

Die
Bedeutung der Elbe
für den
mittelalterlichen Handel Sachsens.

Abhandlung
von
W. Zöllner, Realschuloberlehrer.

Beigabe
zum
Jahresbericht der Städtischen Realschule zu Chemnitz
für Ostern 1896.

Chemnitz.
Druck von J. C. F. Videnhahn u. Sohn.
1896.

1896. Progr.-Nr. 570.

9ch
14 (1896)

570 b



Die Bedeutung der Elbe für den mittelalterlichen Handel Sachsens.

Jeder schiffbare Strom hat für die anliegenden Länder eine doppelte Bedeutung. Einmal verbindet er die Ufergebiete sowohl unter einander als auch mit dem Meere, in das er sich ergießt, und bildet so auf geringe, sowie auf größere Entfernungen hin einen natürlichen und direkten Verkehrs- und Transportweg für Personen und Waren, die sich stromauf und stromab zwischen den einzelnen Punkten der Ufergelände oder über das Meer weg nach und von entfernteren Küsten bewegen. Andererseits streben dem schiffbaren Strome zahlreiche, dem Handel dienende Landverkehrswege zu, um dem Flusse die Waren, die aus den Hinter- und Seitenländern kommen, zum Weitertransport zuzuführen oder umgekehrt den vom Fluß aufgenommenen Warenstrom nach dem Innern des Landes weiterzuleiten. Sobald daher das Gebiet eines schiffbaren Stromes in die immer neue Bahnen aufsuchende Handelsbewegung hineingezogen wird, muß der Strom selbst auch eine gewisse Bedeutung für die Handelsentwicklung der einzelnen, an seinen Ufern liegenden Gebietsteile erlangen.

Das gilt denn auch für die Elbe und für die an ihrem noch schiffbaren Mittel- und Oberlaufe gelegenen meißnisch-sächsischen Territorien.

Verschiedene Spuren weisen darauf hin, daß in diesen Gegenden schon lange zuvor, ehe hier die Anfänge des meißnischen Gebietes entstanden, der Handelsverkehr die Elbe berührte. Denn die im sächsischen Elbthale gemachten Funde, welche der Stein-, Bronze- und Eisenperiode angehören, wie Bernsteinperlen, Nadeln und Fibeln, zeigen, daß eine Verbindung jener frühzeitigen Elbanwohner ebenso mit dem norddeutschen Küstengebiet wie mit der westlichen Latène- und der südlichen Hallstattkultur, ja selbst mit Italien und der uralten Vermittlerin des Bernsteinhandels, mit Marseille, bestanden hat.¹⁾ Diese Verbindung aber wurde eben durch den Handel hergestellt. Wie damals aber bereits die Elbe dem fremdländischen Händler Wegweiser und vielleicht auch schon Transportweg war, so folgten am Ausgang des 2. Jahrhunderts v. Chr. auch die Cimbern bei ihrer Wanderung nach dem Süden dem Stromlauf der Elbe auf denselben Wegen, auf denen von alters her die südländischen Händler von der oberen Elbe her zu ihnen gekommen sein mochten.²⁾

Zum ersten Male erhalten wir dann eine bestimmte Nachricht vom Handelsverkehr in den Elbgegenden Nordböhmens aus der Zeit des Tiberius. Tacitus³⁾ berichtet uns da, daß Catualba bei der Eroberung des Markomannenreichs in dem Herrscherfig Marobods, den man im Norden Böhmens zu suchen hat, römische Provinzialkaufleute angetroffen habe, die sich daselbst dauernd niedergelassen hatten.

¹⁾ Bericht über die 5. Versammlung der deutschen Gesellschaft für Anthropologie, p. 8 ff. — Bericht der naturwissenschaftlichen Gesellschaft Isis in Dresden, 1880, p. 98 ff. — Lamprecht, deutsche Geschichte I, 43.

²⁾ Müllenhoff, deutsche Altertumskunde II, 300.

³⁾ Tacitus, Annal. II, 6: *lixae ac negotiatores, quos ius commercii, dein cupido augendi pecuniam, postremo oblivio patriae suis quemque a sedibus hostilem in agrum transtulerat.*

Da ist denn wohl erlaubt, anzunehmen, daß diese römischen Händler auch elbabwärts, besonders nach den benachbarten, dem Markomannenreich gleichfalls unterworfenen Hermunduren- und Semnonen-gebieten an unsrer sächsischen Elbe Handelsbeziehungen gesucht und unterhalten haben.¹⁾ Wohl bringen nun für die folgenden Jahrhunderte vereinzelt Nachrichten davon an unser Ohr, daß auch diese nachmals sächsischen Elbgegenden wiederholt von der allgemeinen Völkerbewegung berührt wurden;²⁾ von einer weiteren Entwicklung des Handels aber in jenen Gebieten fehlt jede Spur. Und das ist wohl nicht bloßer Zufall. In der That mag wohl seit dem 2. Jahrhundert n. Chr. der an die Ober- und Mittelelbe sich anlehende Handelsverkehr fast gänzlich aufgehört haben. Denn unaufhaltsam wurden die hermundurischen Stämme, die nach dem Beginn unsrer Zeitrechnung westwärts bis an die mittlere Elbe geseßten hatten, von der nun beginnenden ostgermanischen Wanderung berührt. Sie verlassen erst in kleineren Abteilungen ihre überelbische Heimat; dann schiebt sich bis gegen Ende des 1. Jahrhunderts die ganze Volksmasse westwärts über die Elbe bis zur Werra vor³⁾ und verschwindet schließlich mit dem Vordringen der markomannischen Völkerschaften gegen die römische Donaugrenze spurlos vor unsern Augen. Über die von den Hermunduren aufgegebenen mittelelbischen Wohnsitze aber fluteten nun im weiteren Verlauf jener Bewegung semnonische und burgundische Volksstämme, rastlos nach dem Westen vorwärts drängend.⁴⁾ Damit ging aber die für den Handel erforderliche Dauer und Stetigkeit der Bewohnerschaft in unsern Elbgegenden verloren, der Handel umging fortan jene Gebiete, und so erklärt sich jedes Fehlen auch der geringsten Nachrichten von einem bis zur Elbe sich erstreckenden Handelsverkehr während der ersten Jahrhunderte unsrer Zeitrechnung.

Als dann aber seit dem 5. Jahrhundert die ostwärts bis an die Saale reichende Thüringer Herrschaft und das Frankenreich, das sich gleichfalls nach Osten hin auszubreiten begann, entstanden waren, da hatte sich der Schwerpunkt der gesamten Entwicklung völlig nach Westen verschoben, so daß nun vorläufig die der Mittelelbe anwohnende Bevölkerung ebensowenig wie in die kriegerische Bewegung jener geschichtlich so dunklen Zