaren nicht versehen Könte*¹⁶.

Ausschlaggebend für diese optimistischen Prognosen war also die Erkenntnis, dass die Struktur des Welthandels sich gewandelt hatte. Besonders deutlich wird dies an einem Aufsatz des Lüneburger Kaufmanns Albers von 1796, der glaubte, dass der kurhannoversche Transithandel auch nach Kriegsende weiter florieren würde, da der Welthandel insgesamt zugenommen und sich damit auch die kommerziellen Interaktionen diversifiziert und verdichtet hatten:

*Der Weg nach Ost und West- Indien ist jetzt vielen Nationen geöffnet, die aller Orten vermehrte Cultur vermehrt die wechselseitigen Bedürfnisse aller Welttheile, den Schiffen fehlt es bey ihrer Hin- und Her-Reise nicht an Ladung; hiedurch vermehren sich die Handlungs- und damit verbunden Speditions Geschäfte*¹⁷.

Die Beschreibungen und Prognosen über den Zustand des städtischen Handels stützten sich also auf die Beobachtung der Weltmarktlage; auf das Wissen um Strukturen und Mechanismen des überregionalen Handelssystems, wobei sowohl auf ratsherrlicher als auch auf kaufmännischer Seite ein ausgeprägtes Bewusstsein für die grundlegend und dauerhaft gewandelten Umstände vorhanden war. Die Auswirkungen der Französischen Revolution wurden also in die Konzeptualisierung der kommerziellen Sphäre aufgenommen. Sie wurden auch praktisch „verarbeitet“, indem für die Bewältigung des Warenandrangs in beiden Städten eine Vielzahl handelspolitischer und organisatorischer Maßnahmen ergriffen wurde¹⁸. Diese waren wiederum in den vergangenen Jahrzehnten Anlass für Konflikte um den wechselseitigen Einfluss von Politik und Handel gewesen, die die soziale Stellung der Händler ebenso involviert hatten wie normative Ordnungsvorstellungen. Frankreich stellte nun ein neues Ordnungsmodell zur Verfügung, in dem das Verhältnis von Staat und Gesellschaft auf eine völlig neue

14 StaL, H1, Nr. 128, Vol. V, S. 234 ff.

15 StaL, H1, Nr. 127, Teil II, Actum Lüneburg, 01.07.1796 im Commerciën-Collegio.

16 StaM, MR 2671, Wirtschaftsbericht 1796 (Hervorhebung im Original).

17 StaL, H1, Nr. 139, S. 29.

18 Für Lüneburg vgl. StaL, K1, Nr.1; Nr. 12; Nr. 108 Vol. VI, Nr. 189, jeweils passim; für Münden vgl. Willingerod, Stadtrecht, S. 214 ff.

Grundlage gestellt wurde.

Die Französische Revolution sendete also starke politische und ökonomische, normative und praktische Impulse aus, die in Lüneburg und Münden auf eine Situation trafen, in der das Verhältnis von Politik und Handel zwischen der alten, auf Privilegien und dem Prinzip der „Nahrung“ basierenden und der neuen, von Freiheit und Wettbewerb geleiteten Ordnung oszillierte. Doch löste sie im Verhältnis von Politik und Handel weder in Münden noch in Lüneburg einen Wandel, ja noch nicht einmal eine besondere Dynamik aus.

9.1. Das Verhältnis von Politik und Handel auf städtischer Ebene

In Lüneburg hatte man sich nie wirklich von der alten Ordnung distanziert. Neue ideologische Leitprinzipien waren vom Magistrat lediglich dazu instrumentalisiert worden, die Einordnung der Speditionskompanie in das soziale Gefüge und ihren politischen Einfluss zu verhindern, während diese selbst aus den genau entgegengesetzten Gründen ein besonders konservatives Profil besaß. War das Verhältnis von Politik und Handel in Bezug auf die übergreifende Ordnung zwar ungeklärt, war es doch im Kaufhaus institutionalisiert, das wiederum als Symbol obrigkeitlicher Autorität fungierte und die städtische „gute Ordnung“ repräsentierte und reproduzierte. Die Spediteure nahmen hier eindeutig eine untergeordnete Position ein – sie waren den Gesetzen, den Regelungen und dem Sanktionsapparat des Kaufhauses unterworfen.

Zwar wurden die Kapazitäten des Kaufhauses durch den Handelszuwachs in Folge der Französischen Revolution arg strapaziert. Verstöße gegen die Kaufhausverordnungen nahmen zu, Übertretungen der wettbewerbseinschränkenden Bestimmungen häuften sich und die vorschriftsmäßige Fuhrlohnfestsetzung war auch kaum mehr möglich, denn je mehr sich das Speditionsvolumen erhöhte, desto schwieriger wurde es, die Einhaltung des Prozederes zu gewährleisten. Nicht nur stieg mit der Zunahme des Transitverkehrs auch die Konkurrenz zwischen den Spediteuren (ab den 1790er Jahren nahmen Auseinandersetzungen aller Art zu¹⁹), sondern auch die Fuhrleute wurden im Verhältnis zum Güteraufkommen knapp, was sich in ihren Lohnforderungen niederschlug. Zudem drängten die auswärtigen Calandisten auf die schnelle Versendung ihrer Waren. Mit dem Handelsaufschwung in Folge der Revolutionskriege konnte die schwerfällige Lüneburger Bürokratie kaum noch Schritt halten.

Diese starken exogenen Einflüsse wurden jedoch vom Kaufhaus aufgefangen und in bestehende Bahnen gelenkt. Die ergriffenen Maßnahmen bewegten sich im überkommenen Rahmen – verstärkte Kontrollen, verschärfte Bestimmungen, zusätzliche Regelungen – und wurden nach

¹⁹ StaL, K1, Nr. 189, passim.

wie vor obrigkeitlich oktroyiert²⁰. Die Französische Revolution führte so zwar zu einer Zunahme von Sachkonflikten, denen das Kaufhaus jedoch standhalten konnte, zumal seine Regulierungen nicht generell infrage gestellt oder Alternativen in Betracht gezogen wurden.

Auch die normative und soziale Ordnung wurden nicht destabilisiert. Im Gegenteil kam es diesbezüglich zu keinen Grundsatzkonflikten mehr, denn der Machtkampf zwischen Spediteuren bzw. Speditionskompanie und Magistrat, der noch die vorangegangene Dekade beherrscht hatte, war weitestgehend beigelegt worden. Fast 30 Jahre nach Gründung der Speditionskompanie hatte sich die Beziehung zwischen beiden deutlich verbessert, was die ratsherrliche Reaktion auf einige von den Spediteuren 1795 aufgrund der Zunahme des Transithandels und der veränderten Umstände entworfenen Änderungen und Zusätze für ihr Reglement zeigt. Die Änderungswünsche der Speditionskompanie waren dabei eher moderat und von wirtschaftlichen Überlegungen geleitet. Hauptsächlich ging es um die Herabsetzung der Provisionen für bestimmte Güter bzw. Orte, wodurch man hoffte, eine noch größere Menge Speditionsgut nach Lüneburg ziehen zu können. Außerdem gedachte man, die Strafe für eine zu geringe Provision sowie für falsche Angaben zur Fracht oder zum Gewicht zu erhöhen²¹.

Es war allein Bürgermeister Oldecop, der den Antrag der Speditionskompanie als Angriff auf die ratsherrliche Autorität wertete. Oldecop, der selbst Spedition trieb²², hatte zwar keine sachlichen Einwände, aber es

deucht mir doch, daß die Speditions Compagnie sich zu viel anmaßet, wenn sie Gesetze entwirft, welche nicht ihre gesellschaftliche Verfassung, sondern das Wesen und die Führung des Speditions Geschäftes selbst, die Bestimmung der Speesen und mehr andere dahin einschlagende Dinge zum Gegenstande haben, in welcher doch ... Senatus wol allein wird zu gebieten und zu verordnen haben, der Speditions Compagnie aber ein Mehrers nicht, als die Einbringung rathsamer Vorschläge eingeräumt werden kann²³.

Unabhängig von der Angemessenheit der Änderungen fand er daher, dass die Spediteure wegen solcher Anmaßung eine derbe Weisung verdienen²⁴.

Dieser beinahe reflexartig anmutende Versuch, die Beteiligung der Speditionskompanie an der Speditionspolitik zu verhindern, fiel jedoch im Magistratskollegium nicht (mehr) auf frucht-

20 StaL, K1, Nr.1; Nr. 12; Nr. 108 Vol. VI, Nr. 189, jeweils passim.

21 H1, Nr. 133, Gabriel Ludolph Meyer und Johann Friedrich Crato, Vorsteher der Speditionskompanie an Bürgermeister und Rat, 10.08.1795.

22 Als Erbe des Kontors seiner Schwiegermutter Nieper durfte er laut Reglement der Speditionskompanie auch als Ungelernter Spedition treiben. Die Kompanie hatte daher keinen Grund sich bei der Landesregierung zu beschweren, die also davon auch gar nichts erfuhr.

23 StaL, H1, Nr. 133, Oldecop, 11.08.1795.

24 StaL, H1, Nr. 133, Oldecop, 11.08.1795.

baren Boden. Die anderen Ratsherren fanden das Ansinnen nicht verwerflich. Senator Krukenberg begrüßte es sogar ausdrücklich, da die Speditionsgesellschaft sich mit Speditionsangelegenheiten am besten auskenne *und Senatus dadurch in den Stand gesetzt wird, darüber zutreffend hiernächst zu gebieten und zu verordnen*²⁵.

Was in Münden schon längst völlig selbstverständlich war – Kaufleute am politischen Prozess zu beteiligen – bedurfte in Lüneburg noch immer der Erklärung. Doch hatte sich mit Ausnahme Oldecops die Grundeinstellung des Magistrats zu dieser Frage geändert. Der Kooperation mit der „Privatwirtschaft“ wurde nun ein höherer Stellenwert eingeräumt, Versuche der Interessendurchsetzung seitens der Spediteure wurden nicht mehr pauschal als Angriff auf die Autorität des Senats gewertet und bekämpft.

Zwar wurde die Speditionskompanie weiterhin nur gelegentlich aufgefordert, Gutachten oder Verbesserungsvorschläge einzureichen; die Kommunikationsprozesse zwischen Spediteuren und Magistrat blieben in der Salzstadt jedenfalls was die reguläre Kommunikation betraf, mediatisiert. Hauptzuträger von Informationen war nach wie vor der Actuarius, der eine Art offizieller oder hauptberuflicher Sachverständiger war (er war auch die treibende Kraft hinter dem Commerzien-Collegium²⁶), wodurch die politische „Mitsprache“ der Spediteure verringert wurde. Jedoch wurden ihre Interessen nunmehr prinzipiell berücksichtigt. Diese veränderte Einstellung ist auch an an der ratsherrlichen Dispensationspraxis zu beobachten, die bis 1790 Hauptinstrument zur Abwehr der Interessen der Speditionskompanie gewesen war, zehn Jahre später aber moderater gehandhabt wurde. Als der Hannoveraner Christoph August Gruppen 1800 um Dispensation bat, stellte sich Syndikus Dencke auf die Seite der Speditionskompanie. Er hieß Dispensationen zwar unter bestimmten Voraussetzungen gut, doch solle man von ihnen nur ausnahmsweise und nur, wenn gewichtige Gründe dafür sprachen, Gebrauch machen. Die Ablehnung Grupens sei hingegen nicht nur juristisch korrekt, sondern auch im Interesse der Spedition und der Spediteure sinnvoll. Die langen Lehr- und Dienerjahre seien eigens festgesetzt worden, um

*nicht allein für den Speditions Handel fähige Subjecte zu erhalten, sondern auch, und dieses vorzüglich, die Anzahl der Spediteurs zweckmäßig einzuschränken, damit sie bestehen können und nicht einer dem andern Nothgedrungen seine Calandisten abzujagen suche*²⁷.

Grundsätzlich also wurden die Zugangsvoraussetzungen durchaus als zweckdienlich und die

25 StaL, H1, Nr. 133, Krukenberg, o. D. [unter den formlosen Stellungnahmen der Ratsherren].

26 StaL, H1, Nr. 127, Teil II, passim.

27 StaL, H1, Nr. 132, G. F. Dencke, Unvorgreifliches Gutachten benebst Entwurfe eines Conclusi amplissimi Senatu, 01.11.1801.

Privilegien der Speditionskompanie ebenso wie ihre Interessen als legitim angesehen.

Sowohl die Forderungen der Speditionskompanie als auch der ratsherrliche Umgang mit denselben hatten an Polemik verloren. Machtpolitische Aspekte spielten keine so zentrale Rolle mehr; die Speditionskompanie war akzeptiert worden. Harmonie herrschte in Lüneburg trotzdem nicht. Meinungsverschiedenheiten und Reibereien zwischen beiden Parteien und auch dem Actuarius kamen weiterhin vor. Dies galt insbesondere für die Fuhrlohnfestsetzung, die trotz kollektiver, allgemein akzeptierter Absprachen und umfangreicher, differenzierter und detaillierter Regelungen in hohem Maße konfliktintensiv blieb. Es war schlicht nicht möglich, alle Faktoren zur Einhaltung der Vorschriften zu bewegen; immer wieder kam es zu Verstößen. Doch gab es seitens der Spediteure keine Forderungen nach mehr Freiheit in der Spedition. Sie stellten den Einfluss des Kaufhauses bzw. des Magistrats auf das Handelsgeschehen nicht prinzipiell infrage – sie hatten sich in die städtische Ordnung eingeordnet, und in diesen Grenzen wurde wiederum auch der Einfluss der Spediteure toleriert.

Ist also im Lüneburg des ausgehenden 18. Jahrhunderts ein Fortschritt in der Beziehung zwischen Magistrat und Spediteuren zu erkennen, so ist er in modernisierungsgeschichtlicher Hinsicht eher als Rückschritt zu werten, da es sowohl in der sachlichen als auch in der personellen Organisation zu mehr Regulierungen bzw. Restriktionen, nicht zu Liberalisierungen kam. In Lüneburg wurde das alte Ordnungsmodell, das in den 1780er Jahren fast dem Machtkampf zwischen Spediteuren und Magistrat zum Opfer gefallen wäre, wieder verfestigt und bestätigt. Ein Zusammenhang mit der Französischen Revolution lässt sich jedoch nicht herstellen. Vielmehr ähnelt diese Entwicklung dem Werdegang des Commerciens-Collegiums, das sich ebenfalls nach einer Phase heftiger Konfrontation in die bestehende Ordnung einfügte.

In Münden waren die exponierte soziale Stellung der Kaufleute und ihr hoher politischer Einfluss vom Magistrat nie hinterfragt worden. Auch in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts zeichnete sich die kleine Weserstadt durch eine weitgehende Interessenkongruenz, eine intensive Kommunikation und eine enge Zusammenarbeit zwischen Händlern und Stadtoberkeit aus, die auch während der Französischen Revolution fort bestand.

So basierten die Informationen und Interpretationen über die politisch-militärischen und kommerziellen Entwicklungen, die Hauptgegenstand der städtischen Kommerzberichte waren, bis 1792 auf der teils sinngemäßen, teils wörtlichen Wiedergabe von Johann Georg Kösters Vorbericht. Ab 1793 legte der Magistrat diesen dem Kommerzbericht mit der Bemerkung bei, man wisse den Ausführungen des Kaufmannsdeputierten nichts hinzuzufügen, *da derselbe durch eigenen Handel und Spedition die gründligste Erfahrung davon einsammelt und sich*

*bestrebt, solche zur höchsten Notiz zu bringen*²⁸. Auch der Sachverstand der Händler war noch immer gefragt, da sie es waren, die den Zusammenhang zwischen den allgemeinen Rahmenbedingungen und der Lage des lokalen Handels herstellten, auf Probleme hinwiesen und Verbesserungen vorschlugen. Damit übernahmen sie im handelspolitischen Prozess die gleichen Funktionen wie schon in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts, die ihnen wiederum einen hohen Einfluss ermöglichten. Auch die kaufmännische Interessendurchsetzung gestaltete sich in Münden unproblematisch, da sich der Magistrat weiterhin als „Sprachrohr“ der Kaufleute betätigte. Er teilte stets ihre Einschätzungen über Zustand und Zukunft des Handels und trat bei der Landesregierung dafür ein, dass ihre Verbesserungsvorschläge realisiert wurden²⁹. Nur selten und nur im Detail vertrat er eine abweichende Meinung³⁰.

Dabei spielten normative Ordnungsvorstellungen nur eine untergeordnete, machtpolitische Erwägungen gar keine Rolle – Münden war im Gegensatz zu Lüneburg pragmatisch veranlagt. So zeigte es auch während der Revolution eine hohe Bereitschaft zur aktiven Anpassung, damit *die Versendung der güter geschwinder, in beßeren Zustande, und mit geringeren Kosten bewerkstelliget*³¹ werden konnte. Es wurden viele kleinere Modifikationen im Transportwesen vorgenommen, wie beispielsweise die Abschaffung der Reihenfahrt der Kleinen Fuhrleute oder der Vorrang aus- vor einladender Schiffe³²; um die Jahrhundertwende wurden die Schlagden nochmals erweitert³³ und mit Unterstützung des Kommerzkollegiums suchte man die Zuwanderung von Fuhrleuten und Hafendarbeitern zu fördern³⁴. 1802 wurde ein zusätzlicher Schlagdaufseher eingestellt, der zugleich als Schiffsgüter-Bestäter fungierte und die reibungslose Verladung der Waren gewährleisten sowie Diebstahl verhindern sollte³⁵. Dieser hatte gemeinsam mit der Spedition zugeordnet. Nicht nur die Schiffer stahlen, sondern auch die Fuhrleute, die an den Schlagden auf Ladung warteten. Deshalb schlug der Magistrat 1800 vor, dieses Vergehen, wie es in Lüneburg seit zwei Jahren gehandhabt wurde, mit mehrjährigem Karrenschieben zu bestrafen³⁶.

Mit dem Anstieg des Transithandels glich sich also die Mündener Speditionsorganisation der

28 StaM, MR 2671, Wirtschaftsbericht 1793.

29 StaM, passim, z. B. MR 2659, Bürgermeister und Rat an Kommerzkollegium, 20.08.1796; Bürgermeister und Rat an Kgl. Regierung betreffend Mündens Handel und Schifffahrt, 24.12.1800.

30 So sprach er sich beispielsweise für den Neubau des Solderhauses aus, was die Kaufleute, die sich mittlerweile private Lagerräume gebaut hatten, ablehnten. Das Solderhaus wurde nicht neu gebaut (vgl. StaM, MR 3368, Kommerzkollegium an Bürgermeister und Rat, 15.05.1795).

31 StaM, MR 2659, Joh. Christian Wüstenfeld und Sohn, 10.08.1796 (Hervorhebung im Original).

32 Willingerod, Stadtrecht, S. 214 ff.; StaM, MR 2659, Bericht des Magistrats an Kgl. Regierung, betreffend Mündens Handel und Schifffahrt, 24.12.1800.

33 Willingerod, Münden, S. 521 f..

34 Ebd., S. 521 f.; StaM, MR 2659, Bürgermeister und Rat an Kommerzkollegium, 20.08.1796.

35 Willingerod, Stadtrecht, S. 214 ff..

36 StaM, MR 2659, Bericht des Magistrats an Kgl. Regierung, betreffend Mündens Handel und Schifffahrt, 24.12.1800.

Lüneburger an. Nicht erst beim Karrenschieben, sondern schon bei der Neuorganisation des Landtransports in den 1780er Jahren hatte man sich Lüneburg zum Vorbild genommen, und auch die verstärkte Regulierung und Kontrolle des Speditionsverkehrs entspricht dem Lüneburger Kaufhaus, das ebenfalls verschiedene Verwaltungs- und Organisationsmaßnahmen ergriff, um dem Zuwachs in der Spedition Herr zu werden.

Die kommerziellen Folgewirkungen der Französischen Revolution führten also in Münden zu einer stärkeren Institutionalisierung des Handels. Diese wurde zwar auf Initiative und mit Beteiligung der Kaufleute eingeleitet, die somit nach wie vor bei der Regelung von Handelsangelegenheiten einen großen (Mit-) Gestaltungsspielraum besaßen. Doch hatte in der Vergangenheit ja gerade diese Institutionalisierung zu Auseinandersetzungen über das Verhältnis von Politik und Handel geführt. Hier waren es einzelne Händler gewesen, die sich in das tradierte politisch-kommerzielle Interaktionsmuster nicht mehr einordnen wollten und mit Berufung auf liberale bzw. individualistische Leitprinzipien Konflikte um die Ordnung und um den wechselseitigen Einfluss von Politik und Handel ausgelöst hatten. Solche Konflikte blieben in den 1790er Jahren jedoch aus. Abgesehen von dem bereits in Kapitel 7.1. behandelten Prozess um die Anlagegelder sind in der letzten Dekade des 18. Jahrhunderts keine Auseinandersetzungen zwischen den Kaufleuten mehr aktenkundig. Dies mag in der Überlieferung begründet sein, doch insofern es sich bei den handelsorganisatorischen bzw. -politischen Maßnahmen nur um kleinere Anpassungen gehandelt hatte, die darüber hinaus ihren Zweck – die schnelle, sichere und günstige Versendung der Waren – erfüllten³⁷, ist es so unwahrscheinlich nicht, dass diese tatsächlich keinen Anlass für Grundsatzkonflikte mehr boten, auch wenn es vermutlich weiterhin Reibereien gab.

Unterschiedliche Ansichten darüber, ob die Entwicklung des Handels allein von außenwirtschaftlichen Bedingungen abhing oder durch regulierende Eingriffe beeinflusst werden konnte, bestanden zwar immer noch³⁸. Sie scheinen jedoch an Brisanz verloren zu haben, insofern sich im Verhältnis der Kaufleute untereinander, das vergleichsweise dynamischer war als dasjenige zum Magistrat, mit hoher Wahrscheinlichkeit keine gravierenden Konflikte oder grundlegende Änderungen mehr ergaben. Das Verhältnis zwischen Politik und Handel veränderte sich in der kleinen Weserstadt durch die starken exogenen Einwirkungen des ausgehenden 18. Jahrhunderts nicht.

37 So war die Neuorganisation des Landtransports von den Calandisten ausdrücklich begrüßt worden und hatte sich schon ein Jahr später positiv bemerkbar gemacht (vgl. StaM, MR 2679, J. G. Köster, 08.11.1788; MR 2671, Wirtschaftsbericht 1789).

38 StaM, MR 2659, Johann Georg Köster, 27.06.1796; Joh. Christian Wüstenfeld und Sohn, 10.08.1796. Köster vertrat die erste Ansicht, die Wüstenfelds die letztere.

Die Französische Revolution führte mittelbar zwar zu einer erhöhten kommerziellen Aktivität und vergleichsweise vielen (unspektakulären) handelspolitischen Maßnahmen. Diese wirtschaftlichen Folgewirkungen konnten jedoch in bestehende Strukturen kanalisiert werden. In Lüneburg geschah dies durch das Kaufhaus, während in Münden die Flexibilität, die Bereitschaft zur Zusammenarbeit und zur Anpassung an außenwirtschaftliche Bedingungen im gesamten 18. Jahrhundert charakteristisch waren, so dass auch hier keine neue Qualität zu erkennen ist.

Politisch traf die Revolution auf keine Resonanz. Inwieweit die Kaufleute sich „politisierten“, also den Ideen von Freiheit, Gleichheit und Brüderlichkeit anhängen, kann natürlich im Rahmen einer Untersuchung der Handelspolitik nicht beantwortet werden. Gleiches gilt für die Einstellung der Magistrate zur Revolution bzw. für Maßnahmen, die sie eventuell zum Schutz der bestehenden Ordnung ergriffen – die Handelspolitik war kein Instrument zur Abwehr revolutionärer Gefahren. Sie stand jedoch andererseits in engem Bezug zur Gesamtordnung und war Teil übergreifender Ordnungsvorstellungen. Auch waren bei den verschiedenen Versuchen, das Verhältnis von Politik und Handel zu bestimmen, zuvor stets Elemente allgemeiner ideologischer und gesellschaftlicher Entwicklungen aufgenommen oder instrumentalisiert worden, so dass sich durchaus Bezüge zur Französischen Revolution hätten zeigen können, wenn auch eher indirekter Natur bzw. auf den Handel beschränkt. Doch schwächten sich in den 1790er Jahren selbst bereits vorhandene kaufmännische Tendenzen zur „Emanzipation“ von der Politik, die jedenfalls bei den Mündenern durchaus zu beobachten waren, ab. Die Händler erhoben keine Forderungen nach mehr Handelsfreiheit, mehr Autonomie oder mehr Einfluss. Umgekehrt gibt es auch bei den Stadtoberkeiten keine Hinweise darauf, dass sie derlei Forderungen aktiv bzw. präventiv hätten unterbinden oder den kaufmännischen Einfluss auf die Politik vermindern wollen. In Lüneburg fand in dieser Hinsicht sogar eine Kehrtwende statt, indem die Interessen der Speditionskompanie nunmehr berücksichtigt und als legitim angesehen wurden; sie wurde in die bestehende, die „alte“ Ordnung integriert.

In den Städten traten also grundsätzliche Fragen der normativen Ordnung und des wechselseitigen Einflusses von Politik und Handel im ausgehenden 18. Jahrhundert gegenüber den logistischen Herausforderungen in den Hintergrund. Die gleiche Entwicklung ist auch bei der Landesregierung zu beobachten.

9.2. Das Verhältnis von Politik und Handel auf staatlicher Ebene

Die landesherrliche Handelspolitik hatte sich nach dem Siebenjährigen Krieg stärker an den

gegebenen ökonomischen Bedingungen als an abstrakten Zielsetzungen ausgerichtet. Sie war undogmatischer und eigenständiger geworden und auch im Allgemeinen zeigte sich Kurhannover im ausgehenden 18. Jahrhundert relativ liberal³⁹. Dies wird in erster Linie auf die Personalunion mit Großbritannien zurückgeführt, die der Diffusion aufklärerischen Gedankenguts aus England förderlich gewesen sei⁴⁰, wobei insbesondere die Universität Göttingen als Hort von politischen und ökonomischen Reformideen angesehen wird, die oft von England inspiriert⁴¹ und „in vielen Staatskanzleien und nachgeordneten Regierungsbehörden, aber auch in einflussreichen Sozietäten und Lesezirkeln geistig rezipiert“⁴² wurden.

Auch in den „Wirtschaftswissenschaften“ war die Universität Göttingen federführend. Viele der bedeutendsten Schriften über Handelsrecht stammten von Göttinger Professoren oder von Personen, die in Göttingen studiert hatten⁴³; zu den berühmtesten Gelehrten zählten Johann Beckmann, der von 1767 bis 1811 in Göttingen lehrte, und Georg Sartorius, der die Wirtschaftstheorie Adam Smith's um die Jahrhundertwende als einer der ersten im Deutschen Reich bekannt machte, auch wenn er ihr in vielerlei Hinsicht kritisch gegenüber stand⁴⁴. Gerade durch die verstärkte Smith-Rezeption kam es in den 1790er Jahren zu einem „shift within the discourses of economy and polity“⁴⁵, der sich in der praktischen Handelspolitik, jedenfalls was Münden und Lüneburg betrifft, jedoch nicht niederschlug.

Das handelspolitische Engagement der Landesregierung hatte seinen Zenit in den 1770er und 1780 Jahren erreicht. Im Vergleich zu diesem Zeitraum sind für die letzte Dekade des 18. Jahrhunderts weniger Initiativen und Korrespondenz mit den Städten überliefert. Dies könnte (neben der Zufälligkeit der Überlieferung, die als Ursache nie völlig auszuschließen ist) zwar darin begründet sein, dass sie der „unsichtbaren Hand“ des Marktes mehr Freiraum lassen wollte. Doch hätte ja gerade das umfassender Reformen (zum Beispiel Abschaffung der Zünfte) und damit einer erhöhten Aktivität bedurft. Da zudem der Handel aufgrund der Revolutionskriege auch ohne viel Zutun prosperierte und weder in Münden noch in Lüneburg gravierende Probleme bzw. Konflikte bestanden, ist es wahrscheinlicher, dass es einfach keine An-

39 Dies galt allerdings nur innerhalb der Grenzen der überkommenen Ordnung (vgl.: Katenhusen, Ines/ Bloch, Marlene: Die Auseinandersetzung mit der Französischen Revolution im Spiegel des „Hannoverschen Magazins“ 1789-1795. In: Schneider, Gerhard (Hg.): Kurhannover im Zeichen der Französischen Revolution. Personen und Ereignisse. Bielefeld: 1990, S. 102-124, S. 111 ff.).

40 Haase, S. 198 f.

41 Teuteberg, Hans-Jürgen: Britische Frühindustrialisierung und kurhannoversches Reformbewusstsein im späten 18. Jahrhundert. In: Vierteljahrszeitschrift für Wirtschafts- und Sozialgeschichte, 86, 1999, S. 153-180, S. 157 ff..

42 Ebd., S. 179.

43 Scherner, S. 17 ff..

44 Reith, Reinhold: Einleitung. „Luxus und Konsum“ - eine historische Annäherung. In: Ders./Meyer (Hg.), S. 9-27, S. 17; Burkhardt/Priddat, S. 656; S. 828 f..

45 Tribe 1988, S. 148.

gelegenheiten gab, die eingehender Prüfung, wichtiger Entscheidungen oder größerer Eingriffe bedurft hätten.

In Hannover zeigte man sich insbesondere an der Förderung der Spedition sehr interessiert. So forderte das Kommerzkollegium 1796 von mehreren Orten, darunter auch Lüneburg und Münden, gesonderte Gutachten über den Zustand der Spedition, ihre Entwicklung seit 1793 und Fördermöglichkeiten an, denn es sorgte sich um die Aufrechterhaltung der Spedition nach Kriegsende. Auch verfügte es, dass sich die Magistrate vor der Beantwortung mit den erfahrensten Kaufleuten beraten sollten⁴⁶.

Die Meinung der Unter-Obrigkeiten und der Kaufleute war den politischen Entscheidungsträgern in Hannover also nach wie vor sehr wichtig. Die städtischen Empfehlungen zur Förderung der Spedition, die sowohl die Verbesserung der Rahmenbedingungen (Zollsenkung; Straßenbau) umfassten, als auch aktive Steuerungsmaßnahmen (Anwerbung von Fuhrleuten) und Restriktionen (Verbot von Umfuhren und Nebenniederlagen)⁴⁷, wurden vom Kommerzkollegium größtenteils gutgeheißen und in die Wege geleitet, soweit es sie für *thunlich* hielt. Als eindeutig nicht tunlich wertete es lediglich die Abschaffung bzw. Verminderung der Zölle und anderer Abgaben, zumal diese von den Händlern ständig gefordert würden⁴⁸.

Ebenso wie die Städte bemühte sich also auch die Landesregierung darum, Bedingungen zu schaffen, durch die der Erfolg der Spedition den Krieg überdauern konnte. Ebenso wie in den Städten lässt sich dabei jedoch keine qualitative Veränderung gegenüber früheren Jahren feststellen. Handelspolitische Entscheidungen und Maßnahmen basierten nach wie vor zum Großteil auf dem Input von Magistraten und Händlerschaft; eigene Vorschläge oder Initiativen waren die Ausnahme, nicht die Regel. Auch intervenierte die Landesregierung weiterhin ins Handelsgeschehen, so dass von einem aktiven Rückzug aus der Wirtschaft nicht zu sprechen ist.

Dies zeigt, dass Handelspolitik auch noch im ausgehenden 18. Jahrhundert zum Großteil in und von den Städten gemacht wurde, obwohl sie auf Landesebene insbesondere seit Mitte der 1780er Jahre eine erhöhte Eigenständigkeit erlangt hatte, mit der ein Bedeutungsverlust der Händler im politischen Prozess verbunden war. Dieser ist zum einen auf die liberalen Ansätze zurückzuführen, die die Bedeutung von Privilegien relativierten und damit diese institutionalisierte Form der Interessendurchsetzung schwächten. Zum anderen hatte die Landesregierung mit der Legge und dem Kommerzkollegium eigene Institutionen geschaffen, die dazu angetan

46 StaM, MR 2659, Kommerzkollegium an Bürgermeister und Rat, 04.06.1796; StaL, H 1, Nr. 139, Kommerzkollegium an Bürgermeister und Rat, 04.06.1796.

47 StaL, H1, Nr. 139, S. 4 ff.; S. 20 ff.; StaM, MR 2659, Bürgermeister und Rat an Kommerzkollegium, 20.08.1796; Johann Georg Köster, 27.06.1796; Johann Christian Wüstenfeld und Sohn, 10.08.1796.

48 StaM, MR 2659, Kommerzkollegium an Bürgermeister und Rat, 19.09.1796; StaL, H1, Nr. 139, S. 25 f.

waren, den politischen Einfluss der Kaufleute zu verringern, da dieser zum Großteil auf ihrer Funktion als Informationsquellen und Experten basierte. Bei der Legge ist deutlich zu erkennen gewesen, wie sehr der kaufmännische Einfluss durch den Leggeinspektor als alternativen, landesherrlichen Sachverständigen bedroht wurde. Inwieweit dies auch durch das Kommerzkollegium hervorgerufen wurde, ist schwierig zu beantworten. Zwar wurden mit seiner Gründung die Kommunikations- und Entscheidungsprozesse zentralisiert und konzentriert. Auch verfügte die Behörde über spezialisierte, fachkundige Regierungsmitglieder, die, wie ebenfalls bei der Legge gezeigt, durchaus über eigene wirtschaftspolitische Vorstellungen verfügten und diese auch gegen die Interessen der Kaufleute durchsetzten. Doch scheint das Vorgehen des Kommerzkollegiums bei der Legge ein Einzelfall gewesen zu sein, denn in anderen handelspolitischen Fragen folgte es ebenso wie das Geheime Ratskollegium zumeist den Einschätzungen und Vorschlägen (und damit den Interessen) der Händler.

Klarheit bringt dabei auch der Umstand, dass Kaufleute außerordentliche Mitglieder des Kommerzkollegiums waren, nicht. Für Münden wurde Johann Georg Köster, für Lüneburg Justus Heinrich Albers und Johann Friedrich Crato, die gleichzeitig im Lüneburger Commercien-Collegium saßen, erwählt. Alle drei zählten, wie es die Wahlkriterien vorschrieben, zu den erfolgreichsten Kaufleuten ihrer Stadt und gehörten dem Kommerzkollegium bis zu seinem Ende 1803 an. Ihr Einfluss innerhalb der Behörde kann jedoch nicht beurteilt werden. Die Tatsache, dass die für die Kaufleute vorgesehenen Stellen erst 1788 besetzt wurden und ihre Zahl über die Jahre von zwölf 1789 auf sechs 1803 sank⁴⁹ (vermutlich wurden verstorbene oder aus sonstigen Gründen ausgeschiedene Mitglieder nicht ersetzt), deutet darauf hin, dass man ihnen keine übermäßige Bedeutung beimaß, zumal sie ohnehin nur mit einer beratenden Kompetenz ausgestattet waren. Andererseits lassen sich gerade viele der für Münden ergriffenen Maßnahmen auf die direkte Anregung der Kaufmannschaft zurückführen, deren Worthalter in der Stadt und in Hannover Johann Georg Köster war. Inwieweit dieser aber für seine Vorschläge auch in den Konferenzen des Kommerzkollegiums warb, ist ungewiss, zumal sie auf dem „normalen“ Weg, also unter Zwischenschaltung des Magistrats zur Kenntnis der Kommerzräte gelangten.

Abgesehen von den Handelsberechtigungen an der Legge gibt es keine Hinweise darauf, dass das Kommerzkollegium bzw. die Landesregierung den Einfluss der Händler aktiv und/oder aus generellen Erwägungen heraus hätten begrenzen wollen. Auch traten ebenso wie in den Städten Fragen des Stellenwerts der Kaufleute in der Sozial- und Wirtschaftsordnung in den Hintergrund. Der Handelsaufschwung stellte die Akteure vor praktische, nicht normative Her-

49 Staatskalender 1787-1803.

ausforderungen. Deutlich wird dies an der Absicht des Kommerzkollegiums die Jurisdiktion und Policey in Münden von den Stadtmauern bis zu den Flüssen, wo sich die Speditionseinrichtungen (Schlagden, Solderhaus) befanden, einer besonderen Kommission zu übertragen, die aus je einem Beamten des Amts Münden und des Magistrats sowie Johann Georg Köster bestehen sollte⁵⁰ (der sich also in Hannover einen Namen gemacht hatte). Diese Kommission könnte, so das Kommerzkollegium, alle Beschwerden und Verdächtigungen schneller, pflichtbewusster und kompetenter erledigen als es bisher das Amt Münden täte⁵¹.

Hintergrund dieses Plans war, dass in Münden mit dem Warenverkehr auch der Diebstahl auf den Schlagden zugenommen hatte; es handelte sich also um ein aus der Praxis hervorgehendes Problem. Dass dieser Plan jedoch auch die normative Ordnung, den Einfluss und Stellenwert der Kaufleute betraf, hatte man in Hannover offenbar nicht bedacht. Man wollte lediglich Rechtsstreitigkeiten schnell beilegen und so den Speditionsstandort Münden attraktiver machen.

Nachdem das Kommerzkollegium das Vorhaben der Landesregierung unterbreitet hatte⁵², die offenbar keine Einwände erhob, informierte es auch das Amt Münden und verlangte von ihm einen Bericht über die genaue Ausgestaltung der Kommission. Das Amt, gekränkt von dem unterschwelligem Vorwurf der Inkompetenz und um seine Befugnisse fürchtend, sprach sich vehement gegen die Einrichtung einer solchen Kommission aus⁵³, wobei es der praktischen Orientierung des Kommerzkollegiums die „gute Ordnung“ entgegen setzte.

Das Amt hielt es für unangebracht, dass ein Kaufmann der Kommission angehören und damit hoheitliche Befugnisse ausüben sollte. Er besitze weder die juristischen Kenntnisse, noch die für die Justiz- und Policey-Angelegenheiten erforderliche Unparteilichkeit, würde er doch zwangsläufig die Kaufmannschaft repräsentieren. Zudem wäre er einerseits der Justiz unterworfen, übte sie andererseits jedoch selbst aus; könnte also zugleich Richter und Beklagter werden. Daher wollte das Amt dem Einfluss bzw. der obrigkeitlichen Kompetenz der Kaufleute klare Grenzen zu setzen und schlug vor ihnen lediglich eine Beratungsfunktion zuzugestehen. Damit sollte ihre Stellung in der Hierarchie festgelegt werden, denn das Amt sah das Grundproblem mit der Kommission in der fehlenden Unterscheidung zwischen Obrigkeit und Untertan, denn *der Kaufmann, der als Einwohner und Bürger Mündens unter der Magistratsperson steht, [würde] deren Comissarischer College seyn.*

Auffällig sind hier die Parallelen zu den Konflikten, die auch im Zuge der Gründung der

50 Ob diese Kommission tatsächlich gegründet wurde, ist unbekannt.

51 NLA, Hann. 74 Münden, Nr. 6799, Kommerzkollegium an das Amt Münden, 16.11.1796.

52 NLA, Hann. 74 Münden, Nr. 6799, Kgl. Kommerzkollegium an Kgl. Regierung, 19.09.1796.

53 Im Folgenden nach: NLA, Hann. 74 Münden, Nr. 6799, o. V. [Amt Münden] an Kgl. Regierung, 22.12.1796.

Commerciens-Collegien entstanden waren. Auch damals war der Status der Händler und das Ausmaß ihrer Beteiligung an politischen Angelegenheiten umstritten gewesen, was man ebenfalls durch die Beschränkung auf die Beratung zu lösen versucht hatte. 50 Jahre später war man also in dieser Frage noch nicht weiter gekommen. Die Stellung der Kaufleute war nicht allgemein und definitiv geklärt, ihr Einfluss auf die Politik nicht festgelegt und auch der Handel wurde noch immer als Angelegenheit des Staates begriffen, war also von der Politik nicht klar getrennt. Da die Händler tragende Säule dieses Politikfeldes waren, ist es nicht verwunderlich, dass Verwirrung über ihren Status in der staatlichen Funktionshierarchie bestand.

Insofern handelte es sich um ein Problem der Ordnung, doch standen Kaufleute und Staat sich nicht antagonistisch als Vertreter der alten und Vertreter der neuen Ordnung gegenüber. Neue Leitprinzipien wurden zwar von beiden Teilen geltend gemacht, jedoch nicht mit einer Vehemenz oder in einem Ausmaß, die zur Ablösung der alten Ordnung geführt hätten. Weil diese also fort bestand und sowohl von den Kaufleuten als auch vom Staat als verbindlich und im Großen und Ganzen auch als legitim angesehen wurde, bestand auch das Spannungsverhältnis zwischen Politik und Handel fort. Die Fragen des kaufmännischen Einflusses auf die Politik und ihres soziopolitischen Status' wurden von Fall zu Fall, nicht prinzipiell geklärt. Dass sie während der Französischen Revolution an Relevanz verloren, nicht gewonnen hatten, ist dennoch überraschend, denn schließlich wurde in Frankreich eine Staatsform proklamiert, in der das Bürgertum eine erhebliche Bedeutungsaufwertung erfuhr, die in der parlamentarischen Repräsentation institutionalisiert wurde, so dass gerade diese beiden Aspekte eine ganz besondere Aktualität besaßen.

Natürlich kann hier, wie schon in Zusammenhang mit den Städten angemerkt, nicht beantwortet werden, wie Kaufleute und Landesregierung zur Revolution standen bzw. warum das dortige Bürgertum den Franzosen nicht nacheiferte und es nicht zur Revolution kam – hier wäre der gesamtgesellschaftliche Kontext zu betrachten und andere Quellen hinzuzuziehen; die Handelspolitik ist dafür nicht das geeignete Analysefeld. Interessanterweise setzte jedoch Kommerzrat Patje 1796 die staatliche Wirtschaftspolitik, die Staatsform und den soziopolitischen Status bzw. Einfluss der Kaufleute zueinander in Bezug. Dies gibt zwar keinen Aufschluss über die „große“ Frage nach der Revolution, aber doch über die „kleine“ Frage nach dem Verhältnis zwischen Politik und Handel in Kurhannover im ausgehenden 18. Jahrhundert. Patje war der Meinung, dass sich der Großhandel in Republiken besser entfalten könne als in Monarchien, da in letzteren die fähigsten Köpfe des Landes nicht im Handel, sondern in Regierung, Verwaltung oder Militär beschäftigt würden und auch in diesen Berufsfeldern zu Wohlstand und Ansehen gelangen könnten. Hingegen könne der Handelsstand keine solchen

Ämter besetzen und nehme gegenüber Adel und Beamtentum einen geringeren gesellschaftlichen Status ein, weshalb die Händler die republikanische der monarchischen Staatsform vorziehen würden. Hinzu komme noch,

daß, da die Kaufleute in monarchischen Staaten von den RegierungsAngelegenheiten ausgeschlossen sind, dieselben bey ihren Unternehmungen leicht ein Misstrauen in die Maasregeln der Regierung setzen, eben weil ihnen solche verborgen bleiben

und ihren Interessen oft nicht entsprochen werde⁵⁴.

In seiner folgenden Beschreibung der Wirtschaftspolitik Kurhannovers differenziert Patje allerdings dieses Bild: Der Staat habe viele Fördermaßnahmen ergriffen, von denen sich zwar einige, wie beispielsweise der Impost, auf den Handel negativ auswirkten, andere aber positive Effekte hätten. Auch würden Handel und Manufakturen geschätzt und gefördert, die Interessen der Großhändler und Fabricanten jedoch nicht einseitig bevorzugt. Auf der anderen Seite verzichte man auf staatliche Einrichtungen wie Handelskompanien, Banken oder Börsen⁵⁵ und setze statt dessen auf *Freyheit, Gerechtigkeit, Milde, und [den] natürliche[n] Gang der Handlung*⁵⁶.

Obleich Patje sich hier nicht explizit auf die Regierungsverfassung, das soziale Ansehen und den politischen Einfluss der Kaufleute bezieht, skizziert er doch einen „Mittelweg“ zwischen den Vorteilen, die er einer Republik, und den Nachteilen, die er einer Monarchie für die Kaufleute zugeschrieben hatte: Händler und Manufakturisten besaßen in Kurhannover zwar ein geringeres Ansehen als Adel und Beamtentum, waren aber dennoch geachtet. Sie besetzten zwar keine politischen Ämter und waren von den Regierungsangelegenheiten ausgeschlossen, doch ihre Interessen wurden berücksichtigt. Sie waren zwar für sie nachteiligen staatlichen Eingriffen ausgesetzt, doch wurden sie nicht unterdrückt; es wurde ihnen auch Freiraum gelassen.

Patje beschreibt hier das Verhältnis von Politik und Handel als eines der Balance zwischen obrigkeitlicher Intervention und Freiheit, zwischen der Berücksichtigung von Partikularinteressen und Staatsräson. „Und solchergestalt entstehet, zwischen dem Kaufmanns- und Fabricanten-Stande, und den übrigen Ständen des Landes ein Verhältnis, welches die Macht des Staates verstärket und allgemeine Zufriedenheit ... erwecket⁵⁷“.

54 Patje, S. 9 ff. (Zitat: S. 11).

55 Ebd., S. 60 ff..

56 Ebd., S.79.

57 Ebd..

10. Schluss

So harmonisch, wie Patje es dargestellt hatte, war das Verhältnis zwischen Politik und Handel nicht. Zwar gab es keine gravierenden Gegensätze oder völlig unvereinbare Ordnungsvorstellungen, doch über den kaufmännischen Einfluss auf die Politik, über die gesellschaftliche Stellung der Händler und auch über die Abgrenzung ihrer Interessen gegenüber denjenigen anderer Stände oder Berufsgruppen war es im Verlauf des 18. Jahrhunderts durchaus zu Konflikten gekommen. Solche traten allerdings trotz der nahenden Zeitenwende, der politischen Umwälzungen und der starken außenwirtschaftlichen Einflüsse in der letzten Dekade des 18. Jahrhunderts in den Hintergrund. Dabei bestand weder über die Frage des wechselseitigen Einflusses von Politik und Handel noch über die Ordnung allgemeine Klarheit.

Der Handel war ein Politikum. Weil er für das Gemeinwohl relevant war, war die Handelsförderung Teil des kameralistischen Programms. Dieses beschränkte sich indes nicht auf den Handel, sondern beinhaltete auch übergreifende Ordnungsvorstellungen, so dass die Politik den Handel durch gezielte Maßnahmen und organisatorische Vorkehrungen gemäß bestimmter gesamtgesellschaftlicher und wirtschaftspolitischer Leitprinzipien zu beeinflussen suchte. Insofern stand er in engem Zusammenhang mit der Ordnung, war jedoch nicht vollständig in sie eingeordnet. Er folgte internationalen Gepflogenheiten und eigenen „Gesetzen“, die mit handels- bzw. ordnungspolitischen Zielen nicht oder nur bedingt kompatibel waren. So scheiterte etwa der direkte Leinsamenhandel mit dem Baltikum an der Übermacht ausländischer Handelsnetzwerke, die Reihefahrt oder der festgesetzte Frachtlohn für Fuhrleute und Schiffer, die die „Nahrung“ gewährleisteten und Konkurrenz eindämmen sollten, kollidierten mit den Erfordernissen des Handels, da nur durch eine schnelle und günstige Versendung Speditionsaufträge an Land gezogen werden konnten, die ansonsten an die ausländische Konkurrenz gingen. Weil die Mündener und Lüneburger Kaufleute in diese Handelsnetzwerke eingebunden, dem (regionalen oder überregionalen) Wettbewerbsdruck und den Marktmechanismen ausgesetzt waren, waren ihre Interessen wiederum nicht immer mit der Ordnung vereinbar. Weil aber die Politik regulierend in den Handel eingriff, war auch sie für die Händler von Belang.

Die doppelte Zielsetzung der Handelsförderung und der „guten Policey“, der Gegensatz zwischen dem „ordnungspolitischen“ und dem „wirtschaftswissenschaftlichen“ Konzept von Handelspolitik führten dazu, dass die Diskrepanz zwischen Ordnung und Handel auch zum politischen Problem wurde. Nicht nur war beständig zwischen dem ökonomisch und dem sozial verstandenen Gemeinwohl abzuwägen, sondern die Politik wurde auch mit den „Gesetzen“ des Handels konfrontiert und dadurch mit den Interessen der Kaufleute. Da sie auf die

Kenntnis und Beeinflussung der kommerziellen Sphäre ausgerichtet war, kam den Händlern praktisch ein sehr hoher Einfluss auf die Politik zu, weil sie die notwendigen Informationen und Interpretationen lieferten. Da sie zudem Einschätzungen darüber abgaben, welche Maßnahmen der Handelsförderung zu- oder abträglich waren, „bestimmten“ sie auch darüber mit, auf welche Weise und inwieweit Politik den Handel beeinflussen konnte, wie an den Beispielen der Messe und der Leinsamensozietät gezeigt wurde. Normativ war dieser Einfluss jedoch problematisch, was vor allem im Hinblick auf den Eigennutzen der Kaufleute galt – sie waren Sachverständige mit Privatinteressen.

Um den wechselseitigen Einfluss festzulegen, die kaufmännischen Interessen zu legitimieren oder zu delegitimieren, war das Verhältnis von Politik und Handel in Bezug zur Ordnung zu setzen. In der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts geschah dies durch die Institutionalisierung erst des Handels, dann der Handelspolitik. Zunächst versuchte man die Kaufleute (wesentlich auf deren Betreiben hin) in die Ständeordnung einzuordnen, also durch ihre Privilegierung bzw. zünftige Organisation einen übergreifenden Rahmen zu schaffen. Indem die Interessen der Kaufleute durch Privileg legitimiert worden wären, das wiederum an das Gemeinwohl gekoppelt war, hätte bestimmt werden können, inwieweit diese zu berücksichtigen oder zu begrenzen waren, wodurch das Problem ihres Eigennutzens hätte behoben werden können. Tatsächlich rief dieses Vorhaben jedoch erhebliche wirtschaftspolitische, Interessen- und Machtkonflikte hervor. So scheiterte der Versuch den Handel auf diese Weise mit der Ordnung zu vereinbaren zum einen an den innerstädtischen Auseinandersetzungen, die mit der Frage des kaufmännischen Ständestatus' einher gingen und zum anderen daran, dass unklar war, ob „wirtschaftswissenschaftliche“ Leitprinzipien auch innerhalb des ordnungspolitischen Konzepts realisiert werden konnten. Dies mündete schließlich in die Gründung der Commerciencollegien, die sich als spezielle Einrichtungen der Wirtschaftspolitik mit beiden Problemen befassten und gleichzeitig den Einfluss der Kaufleute auf die Handelspolitik außerhalb bzw. unabhängig von der Ständeordnung institutionell festlegten.

Nach dem Siebenjährigen Krieg verlagerte sich der Schwerpunkt der Handelspolitik von rechtlich-ideellen auf funktionale Erwägungen; sie richtete sich entsprechend stärker an marktwirtschaftlichen Bedingungen als an der ständischen Privilegienordnung aus. Die Wirtschaft wurde nun (zumindest in der Theorie) als eine eigenständige, von der sozialen Sphäre getrennte begriffen. Damit verbunden kamen neue Ordnungsprinzipien auf, die die Trennung von Politik und Handel implizierten – die Diskrepanz zwischen Handel und Ordnung wurde zu einem Grundpfeiler einer neuen Ordnung. Es ging nun nicht mehr nur darum, ob die Politik den Handel beeinflussen konnte, sondern ob sie es durfte; der Sachzwang wurde zur

Norm. Analog dazu „emanzipierten“ sich die Händler ansatzweise von der Politik, insofern Forderungen nach Handelsfreiheit aufkamen.

An der Informationsfunktion der Kaufleute änderte sich zwar trotz der liberalen wirtschaftspolitischen Ansätze, der Verbreitung von Zeitungen und des vermehrten Einsatzes von sachverständigen Beamten im Grunde nichts. Die Bedeutung der kaufmännischen Correspondence nahm aufgrund der marktwirtschaftlichen Entwicklungen tendenziell sogar noch zu. Doch da die neuen Leitprinzipien die ökonomische ebenso wie die soziale Ordnung erfassten und sich auch in der Handelspolitik niederschlugen, verschoben sich die Parameter des Verhältnisses von Politik und Handel. Die überkommene Sozial- und Wirtschaftsordnung verlor als Referenz an Bedeutung, der Ständestatus der Kaufleute und die Frage ihrer Eigen- oder Gemeinnützigkeit bildeten nicht mehr die wichtigsten Bestimmungskriterien. Statt dessen versuchte man nun durch die Unterscheidung zwischen „öffentlichen“ und „privaten“ Angelegenheiten, durch die Berufung auf Handelsfreiheit und Wettbewerb das Verhältnis von Politik und Handel festzulegen und den wechselseitigen Einfluss abzugrenzen.

Dabei ging es nicht mehr nur darum, den Handel mit der Ordnung zu vereinbaren, sondern auch um die jeweilige Geltung der „alten“ und der „neuen“ Ordnung, denn erstere wurde nicht gänzlich aufgehoben, letztere hatte sich noch nicht durchgesetzt. Wie in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts war umstritten, welche ordnungs- bzw. wirtschaftspolitischen Leitprinzipien der Handelsförderung am zuträglichsten waren, und wie in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts war dies mit Auseinandersetzungen über die soziale Stellung der Kaufleute und die Legitimität ihrer Interessen verbunden, wie an den Beispielen der Mündener und Lüneburger Speditionsorganisation sowie der Legge gezeigt wurde.

Bei der Bestimmung des Verhältnisses von Politik und Handel spielten folglich nicht nur normative Ordnungsvorstellungen eine Rolle – es war durch innerstädtische Bedingungen vorstrukturiert. Zunächst gab es auf städtischer Ebene bestimmte „Grundkonzepte“, die eine bemerkenswert hohe Kontinuität besaßen. In Münden war dieses Grundkonzept recht einfach: Was gut für die Händler war, war gut für den Handel und was gut für den Handel war, war gut für die Stadt – der Handel bildete das Fundament des Konzepts. Der wechselseitige Einfluss von Politik und Handel wurde in der kleinen Weserstadt als gegeben angenommen und prinzipiell begrüßt, zumal kaufmännische und politische Interessen weitgehend identisch waren. Machtpolitische oder normativ-ideologische Erwägungen waren dabei nur von geringer bzw. vorübergehender Bedeutung, denn zum einen waren die Händler fest in das sozioökonomische Gefüge integriert und standen an dessen Spitze, zum anderen waren die Mündener überaus pragmatisch eingestellt; wenn nur der Handel florierte, war alles in „guter Ordnung“.

In Lüneburg basierte das Grundkonzept auf Macht. Die Spediteure sollten keinerlei Einfluss auf die Politik haben, wohingegen die Politik, das heißt, der Magistrat, den Handel beherrschen sollte. Die Spediteure standen (bis zum Ende des 18. Jahrhunderts) außerhalb der sozialen Ordnung. Ihre Interessen wurden als potentielle Bedrohung des Gemeinwohls wahrgenommen und entsprechend scharf von denjenigen der Allgemeinheit getrennt. Dabei bezogen sich die Lüneburger sehr viel stärker als die Mündener auf normative Ordnungsvorstellungen und setzten sich auch mit neuen ideologischen Anschauungen intensiver auseinander (was zu großen Irritationen führte), doch letztlich war die „gute Ordnung“ für den Lüneburger Magistrat nur eine, in der seine Macht, seine Autorität und seine Privilegien keinen Beschränkungen unterlagen – es war die vergangene Ordnung, in der wiederum die Spediteure keinen Platz hatten.

Weiterhin verfügte das Verhältnis von Politik und Handel auf städtischer Ebene mit der Handelsorganisation über einen institutionellen Rahmen. In ihrer normativen Dimension gab sie dem Handel eine gewisse Ordnung, indem sie herrschende Leitprinzipien realisierte. In ihrer sachlichen Dimension legte sie das Maß der Autonomie und Mitgestaltung der Händler in Handelsangelegenheiten fest und auch ihre Pflichten und Kompetenzen gegenüber Fuhrleuten und Schiffen. In ihrer personellen Dimension war sie Organ kaufmännischer Interessenrepräsentation. Nicht nur wurden kollektive Interessen eher akzeptiert als Einzelinteressen (was insbesondere auf die Zünfte zutrifft, denen eine ständische Legitimität anhaftete, sich aber auch im Zusammenhang mit dem Verbot der Ein- und Ausladung in Karlshafen gezeigt hatte). Indem regelmäßig Zusammenkünfte abgehalten wurden, bestimmte Personen als Ansprechpartner fungierten oder verschiedene Aufgaben (z.B. Beschwerden verfassen, Versammlungen einberufen) erledigten, wurde auch die Kommunikations- und Kooperationsfähigkeit der Gruppe gestärkt und damit die Durchsetzungsfähigkeit ihrer Interessen gegenüber der Obrigkeit.

Auch hier unterschieden sich die Städte grundlegend. In Münden regelten die Kaufleute Handelsangelegenheiten (einschließlich solcher, die den Wasser- und Landtransport betrafen) weitgehend selbstständig und wurden dabei von städtischen Institutionen unterstützt. Auch verfügten sie mit der „Kaufmannschaft“ während des gesamten 18. Jahrhunderts über eine handlungsfähige Interessengemeinschaft. Die Lüneburger Faktoren befanden sich hingegen gegenüber dem alles dominierenden und alles regelnden Kaufhaus in einer eindeutig untergeordneten Position und konnten erst nach der Gründung der Speditionskompanie kollektive Interessen geltend machen.

Diese Grundkonzepte und organisatorischen Konfigurationen prägten auch die politisch-kauf-

männischen Interaktionsmuster. So betätigte sich der Mündener Magistrat, überspitzt formuliert, als „Exekutive“ der Kaufmannschaft. Er legte sehr viel Wert auf einen regelmäßigen, direkten Austausch und konsultierte die Händler ausnahmslos in allen handelspolitischen Fragen. Ihre Ansichten machte sich der Magistrat zu Eigen, ihre Anregungen und Wünsche setzte er entweder sofort um oder leitete sie zustimmend an die Landesregierung weiter. Der Lüneburger Magistrat ist hingegen eher als „Gegenspieler“ der Spediteure anzusehen, wobei sich allerdings am Ende des 18. Jahrhunderts die Fronten etwas aufweichten. Die Interaktion zwischen beiden Parteien war von Machtkonflikten überlagert und durch das Kaufhaus mediatisiert; der Actuarius übernahm in den Kommunikations- und Informationsprozessen die Funktion, die in Münden den Kaufleuten zukam. Die Interessen der Spediteure wurden oft nur als Verstöße gegen die Kaufhausverordnungen wahrgenommen und als Gefahr für die „gute Ordnung“ behandelt.

Die Mündener befanden sich also im Vergleich zu den Lüneburgern politisch, sozial und organisatorisch in einer besseren Position. Doch ebenso wie in der Salzstadt kam es auch in Münden zu Auseinandersetzungen um Macht und Einfluss sowie um den Stellenwert der Kaufleute in der sozialen und normativen Ordnung. Wie in Lüneburg wurden diese Auseinandersetzungen vorrangig in und über die Handelsorganisation ausgetragen. Doch Konfliktanlässe und Konfliktlinien unterschieden sich erheblich. In Münden gingen sie in erster Linie aus handelspraktischen Problemen hervor. Durch den fast ungebrochenen Handelsaufschwung wurden viele Neuregelungen erforderlich; der Mündener Handel musste stärker reguliert und institutionalisiert werden. Da der Magistrat den Kaufleuten keinerlei Widerstand entgegensetzte, verliefen die Konflikte darüber zunächst horizontal (zwischen Händlern und Schiffern, später zwischen den Händlern untereinander). Die eigentlichen Aushandlungen fanden dann zwischen Kaufleuten und Landesregierung statt, wobei es prinzipiell um die Abgrenzung kaufmännischer und politischer Interessen ging.

In Lüneburg dominierten politische Faktoren. Die Konflikte waren von machtpolitischen Motiven bestimmt – der Handel selbst spielte nur eine Nebenrolle; Lüneburger Handelspolitik war in erster Linie Machtpolitik. So fanden die Auseinandersetzungen vorrangig zwischen Faktoren und Magistrat bzw. Kaufhaus statt, wobei es entweder um die Beteiligung ersterer an Speditionsangelegenheiten ging oder um Verstöße gegen die Kaufhausverordnungen. Die Landesregierung wurde von der einen oder anderen Partei wenn überhaupt, dann nur zur Stärkung der jeweiligen Position hinzugezogen. Das Verhältnis des Magistrats zur übergeordneten Behörde war nicht ungetrübt, wozu der Niedergang der Saline und seine Folgeerscheinungen (politische Entmachtung, Wirtschaftskrise) nicht unwesentlich beigetragen haben dürften, und

auch die Lüneburger Faktoren wandten sich seltener nach Hannover als ihre Mündener Kollegen.

Verantwortlich für diese völlig gegensätzlichen Grundmuster war nicht die ökonomische Bedeutung des Handels für die Stadtwirtschaft, denn sie deckte sich in beiden Städten weitestgehend. Die Unterschiede sind auch nicht darauf zurückzuführen, dass die Mündener Händler stärker im Magistrat vertreten waren als die Lüneburger. So nahm die Beteiligung ersterer am Stadtre Regiment im Verlauf des 18. Jahrhunderts ab, ihr Einfluss jedoch nicht. Auch in den Konflikten zwischen dem Lüneburger Magistrat und den Spediteuren stand eine Repräsentation im Stadtrat nie zur Debatte. Dass es dennoch zu machtpolitisch motivierten Auseinandersetzungen gekommen war, zeigt deutlich, dass Einfluss eben nicht nur in und durch politische Organe ausgeübt wurde, und dass dies den Akteuren auch sehr wohl bewusst war. Die Unterschiede lassen sich vielmehr auf den Umstand zurückführen, dass sich Lüneburg anders als Münden im sozioökonomischen Strukturwandel befand. Dieser äußerte sich vor allem in der überragenden Bedeutung, die Macht in der Lüneburger Handelspolitik besaß: Während sich die Salzstadt außenwirtschaftlichen Bedingungen ohnmächtig ausgesetzt sah, fand sich der Senat mit seiner Entmachtung und mit der Oberhoheit der Landesregierung nur schwer ab. Auch das gespannte Verhältnis zwischen Magistrat, Kaufhaus und Faktoren kann als Ausdruck der Krise interpretiert werden. Der wirtschaftliche Aufstieg der Spediteure war sichtbares Zeichen für den Verfall der Ordnung, ihre Verstöße gegen die Kaufhausverordnungen Sinnbild für ihre Bedrohung. So versuchte der Magistrat mit allen Mitteln, ihren sozialen Aufstieg zu verhindern und damit seine Macht wenigstens innerhalb der Ringmauern zu bewahren.

Bis zu einem gewissen Grad spiegelten sich die städtischen Interaktionsstrukturen auch in der Kommunikation und Kooperation zwischen Kaufleuten, Magistraten und Landesregierung wider. So war die Handelspolitik in Münden zum Großteil ein „Gemeinschaftsprojekt“ der drei Akteure. Die Zusammenarbeit war gemeinhin intensiv und konstruktiv. Nur während des Streits zwischen Händlern und Schiffen in den 1740er Jahren sowie bei den Auseinandersetzungen um die Handelsberechtigungen an der Legge kam es zu nennenswerten Meinungsverschiedenheiten, und nur hier wurden kaufmännische von politischen Interessen klar abgegrenzt. In Lüneburg dagegen war die Bereitschaft zur Zusammenarbeit sehr viel geringer. Handelspolitische Initiativen gingen gemeinhin vom König oder den Geheimen Räten aus und wurden vom Magistrat abgeblockt so gut es eben ging. Auch waren die Lüneburger Händler und namentlich die Spediteure in die städtisch-staatliche Kommunikation nicht regulär eingebunden – sie wurden nur hinzugezogen, wenn der Magistrat unter starkem (Erfolgs-) Druck

stand oder dazu explizit angewiesen worden war.

Die Landesregierung war nicht der einzig maßgebliche handelspolitische Akteur. Zwar zeigte sie weder ein Desinteresse am Handel (wie von der älteren Forschung unterstellt), noch mangelnde „moderne“ wirtschaftliche und wirtschaftspolitische Kenntnisse, wie beim Messeprojekt zu erkennen war. Auch war sie bereit, diese in die Tat umzusetzen, indem sie eine Leinsamensozietät, Kommerzkollegien oder auch eine Legge gründete und bestimmte letztlich darüber, was zum Besten des Handels gereichte – sie hatte die oberste Deutungshoheit. Diese wurde ihr von den Städten auch mehr (Münden) oder weniger (Lüneburg) bereitwillig zugestanden, doch dominierte sie dadurch den handelspolitischen Prozess nicht. Eigene Initiativen waren die Ausnahme, nicht die Regel. Handelspolitische Maßnahmen kamen zumeist auf Anregung und unter Beteiligung der Kaufleute und Magistrate zustande; ihre Einbindung war geradezu Strukturmerkmal kurhannoverscher Politik. Die Landesregierung wollte nicht apodiktisch regieren, sondern erst nach Abwägung aller verfügbaren Informationen und Ansichten eine Entscheidung treffen. Lagen dem auch praktische Notwendigkeiten zugrunde, vertrat sie diesen „partizipatorischen“ Regierungsstil doch mit Überzeugung, da (von einer Ausnahme abgesehen) kein Unbehagen ob der politischen Mitwirkung der Untertanen festzustellen war. Und auch die fast sozialpädagogisch anmutenden Instruktionen, die die Geheimen Räte dem Mündener Magistrat für die Versöhnung von Schiffern und Kaufleuten erteilten, zeigen, wie sehr sie auf Kooperation und Konsens bedacht waren.

Die Landesregierung verfügte ebenso wie die Städte über ein „Grundkonzept“ für das Verhältnis von Politik und Handel, insofern sie für den wechselseitigen Einfluss gewisse Richtlinien besaß. Dazu zählten die „Wirtschaftswissenschaften“, die Eigen- oder Gemeinnützigkeit der Händler, Privilegien oder auch Funktionalität (Erfolg im Handel). Doch war dieses anders als seine städtischen Äquivalente „eindimensional“, weil es sich auf die normative Dimension beschränkte, was umso problematischer war, als dass unklar war, ob und inwieweit die Kaufleute diesen Normen entsprachen, denn weder Handel noch Händler ließen sich voll in die (normative) Ordnung einfügen. Da zudem die praktische Umsetzung dieser Leitprinzipien unter Beteiligung von Magistraten und Kaufleuten erfolgte, konnte dieses Verhältnis nicht unabhängig von städtischen Konstellationen festgelegt werden, wie am Werdegang der Commerzien-Collegien gezeigt wurde.

Entsprechend hoch war der Handlungs- und Gestaltungsspielraum auf städtischer Ebene – Handelspolitik wurde zum größten Teil in der Stadt gemacht. Auch nahmen sich Ratsherren und Kaufleute gegenüber der Landesherrschaft selbstverständlich Freiheiten heraus; sei es, dass der Mündener Magistrat offen kund tat, Hannover nicht alles berichten zu müssen; sei es,

dass die Mündener Kaufmannschaft entgegen dem ausdrücklichen Befehl des Kommerzkollegiums ein extensives Pro Memoria zum Leinenhandel an der Legge abschickte. Die Lüneburger konnten sogar Vorschläge des Königs ablehnen, doch zeigten sich dabei auch die Voraussetzungen und Grenzen städtischer Freiräume: Die Landesregierung verlangte Engagement (und wenn auch nur beim Berichte schreiben) und griff dann ein, wenn die Wirtschaftslage schlecht und/oder die „gute Ordnung“ in Gefahr war. Deshalb intervenierte sie im Streit zwischen den Mündener Händlern und Schiffern, befahl die Gründung von Commerciën-Collegien und setzte den Lüneburger Senat nach dem Siebenjährigen Krieg unter Druck.

Die kurhannoversche Handelspolitik entspricht damit den Befunden der jüngeren Absolutismus- bzw. Policy-Forschung geradezu idealtypisch und auch die Entwicklung des Politikfeldes selbst folgte dem in der Geschichtswissenschaft allgemein bekannten Trend: Während die Landesregierung in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts noch mit „Großprojekten“ (Leinsamensozietät) gestaltend in den Handel eingreifen, gleichzeitig aber auch die ständische Privilegienordnung schützen wollte, versuchte sie nach dem Siebenjährigen Krieg nicht mehr, die wirtschaftsräumlichen Bedingungen zu verändern, sondern richtete sich an ihnen aus. Dass sie dabei eigenständiger, liberaler bzw. undogmatischer wurde, hat sich in der vorliegenden Untersuchung ebenso wieder bestätigt wie die „Janusköpfigkeit“ staatlicher Wirtschaftspolitik, die während des gesamten 18. Jahrhunderts bestand.

Insoweit die Konflikte um das Verhältnis von Politik und Handel und die Versuche zu seiner Festlegung in beiden Städten schwerpunktmäßig im gleichen Zeitraum (in den 1740er und 1770er/80er Jahren) lagen, sich an den gleichen übergreifenden Leitideen orientierten und sich mit den Hochphasen landesherrlichen Engagements deckten, zeigt sich hier der Einfluss makrostruktureller Bedingungen. Die Landesregierung, schaltete sich in die Frage der zünftigen Handelsorganisation ein und gab durch die Gründung der Commerciën-Collegien und nach dem Siebenjährigen Krieg durch ihre ordnungs- und wirtschaftspolitischen Akzentverschiebungen wichtige Impulse. Auch ökonomische Faktoren wirkten auf das Verhältnis von Politik und Handel in den Städten ein. So war für die konfliktreiche Beziehung zwischen Magistrat und Spediteuren in Lüneburg der wesentlich durch die veränderten außenwirtschaftlichen Bedingungen verursachte sozioökonomische Strukturwandel verantwortlich. Gleiches gilt für die praktischen Herausforderungen, die in Münden Hauptursache von Auseinandersetzungen waren – sie gingen aus dem (überregional bedingten) Handelsaufschwung hervor. Dieser war gleichzeitig mit hoher Wahrscheinlichkeit für die überaus optimistische handelspolitische Grundeinstellung der Mündener ebenso verantwortlich wie der Niedergang der Saline für den trotzigen Pessimismus des Lüneburger Magistrats.

Exogene Einflüsse wurden jedoch nicht nur als Hintergrundbedingung, sondern auch direkt wirksam. Dazu zählen etwa die auswärtigen Calandisten, die die Lüneburger Spediteure anstifteten, die Provisionen oder den Fuhrlohn zu unterschreiten und damit Auseinandersetzungen provozierten, oder diejenigen, die sich über Verzögerungen in der Spedition beschwerten und so handelspolitische Maßnahmen, wie beispielsweise den Ausbau der Mündener Schlagden veranlassten. Auch ausländische Kaufleute waren also an der Handelspolitik „beteiligt“, wobei jedenfalls für Münden belegt werden konnte, dass sie auch direkt als Informationsquellen fungierten. Dies verweist wiederum auf die Bedeutung der Handelsnetzwerke, in die die städtischen Kaufleute eingebunden waren. Insbesondere die Kösters waren in der Lage, ihre Geschäftspartner zu „mobilisieren“ bzw. auf deren Informationen und Anregungen zurückzugreifen und diese den politischen Entscheidungsträgern zugänglich zu machen. Auf der anderen Seite hatten auch die Ausländer ein Interesse an optimalen Bedingungen vor Ort, so dass sich hier lokale und (über-) regionale Handelsinteressen verbanden. Die sich bietenden Anknüpfungspunkte an die Handelsnetzwerkforschung, wie beispielsweise informelle Beziehungen zwischen oder strukturelle Einflüsse von Handelsnetzwerken auf die Politik oder auch die Funktion lokaler Händler nicht nur als Geschäftspartner, sondern auch als „Eintrittspunkte“ in die Politik konnten jedoch im Rahmen der vorliegenden Untersuchung nicht weiter verfolgt werden, wobei sich allerdings angedeutet hat, dass die in den Netzwerken zirkulierenden Informationen, die für die Obrigkeiten von hohem Interesse waren, zu einer politischen Bedeutungsaufwertung zumindest von Johann Georg Köster und wohl auch den Wüstenfelds geführt haben dürften.

Unter den Einwirkungen makrostruktureller bzw. exogener Faktoren kam es in Lüneburg und Münden im Verlauf des 18. Jahrhunderts zu Veränderungen im Verhältnis zwischen Politik und Handel, doch Parallelen zu modernisierungsgeschichtlichen Entwicklungen lassen sich nur begrenzt feststellen. Am auffälligsten ist, dass in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts das Verhältnis rekonzeptualisiert wurde – entsprechend übergreifender ideologischer Strömungen veränderten sich die Referenzen und Themen der Aushandlungen sowie die dabei verwendeten Argumente.

Nur undeutlich vorhanden waren solche Entwicklungstendenzen, die mit dem (Wirtschafts-) Bürgertum assoziiert werden, das sich erst im 19. Jahrhundert voll ausbildete. Dies verweist zwar nicht unbedingt auf Abweichungen von den „großen“ Strukturen, sondern auf die Schwäche der Theorie, die dabei als Bezugsrahmen und Vergleichsmaßstab verwendet wurde. Sie ist zum Teil widerlegt, während bürgerliche Werte und lebensweltliche Fragestellungen, die mittlerweile im Zentrum der Bürgertumsforschung stehen, in der vorliegenden Untersu-

chung nicht berücksichtigt worden sind. Mit diesen ließ sich jedoch das Verhältnis von Politik und Handel nicht erfassen; hierfür erschienen die Kategorien der älteren Bürgertumsforschung trotz ihrer Defizite besser geeignet. So ist die Ausrichtung der Kaufleute am Markt durchaus erkennbar. Auch lassen sich bei ihnen Ansätze von Individualisierung und Liberalisierung (Gewinnstreben, Wettbewerb, Eigennutzen) feststellen, die sich indes in engen Grenzen hielten, da sie gegenüber anderen Ständen bzw. Berufsgruppen nach wie vor an ihren Privilegien und Monopolen festhielten. Die potentiellen Konsequenzen, die der Wettbewerb für die soziale Stellung der Händler hatte, zeichneten sich zwar in den Auseinandersetzungen ab, doch lässt sich nicht von einer strukturellen Transformation der sozialen Statusbestimmung sprechen, zumal die Grundprinzipien der neuen (Wirtschafts-) Ordnung von Kaufleuten, Magistraten und Landesregierung nur punktuell geltend gemacht wurden. Ein durchgehender Dualismus zwischen Staat und Stadt bzw. zwischen Kaufleuten und Obrigkeiten im Hinblick auf die Modernisierung lässt sich entsprechend nicht konstatieren. Auch blieb die primäre Referenz für den soziopolitischen Stellenwert der Kaufleute die Stadt, nicht der Staat. Allerdings standen die Mündener, die ein gutes Verhältnis zu ihrem Stadtrat hatten, in engerer Verbindung zur Landesregierung als die Lüneburger Faktoren. Diese waren nahezu ausschließlich auf Magistrat und Kaufhaus fixiert, obwohl sie im Gegensatz zu den Mündenern „schlecht integriert“ waren und sich daher als außerhalb des städtischen Sozialverbands stehendes, neues Wirtschaftsbürgertum mit der Landesherrschaft gegen die Stadtobrigkeit hätten verbünden können. Statt dessen wollten sie eine Zunft sein, drängten also nicht in den staatlichen Untertanenverband, sondern in die überkommene städtische Sozial- und Wirtschaftsordnung.

Durch Gründung der Speditionskompanie konnten die Spediteure jedoch dem Magistrat erstmals kollektiv entgegentreten und wurden schließlich als politische Akteure (nach Jahrzehnten und in Grenzen) akzeptiert, so dass die neue Handelsorganisation trotz ihres zunftähnlichen Charakters zumindest auf städtischer Ebene einen Wandel herbeiführte; durch sie kam es zu einer Annäherung zwischen Politik und Handel. Während der Machtkonflikt, der dem vorgegangen war, als Konflikt zwischen alten und neuen Ordnungsentwürfen in einer Weise ausgetragen wurde, die alle Versuche, ihn entlang von „Tradition“ und „Modernität“ zu klassifizieren, ad absurdum führt, kommen die Entwicklungen in Münden der Modernisierung näher. Hier löste die Zunahme des Handelsverkehrs gemeinsam mit liberal-individualistischen Ideen Zentrifugalkräfte innerhalb der Kaufmannschaft aus, was schließlich dazu führte, dass sich die Kaufleute (partiell) von der Politik abgrenzten und die gegenseitigen Befugnisse definiert wurden. Das gleiche gilt im Hinblick auf die „Emanzipation“ der Landesregierung von kaufmännischen Interessen bei den Auseinandersetzungen um die Handelsberechtigungen an

der Legge; hier rief das Wettbewerbsprinzip eine graduelle Verringerung des kaufmännischen Einflusses hervor.

Dabei zeigten sich in Münden (schwache) Ansätze eines neuen staatlich-wirtschaftlichen Interaktionsmusters. Im Fall der Legge wurde versucht, das Verhältnis von Politik und Handel unter den Bedingungen einer neuen, auf Handelsfreiheit und Wettbewerb basierenden Wirtschaftsordnung zu definieren. (Dies geschah zwar auch in Lüneburg, nur waren hier die Implikationen in der bestehenden und der neuen Ordnung die gleichen, so dass nicht von einem substanziellen Wandel gesprochen werden kann.) Im Zuge der Neuorganisation der Spedition erlangten die Kaufleute eine begrenzte Selbstverwaltung. Während dies in Lüneburg nach einigen Verwirrungen letztlich nach dem Muster der Zünfte geschah, könnte das Arrangement zwischen der Mündener „Kaufmannschaft“ und der Obrigkeit insofern auf die Handelskammern verweisen, als dass die Kaufmannschaft als nicht-staatliches Organ sowohl Handelsangelegenheiten eigenständig regelte als auch Aufgaben von öffentlichem Interesse wahrnahm. Da die Erscheinungsformen der Handelskammern aber so vielfältig waren und so weit in das 19. Jahrhundert hinein reichten, hätten Parallelen bzw. Kontinuitäten und Diskontinuitäten nur durch eine vertiefte Auseinandersetzung mit dem neuen historischen Kontext identifiziert werden können, was aus Zeit- und Platzgründen nicht möglich war.

Dennoch konnten bei der Gründung der Speditionskompanie ebenso wie bei der Reorganisation der Mündener Spedition Bezüge zu makrohistorischen Entwicklungen hergestellt werden. In beiden Fällen ging es um Selbstverwaltung und die Freiwilligkeit oder Verbindlichkeit der Mitgliedschaft und damit auch um die Reichweite und Grenzen kaufmännischer und obrigkeitlicher Befugnisse. Dies korrespondierte mit einer beginnenden Trennung von „privater“ und „öffentlicher“ Sphäre, wobei auch zur Debatte stand, ob letztere allein von der Obrigkeit oder auch von den Kaufleuten besetzt werden sollte. Somit bestanden Schnittmengen zu den Aufklärungsgesellschaften, auch wenn dieser Vergleich unkonventionell ist und zugegeben etwas hinkt – die Handelsorganisation diente sachlichen Erfordernissen und berufsspezifischen Interessen und entsprach folglich nicht dem Organisationsprinzip der Aufklärungsgesellschaften, das aber gerade als zukunftsweisend gilt, weil es das Verhältnis von Staat und Gesellschaft grundlegend restrukturierte. Doch gab es in der Wirtschaft nicht nur das eine, zünftige Organisationsprinzip, dem ja nicht nur die Aufklärungsgesellschaften, sondern auch das nicht mehr in die Zunftstruktur eingebundene Wirtschaftsbürgertum antagonistisch gegenüber gestellt werden. Vor allem der Großhandel brachte mannigfaltige Organisationsformen hervor – es war nicht ungewöhnlich, dass er zünftig (oder zunftähnlich) organisiert war, und auch nicht, dass er es nicht war. Zudem existierten spezielle Handelseinrichtungen, wozu nicht nur

die Speditionsorganisation zählt, sondern auch beispielsweise Börsen, Banken oder Handelsgesellschaften, die ebenfalls sachliche Funktionen übernahmen und, in unterschiedlichem Ausmaß, politischen Einfluss ausüben bzw. kommerzielle Interessen vertreten konnten, also mit der Politik interagierten.

In diesem Zusammenhang wäre zu überlegen, ob zu der freien Vereinsbildung analoge Entwicklungen im Verhältnis von Staat und Wirtschaft zumindest in ihren Anfängen in den Wirtschaftsorganisationen zu verorten sind, selbst wenn diese (noch) nicht den modernen Interessenverbänden des 19. Jahrhunderts entsprachen. Das hätte auch den Vorteil, diesen Prozess alternativ zum dichotomen Paradigma der Modernisierungsgeschichte von einer Mesoebene aus rekonstruieren zu können: Da jedenfalls die Mündener und Lüneburger Speditionsorganisation Aspekte des sozialen Status' der Kaufleute, ihrer Organisation und der Wirtschaftsordnung umfasste und sowohl politischen als auch (markt-) wirtschaftlichen Einflüssen unterlag, konnten die makrostrukturellen Analysekatoren des (Wirtschafts-) Bürgertums beibehalten werden. Indem diese aber in Bezug zur Handelsorganisation gesetzt unter anderen paradigmatischen Vorzeichen angewandt wurden, konnten sie differenziert werden. So war es möglich, auch spezielle Faktoren, wie ökonomische Einflüsse, wirtschaftliche oder wirtschaftspolitische Leitprinzipien mit zu berücksichtigen und damit Parallelen und Besonderheiten, die der Prozess der Trennung von „öffentlich“ und „privat“ in der ökonomischen im Vergleich zur gesellschaftlichen Sphäre aufwies, zu identifizieren. Zum Beispiel zeigte sich die „Emanzipation“ der Mündener Händler auch an der sachlichen Handelsorganisation, da sie eine höhere Autonomie erlangten. Dies verweist wiederum auf die Bedeutung mikrostruktureller Faktoren – das in der Handelsorganisation institutionalisierte Verhältnis von Politik und Handel war ausschlaggebend für Verlauf und Richtung der Auseinandersetzungen um die öffentliche und private Sphäre sowie für die Stärke der Parallelen zur „allgemeinen“ Entwicklung. So waren die Mündener Kaufleute bei der Regelung von Handelsangelegenheiten sehr viel selbstständiger als die Lüneburger, kamen also der Selbstverwaltung von vornherein näher. Gleichzeitig waren die Aufgaben der „Kaufmannschaft“ auch sachlicher Natur, wohingegen solche in Lüneburg durch das Kaufhaus, nicht die Speditionskompanie ausgeführt wurden. Dies könnte wiederum erklären, warum die Lüneburger Faktoren auf die Stadt fixiert waren: Ihre Interessen waren ans Kaufhaus als städtische Einrichtung gebunden. Dagegen hatte der Umstand, dass die Legge eine staatliche Institution war, zur Folge, dass die mündenschen Leinwandhändler sich stärker am Staat ausrichteten; er war demnach für sie von höherer Bedeutung als für die Lüneburger.

Lässt sich über die Handelsorganisation auch das Ineinandergreifen mikro- und makrostruktu-

reller Faktoren erfassen, stellt sich doch die Frage nach der Qualität und Bewertung der daraus resultierenden Transformationen, denn in Münden und Lüneburg kam es weder zu einer strukturellen Transformation des Verhältnisses von Politik und Handel noch der Ordnung – letztlich gewährleistete die Handelsorganisation durch die reziproke Akkomodation mikro- und makrostruktureller Bedingungen Beständigkeit, lenkte sie also in bestehende Bahnen und erhielt damit die Ordnung aufrecht.

In Lüneburg geschah dies durch das Kaufhaus. Weil der Speditionshandel durch das Kaufhaus bereits detailliert geregelt war, riefen aus der Praxis hervorgehende Probleme und Konflikte (und damit auch Veränderungen, die aus der Zu- oder Abnahme des Handels resultierten) keine wesentlichen Neuerungen hervor. Die Verstöße gegen die sachlichen Bestimmungen, die von den Faktoren so häufig und kreativ begangen wurden, sind vor diesem Hintergrund als Flexibilisierung des festgefügt Normensystems zu begreifen, womit praktischen Erfordernissen genüge getan werden konnte, ohne die Ordnung selbst zu schwächen, da der Gegenstand der Auseinandersetzungen stets bereits institutionalisiert war. Die Streitigkeiten bestätigten und forcierten damit letztlich die reale Geltungskraft bestehender Einrichtungen und Gesetze. Hinzu kommt, dass die von den Vorfahren ersonnenen Vorkehrungen sehr umfassend und auch weitestgehend funktional waren; es bestand also gar keine Notwendigkeit, sie radikal zu verändern. Gleichzeitig erfüllte das Kaufhaus neben praktischen Zweckmäßigkeiten auch die Funktion der Repräsentation bzw. Symbolisierung, des Erhalts und der Sicherung von Macht. Da Regelungs- und Symbolfunktion untrennbar miteinander verbunden waren, schwächten die Machtkonflikte die kontestiert Institution nicht, den Träger der Institution aber eben letztlich auch nicht.

Die Tatsache, dass institutioneller Wandel durchaus stattgefunden hat, widerlegt diese Aussage nicht. Denn die beiden neuen Organisationen in diesem Bereich – das Commerciens-Collegium und die Speditionskompanie – verhielten sich „parasitär“. So versuchte das Commerciens-Collegium, sich des Kaufhausgerichtes zu bemächtigen und die Spediteure, politischen Einfluss zu institutionalisieren, indem sie auf die Kaufhausverordnungen zurückgriffen und diese zu ihrer Rechtsgrundlage machten. Obwohl sich die neue Wirtschaftselite durch ihre Organisation schließlich einen Platz im soziopolitischen Gefüge erkämpfen und auch auf die Gesetzgebung in der Spedition Einfluss nehmen konnte, war das Kaufhaus und damit der Magistrat weiterhin für die städtische Handelspolitik maßgeblich. Es kam zwar zu einem Wandel, indem die Spediteure akzeptiert wurden. Doch diese Akzeptanz ist nicht als Folge struktureller Transformation, sondern als Folge der Einordnung zu begreifen: Die Speditionskompanie ordnete sich (ebenso wie das Commerciens-Collegium) nach einer Phase der Konfrontation ein

– und unter.

Münden fehlte eine alles dominierende Organisation wie das Kaufhaus. Im Gegenteil war die kleine Weserstadt durch einen schwachen Institutionalierungsgrad des Handels gekennzeichnet. Hier waren jedoch die Flexibilität, die Bereitschaft zur Zusammenarbeit und zur Anpassung an außenwirtschaftliche Bedingungen im gesamten 18. Jahrhundert charakteristisch, weshalb auch in Münden auf neue Herausforderungen reagiert werden konnte, ohne dass dies grundlegende Transformationen zur Folge gehabt hätte. Zwar fand im Verlauf des 18. Jahrhunderts eine organisatorische Verfestigung des Handels statt. So wie man in Lüneburg kommerzielle Einflüsse in bestehenden Institutionen auffing, so wurden in Münden dafür neue Institutionen geschaffen, die den gleichen Zwecken dienen sollten. Auch wenn es im Zusammenhang mit der Einführung der Reihefahrt und der Schifferwahl zu einer graduellen, teilweisen Abgrenzung zwischen Politik und Handel kam, dienten diese neuen Institutionen doch im Wesentlichen den Interessen der Kaufmannschaft und folgten insofern wieder bestehenden Bahnen. Dies zeigten auch schon die Reformversuche der Organisation von Handel und Schifffahrt zwischen 1724 und 1747: Sie hatten die Interessen der Kaufleute zugunsten der Schiffer beschränken wollen. Es kam zum Machtkonflikt, der schließlich die Handlungs- und Schifffahrtsreglements zum Scheitern brachte. Dem daraufhin eingesetzten Commerciens-Collegium gelang es wiederum nicht, die enge Verflechtung von Politik und Handel zu entwirren – es wurde in die bestehende Ordnung integriert, ohne dass diese selbst sich wandelte; der politische Einfluss der Händler wurde nicht vermindert. Die in den 1770er und 1780er vorgenommenen Neuorganisation von Wasser- und Landtransport ähnelte den in Lüneburg bestehenden organisatorischen und rechtlichen Vorkehrungen nur in ihrer sachlichen Funktion. Denn während sie in Lüneburg stark obrigkeitlich geprägt war, trug sie in Münden deutlich sichtbar die „Handschrift“ der Kaufleute. So stützten letztlich also auch die neuen Mündener Handelsorganisationen genauso wie das Lüneburger Kaufhaus bestehende Strukturen.

Doch waren diese keineswegs erstarrt und gegenüber makrostrukturellen bzw. exogenen Einflüssen, ob sie nun politischer, kommerzieller oder ideologischer Natur waren, immun. Solche fanden Eingang in innerstädtische Konstellationen in erster Linie dadurch, dass sie neue Impulse oder Alternativen für die Konzeptualisierung und Festlegung des Verhältnisses von Politik und Handel lieferten, wodurch es zu mehr oder weniger starken Ähnlichkeiten mit der „allgemeinen“ Entwicklung kam. Sie wurden jedoch auch entlang dieser Konstellationen aufgenommen und verarbeitet und entwickelten daher auf städtischer Ebene eine eigene, ganz unterschiedliche Dynamik. Neue Leitprinzipien wie Selbstverwaltung und Wettbewerb wurden zum Bestandteil der Auseinandersetzungen, auf landesherrliche Akzentverschiebungen rea-

gierte man mit der „Synchronisierung“ der Argumentation und auf Wünsche und Forderungen ausländischer Kaufleute gegebenenfalls mit Modifikationen der Handelsorganisation. Es handelte sich hierbei also um Anpassungsvorgänge. Die zahlreichen Veränderungen der Transportorganisation waren Produkt konkreter praktischer Bedürfnislagen der (meisten) Händler und gleichzeitig Reaktion auf kommerzielle Erfordernisse. Auch die Beteiligung der Speditionskompanie an der Kaufhausgesetzgebung oder die Abgrenzung der Befugnisse der „Kaufmannschaft“ gegenüber Obrigkeit und einzelnen Händlern sind Resultate solcher Anpassungsleistungen, genauso wie die Instrumentalisierung neuen Gedankengutes zur Wahrung des Bestehenden, wie etwa die Strategie des Magistrats, die Macht der Speditionskompanie einzuschränken, indem er funktionale gegenüber juristischen Aspekten in den Vordergrund stellte, oder diejenige der Mündener Kaufleute, alte und neue Leitprinzipien zu kombinieren, um ihre Interessen durchzusetzen und ihren Einfluss zu erhalten.

Weil es nicht zu strukturellem Wandel kam, war die Einordnung, nicht die Neuordnung das Resultat dieser Anpassungsprozesse. Insofern sich die Akteure dabei entweder auf die ständische Privilegien- oder die bürgerlich-kapitalistische Ordnung (oder auch auf beide gleichzeitig, wie die Mündener im Falle der Legge) beriefen, lässt sich zwar durchaus von der „alten“ und der „neuen“ Ordnung als übergreifenden Bezugsrahmen für diese Einordnung sprechen. An sich boten sie jedoch keine ausreichende Orientierung, denn zum einen waren sie zu abstrakt, zum anderen waren im gesamten 18. Jahrhundert, in unterschiedlicher Ausprägung und Gewichtung, gleichzeitig gegensätzliche ordnungs- und wirtschaftspolitische Leitprinzipien vorhanden, die wiederum in enger Verbindung zu kaufmännischen Interessen und sozialen Konfigurationen standen. Weil normative Ordnungsvorstellungen und (Handels-) Praxis, makro- und mikrostrukturelle Bedingungen beständig in Einklang zu bringen, die wirtschaftspolitischen Leitprinzipien für den Einzelfall zu „operationalisieren“ waren, erfolgte die Einordnung im Verlauf der politisch-kaufmännischen Interaktion. Dabei wurde gleichzeitig über das Verhältnis von Politik und Handel verhandelt: Interessen wurden gerechtfertigt oder zurückgewiesen, der wechselseitige Einfluss von Fall zu Fall bestimmt und definiert, was die „gute Ordnung“ konkret bedeutete und wie sie herzustellen war.

Die Kaufleute spielten im handelspolitischen Prozess eine tragende Rolle. Als Experten und Informationsquellen setzten sie die Erfordernisse des Handels mit ordnungs- und wirtschaftspolitischen Leitprinzipien in Bezug und stellten damit den Obrigkeiten Interpretationsangebote, Handlungsempfehlungen und Entscheidungshilfen bereit, wodurch sie, wie erwähnt, prinzipiell einen sehr hohen Einfluss besaßen. Ihre Gutachten und Vorschläge waren jedoch nicht (nur) von sachlichen Überlegungen geleitet; sie versuchten auf diese Weise auch ihre Interes-

sen durchzusetzen und zu legitimieren. Das dabei verwendete Argumentationsmuster blieb im Wesentlichen unverändert. Die Kaufleute beriefen sich auf kommerzielle Sachzwänge, wirtschaftspolitische Maximen und/oder normative Ordnungsvorstellungen in ihren wechselnden Ausprägungen, versuchten also die Ordnung ihren Interessen anzupassen und sie dergestalt mit politischen Interessen zu verknüpfen. Die Verhandlungen über die Berücksichtigung oder Beschränkung kaufmännischer Interessen wurden daher stets auch von Aushandlungen über die Ordnung begleitet, wie beispielsweise anschaulich am Konflikt zwischen dem Lüneburger Magistrat und der Speditionskompanie zu erkennen war.

Der politische Einfluss der Großhändler ist anders als derjenige der „kleinen Leute“ von der Geschichtswissenschaft auch schon vor der kulturalistischen Wende registriert worden. Auch ist er allgemein höher zu veranschlagen, da zum einen (einzelne) Großhändler über bessere informelle Beziehungen zu den politischen Entscheidungsträgern verfügten (die in der vorliegenden Untersuchung nur am Rande berücksichtigt wurden) und sie zum anderen als Sachverständige nicht nur über die lokalen Begebenheiten, sondern auch über wirtschaftsräumliche Bedingungen und kommerzielle Mechanismen informierten. Insofern besaßen sie eine andere Funktion als die „kleinen Leute“, doch unterschied sich die Art und Weise, in der sie ihre Interessen in den politischen Prozess einbrachten, nicht wesentlich. In beiden Fällen basierte sie praktisch auf der Notwendigkeit der Informationsbeschaffung und wurde normativ mit dem Gemeinwohl gerechtfertigt, das „Verhandlungsgrundlage“ war. Und so wurde auch in beiden Fällen im Zuge dieser Verhandlungen Ordnung hervorgebracht, objektiviert oder kontestiert.

Doch erfolgte dies in der politisch-kaufmännischen Interaktion mit Bezug auf den Handel, der dabei also eine zentrale Rolle spielte – die Bestimmung des Verhältnisses von Politik und Handel war verbunden mit der Konstruktion von Ordnung. Über Handelsangelegenheiten wurden bestehende Ordnungsvorstellungen und sozioökonomische Strukturprinzipien reproduziert oder infrage gestellt, neue erprobt und Konflikte über die soziale Stellung der Kaufleute ausgetragen.

So handelte es sich bei den Auseinandersetzungen zwischen Händlern und Schiffen in Münden und den Versuchen der Lüneburger Faktoren, ihre Interessen gegenüber Magistrat und Kaufhaus geltend zu machen, um (ständische) Rangstreitigkeiten, die als solche erst einmal nicht spezifisch kommerziell waren. Hier wurde auch deutlich, dass die Händler sich in die Ständeordnung einfügen wollten. Sie bestanden ebenso wie die Zünfte auf ihre standesgemäße „Nahrung“ und strebten nach Privilegien, wobei gezeigt wurde, wie sehr die Durchsetzungsfähigkeit kaufmännischer Interessen auch mit der Position der Händler in der sozialen Ordnung verbunden war.

Diese Auseinandersetzungen *wurden* jedoch auf den Handel bezogen, da die ständische bzw. zünftige Organisation zugleich auch die sachliche Handelsorganisation und damit das Verhältnis der Kaufleute zu Schiffern und Fuhrleuten ebenso involvierte wie Machtkonstellationen. So wurden über konkrete handelspolitische Maßnahmen normative Ordnungsvorstellungen und wirtschaftspolitische Leitprinzipien spezifiziert bzw. gegeneinander abgewogen, kommerzielle Einflüsse „eingearbeitet“ und auch über soziale Hierarchien verhandelt: Die Mündener Handlungs- und Schifffahrtsreglements sollten die ständische „Nahrung“ abgrenzen und gewährleisten; es ging hier um Ständegerechtigkeit. Doch aus wirtschaftspolitischer Perspektive war zweifelhaft, ob die Beschränkung der Handelsberechtigungen und die Einführung der Reihefahrt der Handelsförderung überhaupt zweckdienlich waren, wobei auch praktische Auswirkungen auf den Handelsverkehr, wie etwa die Verzögerung der Abfahrt oder die Erhöhung der Frachtpreise zu berücksichtigen waren. Das zweite Problem bestand in der Legitimität und Reichweite kaufmännischer Interessen, denn es war umstritten, ob sie mit dem (ökonomisch oder sozial verstandenen) Gemeinwohl überhaupt vereinbar waren, wobei insbesondere die soziopolitische Vorrangstellung der Händler gegenüber den Schiffern in die Kritik geriet. Weil über die Frage der „guten Ordnung“ und darüber, wie sie herzustellen war, kein Konsens erreicht werden konnte, wurde schließlich das Commercien-Collegium gegründet, das Klarheit bringen, also Ordnung schaffen sollte.

In Lüneburg ging es im Fall des Kaufhausbaus, der Erhöhung der Niederlagegebühren und der Gründung einer Faktorgilde (vordergründig) ebenfalls darum, ob so normative Ordnungsvorstellungen (Vereinbarkeit des kaufmännischen Privatinteresses und des Gemeinwohls; „Nahrung“ der Faktoren) und wirtschaftspolitische Zielsetzungen (Konkurrenzfähigkeit gegenüber ausländischen Speditionsorten durch optimale Organisation) realisiert werden konnten. Weil es dem Magistrat gelang, die Deutungshoheit darüber zu behalten, was die „gute Ordnung“ war und wie sie herzustellen war, blieb die untergeordnete Position der Faktoren gegenüber Kaufhaus und Stadtobrigkeit bestehen. Hatten dabei kommerzielle Aspekte nur beim Kaufhausbau eine größere Rolle gespielt, so waren sie im Zuge der Gründung des Commercien-Collegiums Hauptgegenstand der Konflikte, was insbesondere für die Festsetzung des Messe-Fuhrlohns galt. Über Sachfragen wurden hier Machtkämpfe ausgetragen, die sich vor allem um die politischen Mitwirkungsmöglichkeiten der Faktoren drehten. Da die Stadtobrigkeit sich in diesen Konflikten ebenfalls durchsetzen konnte, wurden in Lüneburg in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts dominante Ordnungsvorstellungen und die soziale Hierarchie letztlich reproduziert.

Nach dem Siebenjährigen Krieg versuchte man das Verhältnis von Politik und Handel mit Hil-

fe neuer Ordnungsvorstellungen zu rekonzeptualisieren. Kommerzielle Einflüsse wurden nun teils in neuen Ordnungs- und Wissensmodellen „verarbeitet“. So wandten sich einige Mündener Händler gegen die Regulierung des Transports, weil sie „wussten“, dass die kommerzielle Sphäre eigengesetzlich war und daraus ableiteten, dass Politik nicht in den Handel intervenieren durfte. Weniger deutlich wurde auch in Lüneburg mit neuen Lösungsansätzen gearbeitet, indem man den Konkurrenzkampf unter den Faktoren zur Privatangelegenheit erklärte. Die mit der sich hier abzeichnenden Trennung von Politik und Handel verbundene Restrukturierung der sozioökonomischen Sphäre hatte wiederum Rückwirkungen auf die gesellschaftliche Stellung der Händler, indem auch auf sie neue Struktur- und Ordnungsprinzipien angewandt wurden: Ob die Speditionskompanie als Zunft oder private (Aufklärungs-) Gesellschaft, die Mündener Leinwandhändler als Stand oder Klasse zu begreifen waren, hatte Auswirkungen auf ihre soziale Position und auf ihre Einflussmöglichkeiten, denn damit stand und fiel die Geltungskraft städtischer oder zünftiger Privilegien, die ebenso als gesellschaftliche „Statussicherung“ fungierten wie als institutionalisierte Form der Interessendurchsetzung. Die Frage von Wettbewerb oder Monopol, Handelsfreiheit oder Privileg ließ sich daher nicht vom gesellschaftlichen Kontext isolieren und entsprechend spielten dabei soziale und insbesondere in Lüneburg auch machtpolitische Faktoren eine große Rolle. Die konkrete Bedeutung und Geltung der neuen Prinzipien wie auch ihre kommerziellen und sozialen Implikationen waren „in Ordnung zu bringen“ – wiederum mit Bezug auf den Handel.

Besonders deutlich wird dies an der Lüneburger Speditionskompanie. Ihr Reglement war vom Magistrat zunächst fehl gedeutet worden, da er dessen Zunftcharakter verkannte. Erst in der Praxis wurde klar, dass die Kompanie nicht dem neuen, sondern dem alten Ordnungsmodell nacheiferte, indem sie versuchte ihr (zünftiges) Monopol durchzusetzen und auszuweiten und so einen festen, institutionell abgesicherten Platz im städtischen Sozialgefüge zu erlangen drohte. Dadurch wurde das ratsherrliche Ordnungsverständnis und eng damit verbunden die städtische Hierarchie grundlegend infrage gestellt, die jedoch paradoxerweise durch die Erweiterung um neue Leitprinzipien erhalten werden konnten: Obwohl er sich dabei allein auf wirtschaftliche Erwägungen berief, gelang es dem Magistrat in der Folge durch konsequente Anwendung des Wettbewerbsprinzips nicht nur, den kommerziellen Machtanspruch, sondern auch den politischen Bedeutungszuwachs der Speditionskompanie zu negieren und damit das tradierte Verhältnis von Politik und Handel aufrecht zu erhalten.

In Münden stellte sich die Diffusion neuer Leitideen – hier zunächst Individualisierung und Liberalisierung – in erster Linie als handelspraktisches Problem dar. Bei den Verhandlungen über die Einführung der Reihenfahrt wurde schließlich ein Kompromiss zwischen den wider-

streitenden Ordnungsvorstellungen erzielt, indem nicht die Obrigkeit, sondern die „Kaufmannschaft“ regulierend in den Handel eingriff. Dies wies wiederum insoweit über die kommerzielle Sphäre hinaus, als sich vorsichtige Ansätze eines neuen staatlich-gesellschaftlichen Interaktionsmusters herausbildeten. Gleichzeitig blieb die enge Kooperation zwischen Politik und Handel erhalten, so dass das Verhältnis zwischen beiden sich nicht grundlegend veränderte. Der soziopolitische Stellenwert der Kaufleute stand erst im Zuge der Auseinandersetzungen um den Leinwandhandel an der Legge zur Diskussion, wobei auch deutlich wurde, wie sehr die Handelsfreiheit den Interessen der Kaufleute und ihrem Konzept einer „guten Ordnung“ zuwider lief. Indem sie aber ein Marktmodell konstruierten und aus diesem die Notwendigkeit von Privilegien und Monopolen ableiteten, gelang es ihnen, das neue wirtschaftspolitische Paradigma in dieses Konzept zu integrieren.

So wurde im Zuge der Bestimmung des Verhältnisses von Politik und Handel eine je spezifische Ordnung hervorgebracht, denn die Deutung, Geltung und Anwendung sowohl alter als auch neuer Ordnungsprinzipien hing von den jeweiligen handelspraktischen Einwirkungen und Erfordernissen, politischen und kaufmännischen Interessen sowie von den Konfliktlinien und Interaktionsmustern zwischen Händlern und Obrigkeiten ab. Art und Stärke exogener oder makrostruktureller Einflüsse spielten dabei nur eine untergeordnete Rolle. So zeigten sich in Münden und Lüneburg mehr Unterschiede als Gemeinsamkeiten, obwohl sie auf beide Städte in gleichem Maße einwirkten. Auch nahmen die Auseinandersetzungen um bzw. mit dem Verhältnis von Politik und Handel im ausgehenden 18. Jahrhundert ab, nicht zu, obwohl außenwirtschaftliche und -politische Entwicklungen im Vergleich zu den vorangegangenen Dekaden einen außerordentlich hohen Einfluss auf den städtischen Handel ausübten.

Dabei besaßen diese spezifischen Ordnungen nur eine begrenzte Reichweite – sie waren nicht allgemein gültig, weshalb das Verhältnis von Politik und Handel nicht übergreifend festgelegt, der wechselseitige Einfluss nicht prinzipiell bestimmt werden konnte. Doch war die Konstruktion von Ordnung nicht selbstreferenziell; in diesem Prozess wurden makrostrukturelle und exogene Bedingungen aufgenommen. Diese mussten ja nicht zu einem umfassenden Strukturwandel führen, sondern konnten auch in kleineren Innovationen, praktischen oder rhetorischen Anpassungen zum Tragen kommen. Sie wurden durch „Binnentransformationen“, also nicht-strukturellen Wandel aufgenommen und verarbeitet. Die Akteure passten sich dabei den übergreifenden Entwicklungen an und passten diese den lokalen Bedingungen an. Der gleiche Vorgang lässt sich auch bei der Einordnung des Handels feststellen: Der Handel wurde einerseits auf die Ordnung bezogen, andererseits wurde mit Bezug auf den Handel Ordnung hergestellt – die Einordnung des Handels war ein wechselseiti-

ger Prozess.

Insofern Transformationen in Interaktionen zu verorten sind, in deren Verlauf sich durch Akkomodationen bzw. Synchronisierungsleistungen die Parameter historischer Prozesse verschieben, erscheint eine strikte analytische Trennung von mikro- und makrostrukturellen, endogenen und exogenen Faktoren nicht unbedingt erforderlich zu sein. So könnte das hier verwendete Interpretationsmodell der „Einordnung“ nicht nur auf innenpolitische, sondern auch auf über diese Ebene hinausgehende Zusammenhänge angewandt und dabei die „Container-“ Vorstellung abgeschlossener politischer oder sozialer Räume durch diejenige komplexer Beziehungsgeflechte ersetzt werden. Auch hierfür wäre der Handel als Untersuchungsobjekt geeignet, da er das Lokale mit dem Globalen; das Soziale, Politische und Kulturelle mit dem Ökonomischen vernetzte. Zudem könnte so die ökonomisch-materielle Dimension der Frühen Neuzeit stärker berücksichtigt werden, als dies gegenwärtig der Fall ist, ohne den Anschluss an aktuelle Forschungen zu verlieren.

11. Quellen- und Literaturverzeichnis

11.1. Quellenverzeichnis

11.1.1. Ungedruckte Quellen

Niedersächsisches Landesarchiv – Hauptstaatsarchiv Hannover – (NLA)

- Cal. Br. 8, Nr. 1270: Klagen und Beschwerden der Kaufgilde zu Münden wegen Verletzung ihrer Privilegien, 1668-1815.
- Cal. Br. 8, Nr. 1345: Memorial für Königl. Regierung Seitens deputierter der Stadt und Kaufmannschaft zu Münden über das Ein- und Ausladen zu Carlshafen und den Verfall der Nahrung in der Stadt Münden, 1769, 1770.
- Hann. 74 Lüne, Nr. 2874: Beschwerde der Höker und Kramer zu Lüneburg wegen Vorkauff der Höker und den Waaren auf dem Lande, 1663-1769.
- Hann. 74 Lüne, Nr. 2875: Acta betr. Beschwerde der Stadt Lüneburg wegen Betreibung des Hokenhandels seitens des Pächters zu St. Nicolaihof und in der nächsten Umgebung der Stadt, 1672-1738.
- Hann. 74 Münden, Nr. 6785: Acta die dem Consistorial-Rath Hattorf aufgetragene Untersuchung der Mittel zu Aufhelfung des Commercii der Stadt Münden betr., 1705.
- Hann. 74 Münden, Nr. 6799: Acta betr. der von Königl. Comerz-Collegio bey Königl. Regierung geschehenen Antrag: die Jurisdiction und Policey auf den hiesigen 3 Schlachten, und nach den übrigen Plätzen zwischen der Stadtmauer und den Ufern der Werra, Weser und Fulda, imgleichen über das Schlacht- und Packhaus einer besondere Commission zu übertragen, 1796.
- Hann. 74 Münden, Nr. 6840: confirmirte Gilde Artichel für die Kauf Gilde der Stadt Münden vom 17. Januar 1711.
- Hann. 74 Münden, Nr. 7190: Acta die wegen der Schifffahrt auf der Weser, Werra und Fulda gemachten Verfügungen und Verordnungen.
- Hann. 74 Münden, Nr. 7265: Acta die von Königl. Cammer verlangte Nachricht von denen Ursachen des Verfallens des Garn und Linnen Handels in denen Fürstenthümern Göttingen und Grubenhagen betr., 1770.
- Hann. 74 Münden, Nr. 7291: Bericht der Landesregierung die Anlegung einer Linnen Legge in der Stadt Münden betr., 1773.
- Hann. 74 Münden, Nr. 7298: Acta die Untersuchung der gegen die Legge Verordnungen vorgekommenen Contraventionen betr., 1775-1795.

- Hann 76a, Acta betr. die Bildung eines eigenen Commerz-Collegii, 1786.
- Hann. 93, Nr. 2656: Stadtrelements für Münden, 1697-1702.
- Hann. 93, Nr. 2704: Vorschlag einer Messe zu Münden, 1733-1738.
- Hann. 93, Nr. 2709: Kaufleute und Krämer zu Münden, 1542-1802.
- Hann. 93, Nr. 3111: Lüneburg: Angelegenheiten der Kaufleute, Krämer und Höker, 1731-1816.

Stadtarchiv Lüneburg (StaL)

- G4ll, Nr. 3: Acta betr. die zu errichtende neue Amts Rolle der hiesigen Vollhaken, 1733 seqq..
- G 4t, Nr. 3: Acta betr. die Handelsbefugnisse der hiesigen Kramergilde und darauf bezügliche Verhandlungen, 1733-1863.
- G 4t, Nr. 20: Acta in Sachen der sämmtlichen Krämer allhier, Imploranten wider die hiesigen sämmtlichen Riemer und Beutler, Imploraten, 1719.
- G4t, Nr. 22: Acta in Sachen der Alterleute und Sämtl. Genossen des Krahmer-Ambts, Imploranten vs. Cordt Kirchhoff, Bürger und Leinwands-Krämer Imploraten wie auch wieder Christian Langeloh Bürger und Kornkäuffer, nachhero Leinen Kramer item das Amts der Kramer wider die Sämtlichen Leinen-Krämer wegen der neuen Leinen Kramer Rolle, 1734.
- G 4t, Nr. 23: Gewürzhändler gegen Gewandschneider in pto der von letzteren anzulegenden Gewürzhandlung, 1789-1801.
- H 1, Nr. 105: Acta von der Vorkäuferei an allerhand wahren so wol In dieser Stadt als auf dem Lande.
- H 1, Nr. 127: Acta betr. das Commerciens Collegium. 1745 seqq. Teil I und II.
- H1, Nr. 128: Commerz-Berichte, welche an K. Regierung jährlich abgestattet worden. Vol. I-VI.
- H 1, Nr. 129: Acta betr. das zu Hannover errichtet Commerz-Collegium, und die mit selbigem gepflogene Correspondenz, 1786-87.
- H1, Nr. 132: Acta, die hiesige Speditions-Gesellschaft und verschiedene Angelegenheiten derselben, namentlich Aufnahme in selbige, Wahl der Vorsteher, Bestimmung der Mitgliederzahl usw..
- H1, Nr. 133: Acta betr. das a Summo Regimine confirmirte Regulativ zur Verbeßerung und Aufrechthaltung des hiesigen Speditions-Wesens; imgl. Aufnahme von Spediteu-

ren, 1769-74 seqq..

- H1, Nr. 134: Acta von Spediteuren, welche per modum dispensationis aufgenommen worden.
- H1, Nr. 135: Acta betr. die von den Herrn Praetor Eden und den Herrn Wachtmeister Lieutenant Warmers nachgesuchte Aufnahme in die Speditions-Compagnie de 1780, 81.
- H1, Nr. 136: Die Angelegenheiten der Speditions-Compagnie, 1766.
- H 1, Nr. 139: Acta betr. eine von K. Commerz-Collegii zu Hannover ergangene Anfrage wegen Erhaltung und Verbesserung des Speditionshandels, 1796.
- H1, Nr. 175: Leinwandhandel, 1713 seqq..
- H1, Nr. 176: Acta wegen Abnahme des Linnen- und Garn-Handels in hiesigen Landen, 1738 et 38.
- H1, Nr. 181: Acta betr. den von Königl. Regierung zu Hannover immediate aus der Ostsee zu verschreiben verlangten Leinen-Saamen, und desfalls aufzurichtende Handlungs-Societät p. 1731 et seqq..
- H1, Nr. 212: Acta betr. den vom Spediteur Meyer übernommenen Handel mit Reiß, 1786.
- H 1, Nr. 219: Acta betr. den Handel en gros und die deshalb im Allgemeinen, wie in einzelnen Fällen getroffenen Bestimmungen, 1765 seqq..
- H1, Nr. 222: Copia Rescripti Königl. Regierung vom 20. Noveb. 1750 und darauf von Löbl. Cämmerey erstatteten Erklärung betr. den Zunehmenden Verfall der hiesigen Stadt und bürgerlichen Nahrung, auch deren Wiederaufhelffung.
- H1, Nr. 244: Acta betreffen die, unter des hieselbst verstorbenen Preussischen Lieutenants Papen nachgelassenen Sachen, vorgefundenen Scripturen, unter welchen einige eine geheime Correspondentz desselben mit dem K. Prueßischen Krieges- und Domainen-Directorio in Berlin, wegen einigen die hiesige Niederlage und der hiesigen Handlung betreffende Umstände, zu deren Nachtheil enthalten, und wie solcherhalb von dem Hr. Camerario Schultz eine Untersuchung angestellet worden, 1769.
- H 1, Nr. 247: Acta generalia betr. Handels-Sachen.
- K1, Nr. 1: Acta betr. die für das Kaufhaus erlaßenen Verordnungen etc. Vol. IIA, 1702-1799.
- K1, Nr. 10: Acta, betr. die Versendung der Kaufmanns-Güter nach Lübeck, 1766.
- K 1, Nr. 12: Acta betr. die Seitens des Kaufgerichts erlassenen Verordnungen, 1798 seqq..

- K1, Nr. 19: Acta vom Kauffhauß und desselben Reparation und Erweiterung, 1705-1720.
- K1, Nr. 22: Acta die Erbauung eines neuen Kauff-Haußes betr., 1729-34.
- K1, Nr. 24: Acta betr. die von denen hiesigen Factoren und Schiffern gesuchte Erweiterung des Kauffhauses, 1736.
- K1, Nr. 102: Acta betr. Beschwerden von Schiffern, Fuhrleuten usw. gegen die Factoren und umgekehrt der letzteren gegen erstere, wegen Frachten, mangelhaft gelieferte Waaren, vorenthaltener Güter etc. etc. und die desfalls vorgekommenen Verhandlungen.
- K1, Nr. 108: Acta betr. Verhandlungen über bei der Kaufhaus-Kammer vorgekommenen Streitsachen und die das Kaufhaus angehende Verwaltungs-Angelegenheiten etc., 1750, Vol. I, V und VI.
- K1, Nr. 131: Acta betr. die Erbauung eines neuen Kauffhauses, 1740-45.
- K1, Nr. 149: Acta betr. die Beschwerden der Factoren gegen einander wegen Abspenstigmachung, Nachstellung in der Factorei, auch wegen Entziehung derselben; dergl. Streitigkeiten und Differenzen zwischen denselben wegen der zu versendenden Güter, 1743 seqq..
- K1, Nr. 189: Acta miscellanea betr. Angelegenheiten der Factoren, Schiffer und Fuhrleute, 1778 seqq..
- K 1, Nr. 190: Acta von Kauff-Hauß-Gerichte, 1685-1708 seqq..
- S 8a, Nr. 30: betr. Rescriptum Regiminis vom 4. Febr. 1746 betr. Die Vermehrung oder Verbeßerung der Bürgerl. Nahrung und die Herbeyziehung mehrerer Künstler, manufacturies p. nebst Vorstellung der Deputatorum ordinum, betr. die Gravamina der Stadt und Bürgerschaft wodurch selbige herunter gekommen und die hiesige Bürgerschaft in Abfall der Nahrung gerathen und wie die verfallene Nahrung hinwiederum in Aufnahme zubringen.
- S 8a, Nr. 43: Acta ad Rescriptum Regiminis vom 20.11.1750 betr. den zunehmenden Verfall der hiesigen Stadt und bürgerlichen Nahrung auch deren Wiederaufhellfung.

Stadtarchiv Münden (StaM)

- Fol. Kämmerrechnung.
- Kaufgildeprotokollbuch (noch nicht verzeichnet).
- B 1216: Vergleich über Jurisdiktion zwischen Amt und Magistrat vom 21. November

1748.

- B 1657: Wahl der Kaufgildemeister, 1713-1816.
- B 1660: Detailhandel der Schiffer in Münden und deren Streitigkeiten mit der Kaufgilde, 1747-1825.
- B 1666: Beschwerde der Kaufgilde wegen des den Schiffern gestatteten Kleinhandels mit Bremer Waren, 1744-1749.
- B 1811: Verhandlungen zur Förderung des Handels in Münden, 1735.
- B 1812: Einrichtung eines Kommerzkollegiums, 1747-1749.
- B 1838: Leinenhandel, 1711-1788.
- B1861: Schlagd-, Packhof- und Waageangelegenheiten, 1571-1855.
- MR 270: Beschwerden über den Mündener Magistrat, 1729.
- MR 473: Wahl der Bürgerdeputierten.
- MR 2016: Beschwerden der Kaufgilde gegen die Licentordnung, 1707-1752.
- MR 2030: Reglement der Schiffergilde 1735.
- MR 2658: Auswirkungen des Kommerzienreglements, 1724-1728.
- MR 2659: Kontrollen durch das Kommerzienwesen, 1739-1801.
- MR 2660: Überlegungen zur Verbesserung der Einkünfte der Einwohner Mündens, 1748.
- MR 2661: Überlegungen zur Verbesserung der bürgerlichen Nahrung, 1693-1786.
- MR 2665: Anlagegelder der Kaufmannschaft, 1685-1849.
- MR 2666: Prozess der Kaufleute Georg Christoph Köster und Christoph Julius Hüpedens Sohn gegen die Kaufleute Johann Georg Sattler, Johann Philipp Holtzmüller und Friederich August Roelig über zu zahlende Anlagegelder, 1780-1798.
- MR 2668: Jährliche Kommerzberichte an das Königliche Churfürstliche Kommerzkollegium, 1771-1780.
- MR 2669: Jährliche Kommerzberichte an das Königliche Churfürstliche Kommerzkollegium, 1781-1785.
- MR 2670: Jährliche Kommerzberichte an das Königliche Churfürstliche Kommerzkollegium, 1786-1787.
- MR 2671: Jährliche Kommerzberichte an das Königliche Churfürstliche Kommerzkollegium, 1788-1796.
- MR 2676: Hessischer Zollerlass für Warentransport über Karlshafen, 1786-1836.
- MR 2677: Instruktion und Taxe des Güterbestäters, 1787-1805.
- MR 2678: Anstellung und Aufgaben des Güterbestäters, 1697-1733 [1697].

- MR 2679: Vorstellung der Kaufleute wegen Verbesserung des Fuhrwesens sowie des Güterbestäterdienstes, 1786-1838.
- MR 2681: Die Eidesleistung der Kaufleute, wegen Versendung des Heßischen Leinens, 1791-1815.
- MR 2702: Ein- und Ausladung der Kaufmannsgüter in Karlshafen 1771-1784.
- MR 2703: Besorgnis der Kaufleute wegen des nach Sieburg ziehenden Kommerz, 1714-1770.
- MR 2724: Ausladung der Kaufmannsgüter in Karlshafen, 1680-1768.
- MR 2725: Ausladung der Kaufmannsgüter zu Sieburg, 1725-1739.
- MR 2846: Vorschläge zur Einrichtung einer Messe, 1738-1826.
- MR 2849: Verlegung der Jahrmärkte, 1778-1832.
- MR 3361: Verbesserung und Unterhaltung der Bremer und Wanfrieder Schlagd, 1790-1886.
- MR 3362: Verbesserung der Kasseler Schlagd, 1785-1786.
- MR 3363: Bau der Kasseler Schlagd, 1785-1786.
- MR 3368: Bau eines neuen Schlagdhauses oder Waagehauses, 1789-1885.
- MR 3376: Schlagdgeldprivilegien, 1582-1817.

11.1.2. Gedruckte Quellen

- Annalen der Braunschweig-Lüneburgischen Churlande. Hannover: 1787-1795.
- Büsch, J. G.: Allgemeine Anmerkungen über den Zustand der Handlung in den europäischen Staaten, und über einige Vorurtheile der neuern Handlungspolitik. In: Hannoversches Magazin 1770, 73.-76. Stück, Sp. 1153-1216.
- Hannoversche Anzeigen. Von allerhand Sachen, deren Bekanntmachung dem gemeinen Wesen nöthig und nützlich. Hannover: 1750-1857, Jahrgang 1786.
- Hannoversche Beyträge zum Nutzen und Vergnügen. Hannover: 1759-1762.
- Hannoversches Magazin. Hannover: 1763-1790.
- Heise: Von Manufakturen und Handlung. In: Hannoversches Magazin 1764, 65., 66. und 67. Stück, Sp. 1023 -1066.
- Königl.-Grossbritannienischer und Churfürstl.-Braunschweig-Lüneburgischer Staatskalendar: auf das ... Jahr Christi, worin das Staats-Verzeichniss der königlichen Regierung und übrigen hohen Civil- und Militair-Bedienten in den deutschen Ländern nebst einem genealogischen Verzeichniss aller durchlauchtigsten hohen Häuser in Europa befindlich. Lauenburg: 1778-1803.

- N.N. An den Marquis Lamellini. auf welche Art Czaar Peter seine Unterthanen gesittet und reich gemacht habe. Handlung, Waffen, und die Wissenschaften tragen gleich viel zur Vergrößerung eines Staates bey. Der Handel, den heut zu Tage die Macht von Frankreich vermehrt, wird nicht genug geachtet. In: Hannoversche Beiträge 1761, 83. Stück, II., Sp. 1314-1320.
- N.N.: Schreiben eines Kaufmanns über die Errichtung der Manufakturen. In: Hannoversches Magazin 1771, 4. Stück, Sp. 49-62; 5. Stück, Sp. 65-80.
- N.N.: Anmerkungen bey dem Schreiben eines Kaufmanns, über die Errichtung der Manufakturen, im 4. und 5ten Stücke des Hannov. Magazins d. J., 65. Stück. In: Hannoversches Magazin 1777, Sp. 1025-1032.
- N.N.: Beylage zu dem vorigen Briefe, oder Gedanken über den Verfall der Handlung in den Landstädten. In: Hannoversches Magazin 1765, 35. und 36. Stück, Sp. 545-570.
- N.N.: Commerz-Collegium. In: Annalen der Braunschweig-Lüneburgischen Churlande 1787, 1. Stück, S. 34-39.
- N.N.: Der nothwendige Unterscheid zwischen dem Kaufmann und Krämer. In: Hannoversches Magazin 1774, 15. Stück, Sp. 233-240.
- N.N.: Über den Speditionshandel in Münden. In: Annalen der Braunschweig-Lüneburgischen Churlande, 1. Stück, 1787, S. 83-90.
- N.N.: Vereinbarung der Kaufmannschaft zu Münden, über das Versenden der dort ankommenden Güther. In: Annalen der Braunschweig-Lüneburgischen Churlande, 3. Stück, 1787, S. 126-131.
- Neues Hannoversches Magazin. Hannover: 1791-1813.
- Patje, Christian Ludwig Albrecht: Kurzer Abriß des Fabriken-, Gewerbe-, und Handlungszustandes in den ChurBraunschweig-Lüneburgischen Landen. Göttingen: 1796.
- Rohlf, Matthias (Hg.): Siebenfacher Königl.-Groß-Britannisch- und Churfürstl.-Braunschweig-Lüneburgischer Staats-Kalender: über das Churfürstenthum Braunschweig-Lüneburg, und desselben zugehörige Lande aufs ... Jahr Christi. Lauenburg / Berenberg: 1737-1777.

11.2. Literaturverzeichnis

- Achilles, Walter: Ländliche Wirtschafts- und Sozialgeschichte von der Mitte des 17. bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts. In: Heuvel/Boetticher (Hg.), S. 691-732.
- Altena, Bert/Lente, Dick van: Gesellschaftsgeschichte der Neuzeit 1750-1989. Göttingen:

gen: 2009.

- Anter, Andreas: Die Macht der Ordnung. Aspekte einer Grundkategorie des Politischen. Tübingen: 2005.
- Barmeyer, Heide (Hg.): Hannover und die englische Thronfolge. Bielefeld 2005.
- Batscha, Zwi/Garber, Jörn: Von der ständischen zur bürgerlichen Gesellschaft. Politisch-soziale Theorien im Deutschland der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts. Frankfurt a. M.: 1981.
- Baumgart, Peter: Absolutismus ein Mythos? Aufgeklärter Absolutismus ein Widerspruch? Reflexionen zu einem kontroversen Thema gegenwärtiger Frühneuzeitforschung. In: ZHF 24 (2000), S. 573-589.
- Baumgartner, Hans Michael: Institutionen und Krise. In: Melville (Hg.), S. 97-114.
- Beck, Rainer: Luxus oder Decencies? Zur Konsumgeschichte der Frühneuzeit als Beginn der Moderne. In: Reith/Meyer (Hg.), S. 29-46.
- Berghoff, Hartmut/Vogel, Jakob (Hg.): Wirtschaftsgeschichte als Kulturgeschichte. Dimensionen eines Perspektivenwechsels. Frankfurt/New York: 2004.
- Bestmann, Uwe/Irsigler, Franz/Schneider, Jürgen (Hg.): Hochfinanz. Wirtschaftsräume. Innovationen. Festschrift für Wolfgang von Stromer. Bd. I. Trier: 1987.
- Beyer, Lothar/Grimmer, Klaus/Kneissler, Thomas/Urlen, Marc: Verwaltungsorganisation und Institution. In: Göhler (Hg.), 1994, S. 245-272.
- Birtsch, Günter (Hg.): Grund- und Freiheitsrechte im Wandel von Gesellschaft und Geschichte. Beiträge zur Geschichte der Grund- und Freiheitsrechte vom Ausgang des Mittelalters bis zur Revolution von 1848. Göttingen: 1981.
- Birtsch, Günther (Hg.): Reformabsolutismus im Vergleich. Staatswirklichkeit – Modernisierungsaspekte – Verfassungsstaatliche Positionen. Hamburg: 1996.
- Birtsch, Günther: Aufgeklärter Absolutismus oder Reformabsolutismus? In: Ders. (Hg.): Reformabsolutismus, S. 101-110.
- Blänkner, Reinhard: Historizität, Institutionalität, Symbolizität. Grundbegriffliche Aspekte einer Kulturgeschichte des Politischen. In: Stollberg-Rilinger (Hg.), S. 71-96.
- Blänkner, Reinhard/Jussen, Bernhard (Hg.): Institutionen und Ereignis. Über historische Praktiken und Vorstellungen gesellschaftlichen Ordens. Göttingen: 1998.
- Bleek, Hans: Lüneburgs Salzhandel im Zeitalter des Merkantilismus (16. bis 18. Jahrhundert). Lüneburg: 1985.
- Boch, Rudolf: Staat und Wirtschaft im 19. Jahrhundert. München: 2004.
- Bödeker, Hans Erich: Prozesse und Strukturen politischer Bewusstseinsbildung der

deutschen Aufklärung. In: Ders./Herrmann (Hg.), S. 10-31.

- Bödeker, Hans Erich/Herrmann, Ulrich (Hg.): Aufklärung als Politisierung – Politisierung der Aufklärung. Hamburg: 1987.
- Bohlender, Matthias: Metamorphosen des Gemeinwohls. Von der Herrschaft guter polizey zur Regierung durch Freiheit und Sicherheit. In: Münkler/Bluhm (Hg.), S. 247-274.
- Brand, Hanno (Hg.): Trade, diplomacy and cultural exchange. Continuity and change in the North Sea area and the Baltic c. 1350-1750. Hilversum: 2005.
- Brand, Hanno/Müller, Leos (Hg.): The Dynamics of Economic Culture in the North Sea- and Baltic Region. Hilversum: 2007.
- Brandt, Hartwig: Ansätze einer Selbstorganisation der Gesellschaft in Deutschland im 19. Jahrhundert. In: Gesellschaftliche Strukturen als Verfassungsproblem, S. 51-68.
- Braudel, Fernand: Sozialgeschichte des 15.-18. Jahrhunderts. Bd. II: Der Handel. München: 1986.
- Brendecke, Arndt/Friedrich, Markus/Friedrich, Susanne (Hg.): Information in der Frühen Neuzeit. Status, Bestände, Strategien. Berlin: 2008.
- Brückner, Jutta: Staatswissenschaften, Kameralismus und Naturrecht. Ein Beitrag zur Geschichte der Politischen Wissenschaft im Deutschland des späten 17. und frühen 18. Jahrhunderts. München: 1977.
- Burkhardt, Johannes (Hg.): Augsburger Handelshäuser im Wandel des historischen Urteils. Berlin: 1996.
- Burkhardt, Johannes: Das Haus, der Staat und die Ökonomie. Das Verhältnis von Ökonomie und Politik in der neuzeitlichen Institutionengeschichte. In: Göhler/Schmalzbruns (Hg.), S. 169-188.
- Burkhardt, Johannes: Der Begriff des Ökonomischen in wissenschaftsgeschichtlicher Perspektive. In: Waszek (Hg.), S. 55-76.
- Burkhardt, Johannes: Der Umbruch der ökonomischen Theorie. In: Nitschke (Hg.), S. 57-72.
- Burkhardt, Johannes: Die Entdeckung des Handels. Die kommerzielle Welt in der Wissensordnung der Frühen Neuzeit. In: Ders./Koopmann/Krauß (Hg.), S. 5-30.
- Burkhardt, Johannes/Koopmann, Helmut/Krauß, Henning (Hg.): Wirtschaft in Wissenschaft und Literatur. Drei Perspektiven aus historischer und literaturwissenschaftlicher Sicht. Augsburg: 1993.
- Burkhardt, Johannes/Priddat, Birger P. (Hg.): Geschichte der Ökonomie. Frankfurt a.

M.: 2000.

- Cippolla, Carlo M./Borchardt, Karl (Hg.): Europäische Wirtschaftsgeschichte. Bd. 2: Sechzehntes und siebzehntes Jahrhundert. Stuttgart/New York: 1983.
- Coing, Helmut (Hg.): Handbuch der Quellen und Literatur der neueren europäischen Privatrechtsgeschichte. Bd. II: Neuere Zeit (1500-1800). Das Zeitalter des Gemeinen Rechts. Zweiter Teilband. Gesetzgebung und Rechtssprechung. München: 1976.
- Collin, Peter/Horstmann, Thomas (Hg.): Das Wissen des Staates. Geschichte, Theorie und Praxis. Baden-Baden: 2004.
- Conrady, Sigisbert: Die Wirksamkeit König Georgs III für die hannoverschen Churlande. In: Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte 39 (1967), S. 150-191.
- Daniel, Ute: „Kultur“ und „Gesellschaft“. Überlegungen zum Gegenstandsbereich der Sozialgeschichte. In: Geschichte und Gesellschaft 1993 (19), S. 69-99.
- Daniel, Ute: Quo vadis, Sozialgeschichte? Kleines Plädoyer für eine hermeneutische Wende. In: Schulze (Hg.), S. 54-64.
- Dann, Otto/Klippel, Diethelm (Hg.): Naturrecht – Spätaufklärung – Revolution. Hamburg: 1995.
- Dehesselles, Thomas: Policey, Handel und Kredit im Herzogtum Braunschweig-Wolfenbüttel in der Frühen Neuzeit. Frankfurt a. M.: 1999.
- Demel, Walter: Vom aufgeklärten Reformstaat zum bürokratischen Staatsabsolutismus. München: 1993.
- Denzel, Markus A.: Handelspraktiken als wirtschaftshistorische Quellengattung vom Mittelalter bis in das frühe 20. Jahrhundert. Eine Einführung. In: Ders. (Hg.), S. 11-46.
- Denzel, Markus A./Hocquet, Jean Claude/Witthöft, Harald (Hg.): Kaufmannsbücher und Handelspraktiken vom Spätmittelalter bis zum beginnenden 20. Jahrhundert. Stuttgart: 2002.
- Dipper, Christof: Naturrecht und wirtschaftliche Reformen. In: Dann/Klippel (Hg.), S. 164-181.
- Dölemeyer, Barbara/Mohnhaupt, Heinz (Hg.): Das Privileg im europäischen Vergleich. Bd. I, Frankfurt am Main: 1997.
- Duchhardt, Heinz: Das Zeitalter des Absolutismus. 3.überarbeitete Auflage. München 1998.
- Duchhardt, Heinz: Europa am Vorabend der Moderne 1650-1800. Stuttgart: 2003.
- Dülmen, Richard van: Die Gesellschaft der Aufklärer. Zur bürgerlichen Emanzipation und aufklärerischen Kultur in Deutschland. Frankfurt a. M.: 1986.

- Dülmen, Richard van: Historische Anthropologie. Entwicklung. Probleme. Aufgaben. 2. durchgesehene Auflage. Köln/Weimar/Wien: 2001.
- Dülmen, Richard van: Kultur und Alltag in der Frühen Neuzeit. Zweiter Band: Dorf und Stadt 16.-18. Jahrhundert. München: 1992.
- Ehmer, Josef: Traditionelles Denken und neue Fragestellungen zur Geschichte von Handwerk und Zunft. In: Lenger (Hg.), S. 19-77.
- Ernst, Angelika: Die Einführung des napoleonischen Steuer- und Verwaltungssystems in Lüneburg 1810/1811 unter Ablösung der alten Rechtsnormen. Hamburg: 2002.
- Facius, Friedrich: Wirtschaft und Staat. Die Entwicklung der staatlichen Wirtschaftsverwaltung in Deutschland vom 17. Jahrhundert bis 1945. Boppard am Rhein: 1959.
- Feldenkirchen, Wilfried Paul: Der Handel der Stadt Köln im 18. Jahrhundert (1700-1814). Bonn: 1975.
- Fischer, Fritz: Stapelrecht und Schifffahrt der Stadt Münden bis zum Beginn des 18. Jahrhunderts. Hann. Münden: 1936.
- Fischer, Wolfram: Wirtschaft und Gesellschaft im Zeitalter der Industrialisierung. Aufsätze – Studien – Vorträge. Göttingen: 1972.
- Flügel, Axel: Wirtschaftsbürger oder Bourgeois? Kaufleute, Verleger und Unternehmer in der Gesellschaft des Ancien Régime. In: Puhle (Hg.), S. 107-132.
- Freist, Dagmar: Absolutismus. Darmstadt: 2008.
- Freist, Dagmar: Migration und Handel. Wirtschaftsverflechtungen Nordwestdeutschlands im 17. und 18. Jahrhundert. In: Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte 81 (2009), S. 223-250.
- Freitag, Werner (Hg.): Die Salzstadt. Alteuropäische Strukturen und frühmoderne Innovation. Bielefeld: 2004.
- Füssel, Marian/Dartmann, Christoph (Hg.): Raum und Konflikt. Zur symbolischen Konstituierung gesellschaftlicher Ordnung in Mittelalter und früher Neuzeit. Münster: 2004.
- Füssel, Marian/Rüther, Stefanie: Einleitung. In: Füssel/Dartmann (Hg.), S. 9-18.
- Gall, Lothar (Hg.): Stadt und Bürgertum im Übergang von der traditionellen zur modernen Gesellschaft. München: 1993.
- Gall, Lothar: Soziale Struktur und politische Repräsentation im Übergang zur Stadt der bürgerlichen Gesellschaft. In: Kocka/Puhle/Tenfelde (Hg.), S. 249-260.
- Gall, Lothar: Stadt und Bürgertum im Übergang von der traditionellen zur modernen Gesellschaft. In: Ders. (Hg.), Stadt und Bürgertum, S. 1-12.

- Gall, Lothar: Von der ständischen zur bürgerlichen Gesellschaft. München: 1993.
- Garber, Jörn: Spätabolutismus und bürgerliche Gesellschaft. Studien zur deutschen Staats- und Gesellschaftstheorie im Übergang zur Moderne. Frankfurt a. M.: 1992.
- Gauci, Perry (Hg.): Regulating the British Economy, 1660-1850. Oxford: 2011.
- Gauci, Perry: The Politics of Trade. The Overseas Merchant in State and Society, 1660-1720. Oxford: 2003.
- Gerhard, Hans-Jürgen: Merkantilpolitische Handelshemmnisse (im territorialen Vergleich) am Beispiel eines territorial relativ einheitlichen Gebietes. In: Pohl (Hg.), Handelshemmnisse, S. 59-83.
- Gerteis, Klaus: Die deutschen Städte in der frühen Neuzeit. Zur Vorgeschichte der „bürgerlichen Welt“. Darmstadt: 1986.
- Geschichtliche Grundbegriffe Bd. 6, Art. „Wirtschaft“, S. 511-594.
- Gesellschaftliche Strukturen als Verfassungsproblem. Intermediäre Gewalten, Assoziationen, Öffentliche Körperschaften im 18. und 19. Jahrhundert (Der Staat, Beiheft 2). Berlin: 1978.
- Gestrich, Andreas: Absolutismus und Öffentlichkeit. Politische Kommunikation in Deutschland zu Beginn des 18. Jahrhunderts. Göttingen: 1994.
- Gittermann, Alexandra: Die Ökonomisierung des politischen Denkens. Neapel und Spanien im Zeichen der Reformbewegungen des 18. Jahrhunderts unter der Herrschaft Karls III. Stuttgart: 2008.
- Glamann, K: Der Europäische Handel 1500-1700. In: Cippolla/Borchardt,(Hg.), S. 271-334.
- Göhler, Gerhard (Hg.): Die Eigenart der Institutionen. Zum Profil politischer Institutionentheorie. Baden-Baden: 1994.
- Göhler, Gerhard (Hg.): Institutionenwandel. Leviathan. Zeitschrift für Sozialwissenschaft, Sonderheft 16/1996. o.O: 1997.
- Göhler, Gerhard: Politische Institutionen und ihr Kontext. Begriffliche und konzeptionelle Überlegungen zur Theorie politischer Institutionen. In: Ders. (Hg.), S. 19-46.
- Göhler, Gerhard/Lenk, Kurt/Schmalz-Bruns, Rainer (Hg.): Die Rationalität politischer Institutionen. Interdisziplinäre Perspektiven. Baden-Baden: 1990.
- Gömmel, Rainer: Die Entwicklung der Wirtschaft im Zeitalter des Merkantilismus. 1620-1800. München: 1998.
- Gottschalk, Karin: Wissen über Land und Leute. Administrative Praktiken und Staatsbildungsprozesse im 18. Jahrhundert. In: Collin/Horstmann (Hg.), S. 149-174.

- Groebner, Valentin: Außer Haus. Otto Brunner und die „alteuropäische Ökonomik“. In: *Geschichte in Wissenschaft und Unterricht*, 46 (1995), S. 69-80.
- Haase, Carl: Obrigkeit und öffentliche Meinung in Kurhannover 1789-1803. In: *Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte* 39 (1967), S. 192-294.
- Häberlein, Mark/Jeggle, Christof (Hg.): *Praktiken des Handels: Geschäfte und soziale Beziehungen europäischer Kaufleute in Mittelalter und früher Neuzeit*. Konstanz: 2010.
- Habermas, Jürgen: *Strukturwandel der Öffentlichkeit. Untersuchungen zu einer Kategorie der bürgerlichen Gesellschaft*. Neuwied/Berlin: 1962.
- Habermas, Rebekka: Auf der Suche nach dem Bürgertum im Niedersachsen des 19. Jahrhunderts. Erkundungen von Bremen bis nach Togo. In: *Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte* Bd. 82 (2010), S. 1-26.
- Habicht, Bernd: *Stadt- und Landhandwerk im südlichen Niedersachsen im 18. Jahrhundert. Ein wirtschaftsgeschichtlicher Beitrag unter Berücksichtigung von Bedingungen des Zugangs zum Markt*. Göttingen: 1983.
- Härter, Karl (Hg.): *Policey und frühneuzeitliche Gesellschaft*. Frankfurt am Main: 2000.
- Hauptmeyer, Carl-Hans: *Geschichte Niedersachsens*. München: 2009.
- Hauptmeyer, Carl-Hans: Niedersachsen im Spätmittelalter und früher Neuzeit. Anwendungsaspekte der Geschichte des Weltsystems für die Regionalgeschichte. In: *Zeitschrift für Weltgeschichte* 2001, H. 2, S. 53-79.
- Hauptmeyer, Carl-Hans: *Niedersachsen. Landesgeschichte und historische Regionalentwicklung im Überblick*. Oldenburg: 2004.
- Hecht, Michael: *Patriziatsbildung als kommunikativer Prozess. Die Salzstädte Lüneburg, Halle und Werl im Spätmittelalter und Früher Neuzeit*. Köln/Weimar/ Wien: 2010.
- Henshall, Nicolas: *The myth of Absolutism. Change and Continuity in Early Modern European Monarchy*. London: 1992.
- Herges, Catherine: *Aufklärung durch Preisausschreiben? Die ökonomischen Preisfragen der Königlichen Societät der Wissenschaften zu Göttingen 1752-1852*. Bielefeld: 2007.
- Heuvel, Christine van den/Boetticher, Manfred von (Hg.): *Geschichte Niedersachsens. Bd. 3,1: Politik, Wirtschaft und Gesellschaft von der Reformation bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts*. Hannover: 1998.

- Heuvel, Gerd van den: Niedersachsen im 17. Jahrhundert (1618-1714). In: Heuvel/Boetticher (Hg.), S. 119-218.
- Hinrichs, Ernst (Hg.): Absolutismus. Frankfurt a. M.: 1986.
- Hinrichs, Ernst: Merkantilismus in Europa: Konzepte, Ziele, Praxis. In: Ders. (Hg.), S. 344-360.
- Hinz, Ulrich: Die Bevölkerung der Stadt Lüneburg im 18. Jahrhundert. In: Lüneburger Blätter, H. 15/16, 1965, S. 71-138.
- Hof, Hagen: Wettbewerb und Zunftrecht. Zur Verhaltensgeschichte der Wettbewerbsregelung durch Zunft und Stadt, Reich und Landesherr bis zu den Stein-Hardenbergschen Reformen. Köln/Wien: 1983.
- Hofmann, Hanns Hubert/Franz, Günther (Hg.): Deutsche Führungsschichten in der Neuzeit. Eine Zwischenbilanz. Boppard am Rhein: 1978.
- Holenstein, André: „Ad supplicandum verweisen“. Supplikationen, Dispensationen und die Policygesetzgebung im Staat des Ancien Régime. In: Würigler/Nubola (Hg.), S. 167-210.
- Holenstein, André: Die Umstände der Normen – die Normen der Umstände. Policyordnungen im kommunikativen Handeln von Verwaltung und lokaler Gesellschaft im Ancien Régime. In: Härter (Hg.), S. 1-46.
- Holenstein, André: Gute Policy und die Information des Staates im Ancien Régime. In: Bredecke u.a. (Hg.), S. 201-214.
- Holenstein, André/Stuber, Martin/Gerber-Visser, Gerrendina (Hg.): Nützliche Wissenschaft und Ökonomie im Ancien Régime. Akteure, Themen, Kommunikationsformen. Heidelberg: 2007.
- Holenstein, André/Stuber, Martin/Gerber-Visser, Gerrendina: Nützliche Wissenschaft und Ökonomie im Ancien Régime. Akteure, Themen, Kommunikationsformen . Einleitung. In: Dies. (Hg.), S. 7-16.
- Hornung, Erich: Entwicklung und Niedergang der hannoverschen Leinwandindustrie. Hannover: 1905.
- Janowitz, Axel: Die Lüneburger Saline im 18. Jahrhundert. Zwischen städtischer Interessenwahrung und landesherrlichen Interventions- und Modernisierungsbestrebungen.. In: Freitag (Hg.), S. 161-194.
- Jeserich, Kurt G. A./Pohl, Hans/Unruh, Georg-Christoph von: Deutsche Verwaltungsgeschichte. Band 1. Vom Mittelalter bis zum Ende des Reiches. Stuttgart: 1983.
- Jürgens, Otto: Geschichte der Stadt Lüneburg. Hannover: 1891.

- Katenhusen, Ines/Bloch, Marlene: Die Auseinandersetzung mit der Französischen Revolution im Spiegel des „Hannoverschen Magazins“ 1789-1795. In: Schneider (Hg.), S. 102-124.
- Kaufhold, Karl Heinrich: Die Wirtschaft in der frühen Neuzeit: Gewerbe, Handel und Verkehr. In: Heuvel/Boetticher (Hg.), S. 351-574.
- Kaufhold, Karl Heinrich: Hauptrichtungen und wichtige Wege des binnenländischen Fernverkehrs in Niedersachsen in der frühen Neuzeit. In: Bestmann/Irsigler/Schneider (Hg.), S. 719-740.
- Kaufhold, Karl Heinrich: Historische Grundlagen der niedersächsischen Wirtschaft. In: Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte 57 (1985), S. 69-108.
- Kaufhold, Karl Heinrich/Denzel, Markus A. (Hg.): Der Handel im Kurfürstentum/Königreich Hannover (1780-1850). Gegenstand und Methode. Stuttgart: 2000.
- Kaufhold, Karl Heinrich/Denzel, Markus A.: Vorwort. In: Dies. (Hg.), S. 7-8.
- Kirchgässner, Bernhard/Naujoks, Eberhard (Hg.): Stadt und wirtschaftliche Selbstverwaltung. Sigmaringen: 1987.
- Klippel, Diethelm: „Libertas commerciorum“ und „Vermögens-Gesellschaft“. Zur Geschichte ökonomischer Freiheitsrechte in Deutschland im 18. Jahrhundert. In: Birtsch (Hg.), Freiheitsrechte, S. 313-335.
- Kluge, Arnd: Die Zünfte. Stuttgart: 2007.
- Klump, Rainer (Hg.): Wirtschaftskultur, Wirtschaftsstil und Wirtschaftsordnung. Methoden und Ergebnisse der Wirtschaftskulturforschung. Marburg: 1996.
- Kocka, Jürgen (Hg.): Bürger und Bürgerlichkeit im 19. Jahrhundert. Göttingen: 1987.
- Kocka, Jürgen: Bürgertum und Bürgerlichkeit als Probleme der deutschen Geschichte vom späten 18. zum frühen 20. Jahrhundert. In: Ders. (Hg.), S. 21-64.
- Kocka, Jürgen/Puhle, Hans-Jürgen/Tenfelde, Klaus (Hg.): Von der Arbeiterbewegung zum modernen Sozialstaat. Festschrift für Gerhard A. Ritter zum 65. Geburtstag. München/London u.a.: 1994.
- Kopsidis, Michael: Liberale Wirtschaftspolitik im Zeitalter der Industrialisierung In: Tilly (Hg.), S. 34-68.
- Krauth, Wolf-Hagen: Gemeinwohl als Interesse. Die Konstruktion einer territorialen Ökonomie am Beginn der Neuzeit. In: Münkler/Bluhm (Hg.), S. 191-212.
- Kriedte, Peter: Vom Großhändler zum Detaillisten. Der Handel mit „Kolonialwaren“ im 17. und 18. Jahrhundert. In: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte, 1994, H 1, S. 11-36.

- Krug, Günter E.: Die Entwicklung ökonomischer Freiheitsrechte in Deutschland im Wandel von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft vom Ancien Régime bis zur Reichsgründung (1776-1871). Frankfurt a. M. u.a.: 1995.
- Kruse, Horst: Stände und Regierung – Antipoden? Die calenberg-göttingschen Landstände von 1715-1802. Hannover: 2000.
- Kümin, Beat/Würgler, Andreas: Petitions, Gravamina and the early modern state: local influence on central legislation in England and Germany (Hesse). In: Parliaments, Estates and Representation 17 (1997), S. 39-60.
- Kunisch, Johannes. Die deutschen Führungsschichten im Zeitalter des Absolutismus. In: Hofmann/Franz (Hg.), S. 111-142.
- Lammel, Siegbert: Die Gesetzgebung des Handelsrechts. In: Coing (Hg.), S. 571-1112.
- Landwehr, Achim: Die Rhetorik der „Guten Policey“. In: ZHF 30 (2003), S. 251-282.
- Landwehr, Achim: Diskurs – Macht – Wissen. Perspektiven einer Kulturgeschichte des Politischen. In: Archiv für Kulturgeschichte 85 (2003), S. 71-118.
- Lenger, Friedrich (Hg.): Handwerk, Hausindustrie und die Historische Schule der Nationalökonomie. Wissenschafts- und gewerbegeschichtliche Perspektiven. Bielefeld: 1998.
- Lenthe, Gebhard von: Das Patriziat in Niedersachsen. In: Rössler (Hg.), S. 157-194.
- Lotze, Wilhelm: Geschichte der Stadt Münden nebst Umgegend mit besonderer Hervorhebung der Begebenheiten des Dreißigjährigen und Siebenjährigen Krieges. Münden: ²1909.
- Luntowski, Gustav: Lüneburgs Unternehmer im 19. Jahrhundert. In: Lüneburger Blätter, H. 15/16, 1965, S. 5-20.
- Luschert, Till: Von den mittelalterlichen Gilden zum Verein Lüneburger Kaufleute. Die Geschichte einer kaufmännischen Vereinigung im Spiegel der wirtschaftlichen Entwicklung Lüneburgs. Lüneburg: 2003.
- Manegold, Karl-Heinz (Hg.): Wissenschaft, Wirtschaft und Technik. Studien zur Geschichte. Wilhelm Treue zum 60. Geburtstag. München: 1969.
- Medick, Hans: Quo vadis Historische Anthropologie? Geschichtsforschung zwischen Historischer Kulturwissenschaft und Mikrohistorie. In: Historische Anthropologie 9, 2001, S. 78-92.
- Meier, Ernst von: Hannoversche Verfassungs- und Verwaltungsgeschichte 1680-1866. Bd. II: Die Verwaltungsgeschichte. Leipzig: 1899 (ND: 1973).

- Meincke, Helga: Materialien zur wirtschaftlichen Entwicklung Niedersachsens. Göttingen: 1986.
- Melville, Gert (Hg.): Institutionen und Geschichte. Theoretische Aspekte und mittelalterliche Befunde. Köln/Weimer/Wien: 1992.
- Melville, Gert: Institutionen als geschichtswissenschaftliches Thema. Eine Einleitung. In: Ders. (Hg.), S. 1-25.
- Merker, Otto: Karl August Freiherr von Hardenbergs Reformdenken in seiner hannoverschen Zeit 1771-1781. In: Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte 48 (1976), S. 325-344.
- Meumann, Markus/Pröve, Ralf (Hg.): Herrschaft in der Frühen Neuzeit. Umriss eines dynamisch-kommunikativen Prozesses. Münster: 2004.
- Meumann, Markus/Pröve, Ralf: Die Faszination des Staates und die historische Praxis zur Beschreibung von Herrschaftsbeziehungen jenseits teleologischer und dualistischer Begriffsbildungen. In: Dies. (Hg.), S. 9-49.
- Meyer, Torsten: Zwischen sozialer Restriktion und ökonomischer Notwendigkeit. „Konsum“ in ökonomischen Texten der Frühen Neuzeit. In: Reith/Meyer (Hg.), S. 61-82.
- Mohnhaupt, Heinz: Die Unendlichkeit des Privilegienbegriffs. Zur Einführung in das Tagungsthema. In: Ders./Dölemeyer (Hg.), S. 1-12.
- Mohnhaupt, Heinz: Potestas legislativa und Gesetzesbegriff im Ancien Régime. In: Jus commune IV (1972), S. 188-239.
- Mörke, Olaf: Der gewollte Weg in Richtung „Untertan“. Ökonomische und politische Eliten in Braunschweig, Lüneburg und Göttingen vom 15. bis ins 17. Jahrhundert. In: Schilling/Diederiks (Hg.), S. 111-134.
- Mörke, Olaf: Rat und Bürger in der Reformation. Soziale Gruppen und kirchlicher Wandel in den welfischen Hansestädten Lüneburg, Braunschweig und Göttingen. Hildesheim: 1983.
- Muhlack, Ulrich: Physiokratie und Absolutismus in Frankreich und Deutschland. In: ZHF 9 (1982), S. 15-46.
- Müller, Leos: The Merchant Houses of Stockholm, c. 1640-1800. A Comparative Study of Early-Modern Entrepreneurial Behaviour. Uppsala: 1998.
- Müller, Winfried: Die Aufklärung: München: 2002.
- Münkler, Herfried/Bluhm, Harald (Hg.): Gemeinwohl und Gemeinsinn. Historische Semantiken politischer Leitbegriffe. Berlin: 2001.

- Münkler, Herfried/Bluhm, Harald: Einleitung: Gemeinwohl und Gemeinsinn als politisch-soziale Leitbegriffe. In: Dies. (Hg.), S. 9-30.
- Neurath, Wolfgang: Regierungsmentalität und Policy. Technologien der Glückseligkeit im Zeitalter der Vernunft. In: Österreichische Zeitschrift für Geschichtswissenschaften 11 (2000), H. 4, S. 11-33.
- Niemann, Hans-Werner: Europäische Wirtschaftsgeschichte. Vom Mittelalter bis heute. Darmstadt: 2009.
- Nipperdey, Thomas (Hg.). Gesellschaft, Kultur, Theorie. Gesammelte Aufsätze zur neueren Geschichte. Göttingen: 1976.
- Nipperdey, Thomas: Verein als soziale Struktur in Deutschland im späten 18. und frühen 19. Jahrhundert. Eine Fallstudie zur Modernisierung I. In: Ders. (Hg.): Göttingen: 1976, S. 174-205.
- Nitschke, August (Hg.): Verhaltenswandel in der Industriellen Revolution. Beiträge zur Sozialgeschichte. Stuttgart u.a.: 1975.
- North, Michael: Kommunikation, Handel, Geld und Banken in der frühen Neuzeit. München: 2000.
- Obal, Udo: Transithandel und Globalisierung. Chancen kurhannoverscher Wirtschaftspolitik im Zeitalter der Personalunion. In: Barmeyer (Hg.), S. 33-52.
- Obal, Udo: Zollregister als Quelle einer Handelsstatistik des Kurfürstentums/ Königreichs Hannover. In: Kaufhold/Denzel (Hg.), S. 51-100.
- Oberschelp, Reinhard: Niedersachsen 1760-1820. Wirtschaft, Gesellschaft, Kultur im Land Hannover und Nachbargebieten. Bd. 2. Hildesheim: 1982.
- Paul, Axel T. (Hg.): Ökonomie und Anthropologie. Berlin: 1999.
- Pezold, Johann Dietrich von: Das Stapelrecht der Stadt Münden 1247-1824. Ein erster Überblick. In: Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte, Bd. 70, 1998, S. 53-72.
- Plumpe, Werner (Hg.): Wirtschaftsgeschichte. Stuttgart: 2008.
- Plumpe, Werner: Die Geburt des „Homo oeconomicus“. Historische Überlegungen zur Entstehung und Bedeutung des Handlungsmodells der modernen Wirtschaft. In: Reinhard/Stagl (Hg.), S. 319-352.
- Plumpe, Werner: Wirtschaftsgeschichte zwischen Ökonomie und Geschichte – ein historischer Abriss. In: Ders. (Hg.), S. 7-40.
- Pohl, Hans (Hg.): Die Auswirkungen von Zöllen und anderen Handelshemmnissen auf Wirtschaft und Gesellschaft vom Mittelalter bis zur Gegenwart. Stuttgart: 1987.

- Prak, Maarten (Hg.): Early Modern Capitalism. Economic and social change in Europe, 1400-1800. London/New York: 2001.
- Prak, Maarten: Early modern capitalism: an introduction. In: Ders. (Hg.), S. 1-22.
- Press, Volker (Hg.): Städtewesen und Merkantilismus in Mitteleuropa. Köln/Wien: 1983.
- Press, Volker: Der Merkantilismus und die Städte. Eine Einleitung. In: Ders. (Hg.), S. 1-14.
- Puhle, Hans-Jürgen (Hg.): Bürger in der Gesellschaft der Neuzeit. Wirtschaft – Politik – Kultur. Göttingen: 1991.
- Püster, Klaus: Möglichkeiten und Verfehlungen merkantiler Politik im Kurfürstentum Hannover unter Berücksichtigung des Einflusses der Personalunion mit dem Königreich Großbritannien. Hamburg: 1966.
- Rehberg, Karl-Siebert: Die stabilisierende „Fiktionalität“ von Präsenz und Dauer. Institutionelle Analyse und historische Forschung. In: Blänkner/Jussen (Hg.), S. 381-407.
- Reinhard, Wolfgang/Stagl, Justin (Hg.): Menschen und Märkte. Studien zur historischen Wirtschaftsanthropologie. Wien/Köln/Weimar: 2007.
- Reith, Reinhold: Einleitung. „Luxus und Konsum“ – eine historische Annäherung. In: Ders./Meyer (Hg.), S. 9-27.
- Reith, Reinhold/Meyer, Torsten (Hg.): „Luxus und Konsum“ - eine historische Annäherung. Münster/New York/München/Berlin: 2003.
- Ritter, Annelies: Die Ratsherren und ihre Familien in den südhannoverschen Städten Göttingen, Duderstadt und Münden vom 15. bis zum Ende des 17. Jahrhunderts. Oldenburg: 1943.
- Röhrbein, Waldemar R.: Wirtschaft und Wirtschaftspolitik in den hannoverschen Kurlanden zur Zeit des deutschen Frühmerkantilismus. In: Neues Archiv für Niedersachsen 11 (1962), H. 1, S. 40-63.
- Römer, Christof: Niedersachsen im 18. Jahrhundert (1714-1803). In: Heuvel/Boetticher (Hg.), S. 221-346.
- Rosseau, Ulrich: Städte in der frühen Neuzeit. Darmstadt: 2006.
- Rössler, Hellmuth (Hg.): Deutsches Patriziat 1430-1740. Limburg/Lahn: 1968.
- Sandl, Marcus: Die Stadt, der Staat und der politische Diskurs am Beginn der Moderne. In: Schögl (Hg.), S. 357-380.
- Schambach, Karin: Städtische Interessenvertretungen und staatliche Wirtschaftspoli-

tik. In: Gall (Hg.), Stadt und Bürgertum, S. 367-390.

- Scherner, Karl Otto: Handel, Wirtschaft und Recht in Europa. Abhandlungen zum Handels- und Wirtschaftsrecht in Deutschland und im Europa des 16. bis 19. Jahrhunderts. Goldbach: 1999.
- Scheuner, Ulrich: Staatliche Verbandsbildung und Verbandsaufsicht in Deutschland im 19. Jahrhundert. In: Gesellschaftliche Strukturen als Verfassungsproblem, S. 97-121.
- Schilling, Heinz/Diederiks, Hermann (Hg.): Bürgerliche Eliten in den Niederlanden und in Nordwestdeutschland. Studien zur Sozialgeschichte des europäischen Bürgertums im Mittelalter und in der Neuzeit. Köln/Wien: 1985.
- Schlögl, Rudolf (Hg.): Interaktion und Herrschaft. Die Politik der frühneuzeitlichen Stadt. Konstanz: 2004.
- Schmidt, Georg: „Frühkapitalismus“ und Zunftwesen. Monopolbestrebungen und Selbstverwaltung in der frühneuzeitlichen Wirtschaft. In: Kirchgässner/Naujoks (Hg.), S. 77-114.
- Schnath, Georg: Geschichte Hannovers im Zeitalter der neunten Kur und der englischen Sukzession 1674-1714. Bd. II. Hildesheim: ND 1976.
- Schnath, Georg: Geschichte Hannovers im Zeitalter der neunten Kur und der englischen Sukzession 1674-1714. Bd. III, Hildesheim: ND 1978.
- Schneider, Gerhard (Hg.): Kurhannover im Zeichen der Französischen Revolution. Personen und Ereignisse. Bielefeld: 1990
- Schneider, Karl Heinz/Seedorf, Hans Heinrich: Bauernbefreiung und Agrarreform in Niedersachsen. Hannover: 1989.
- Schorn-Schütte, Luise: Historische Politikforschung. Eine Einführung. München: 2006.
- Schremmer, Eckart (Hg.): Wirtschafts- und Sozialgeschichte. Gegenstand und Methode. Stuttgart: 1998.
- Schulte Beerbühl, Margrit/Vögele, Jörg (Hg.): Spinning the Commercial Web. International Trade, Merchants and Commercial Cities, c. 1640-1939. Frankfurt a.M. u.a.: 2004.
- Schulze, Winfried (Hg.): Sozialgeschichte, Alltagsgeschichte, Mikro-Historie. Eine Diskussion. Göttingen: 1994.
- Schulze, Winfried: Vom Gemeinnutz zum Eigennutz. Über den Normenwandel in der ständischen Gesellschaft der Frühen Neuzeit. In: HZ 243, 1986, S. 592-626.
- Simon, Thomas: „Gute Policy“. Ordnungsleitbilder und Zielvorstellungen politischen

Handelns in der Frühen Neuzeit. Frankfurt a. M.: 2004.

- Simon, Thomas: Gemeinwohltopik in der mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Politiktheorie. In: Münkler/Bluhm (Hg.), S. 129-146.
- Simon, Thomas: Policy im kameralistischen Verwaltungsstaat: Das Beispiel Preußen. In: Härter (Hg.), S. 473-496.
- Stockhausen, Joachim von: Hann. Münden und die Schifffahrt auf Werra, Fulda und Weser. Göttingen: 2003.
- Stollberg-Rilinger, Barbara (Hg.): Was heißt Kulturgeschichte des Politischen? Berlin: 2005.
- Stollberg-Rilinger, Barbara: Der Staat als Maschine. Zur politischen Metaphorik des absoluten Fürstenstaats. Berlin: 1986.
- Stollberg-Rilinger, Barbara: Einleitung: Was heißt Kulturgeschichte des Politischen?. In: Dies. (Hg.), S. 9-26.
- Stollberg-Rilinger, Barbara: Europa im Jahrhundert der Aufklärung. Stuttgart: 2000.
- Stollberg-Rilinger, Barbara: Handelsgeist und Adelsethos. Zur Diskussion um das Handelsverbot für den deutschen Adel vom 16. bis zum 18. Jahrhundert. In: ZHF (15), 1988, S. 273-309.
- Stollberg-Rilinger, Barbara: Symbolische Kommunikation in der Vormoderne. Begriffe – Thesen – Forschungsperspektiven. In: ZHF 31 (2004), S. 489-528.
- Straubel, Rolf: Kaufleute und Manufakturunternehmer. Eine empirische Untersuchung über die sozialen Träger von Handel und Großgewerbe in den mittleren preußischen Provinzen (1763-1815). Stuttgart: 1995.
- Subrahmanyam, Sanjay (Hg.): Merchant Networks in the Early Modern World. Wiltshire: 1996.
- Teuteberg, Hans-Jürgen: Britische Frühindustrialisierung und kurhannoversches Reformbewusstsein im späten 18. Jahrhundert. In: Vierteljahreszeitschrift für Wirtschafts- und Sozialgeschichte, 86, 1999, S. 153-180.
- Tilly, Richard H. (Hg.): Geschichte der Wirtschaftspolitik. Vom Merkantilismus zur Sozialen Marktwirtschaft. München/Wien: 1993.
- Treue, Wilhelm: Wirtschaft, Gesellschaft und Technik in Deutschland vom 16. bis zum 18. Jahrhundert. München. ⁷1999.
- Tribe, Keith: Cameralism and the science of Government. In: The Journal of Modern History 56 (1984), Nr. 2, S. 263-284.
- Tribe, Keith: Governing Economy. The Reformation of German Economic Discourse

1750-1840. Cambridge: 1988.

- Vierhaus, Rudolf (Hg.): Frühe Neuzeit – Frühe Moderne? Forschungen zur Vielschichtigkeit von Übergangsprozessen. Göttingen: 1992.
- Vierhaus, Rudolf: Vorwort. In: Ders. (Hg.), S. 9-11.
- Vogl, Joseph: Staatsbegehren. Zur Epoche der Policey. In: Deutsche Vierteljahresschrift für Literaturwissenschaft und Geistesgeschichte 74 (2000), H. 4, S. 600-626.
- Volger, Friedrich Wilhelm: Die Patricier der Stadt Lüneburg. In: Lüneburger Blätter. Lüneburg: ND 1986, S. 34-56.
- Waszek, Norbert (Hg.): Die Institutionalisierung der Nationalökonomie an deutschen Universitäten. Zur Erinnerung an Klaus Hinrich Hennings (1937-1986). St. Katharinen: 1988.
- Weber, Max: Wirtschaft und Gesellschaft. Grundriss der verstehenden Soziologie. 2 Bde. Tübingen: 1978.
- Wehler, Hans-Ulrich: Deutsche Gesellschaftsgeschichte. Bd. I: Vom Feudalismus des Alten Reiches bis zur Defensiven Modernisierung der Reformära. 1700-1815. München: 1987.
- Weinert, Rainer: Institutionenwandel und Gesellschaftstheorie. Modernisierung Differenzierung und Neuer Ökonomischer Institutionalismus. In: Göhler (Hg.), Institutionenwandel, S. 70-94.
- Weller, Thomas/Füssel, Marian: Einleitung. In: Dies. (Hg.), S. 9-22.
- Weller, Thomas/Füssel, Marian: Ordnung und Distinktion. Praktiken sozialer Repräsentation in der ständischen Gesellschaft. Münster: 2005.
- Willigerod, J. H. Z.: Geschichte von Münden, in vorzüglicher Hinsicht auf Handlung und Schiffahrt. Göttingen: 1808.
- Willigerod, J. H. Z.: Mündensches Stadtrecht. In vorzüglicher Hinsicht auf Handlung und Schiffahrt. Münden: 1817.
- Willoweit, Dietmar: Allgemeine Merkmale der Verwaltungsorganisation in den Territorien. In: Jeserich/Pohl (Hg.), S. 289-345.
- Willoweit, Dietmar: Struktur und Funktion intermediärer Gewalten im Ancien Régime. In: Gesellschaftliche Strukturen als Verfassungsproblem, S. 9-27.
- Winnige, Norbert: Krise und Aufschwung einer frühneuzeitlichen Stadt. Göttingen 1648-1756. Hannover: 1996.
- Wischermann, Clemens/Nieberding, Anne: Die institutionelle Revolution. Eine Einführung in die deutsche Wirtschaftsgeschichte des 19. und frühen 20. Jahrhunderts.

Stuttgart: 2004.

- Witthöft, Harald: Das Kaufhaus in Lüneburg als Zentrum von Handel und Faktorei, Landfracht, Schifffahrt und Warenumschatz bis zum Jahre 1637. Lüneburg: 1962.
- Witthöft, Harald: Die Lüneburger Spedition 1750-1800. Zur Entwicklung des Warenverkehrs im Einzugsbereich von Hamburg und Lübeck. In: Manegold (Hg.), S. 147-157.
- Witthöft, Harald: Lüneburger Schiffer-Ämter. In: Lüneburger Blätter, H 9, 1958, S. 73-100.
- Würgler, Andreas/Nubola, Cecilia (Hg.): Bittschriften und Gravamina. Politik, Verwaltung und Justiz in Europa (14.-18. Jahrhundert). Berlin: 2005.

Hiermit bestätige ich, dass ich diese Arbeit selbstständig verfasst, sie noch nicht als Prüfungsarbeit verwendet und die benutzten Hilfsmittel vollständig angegeben habe.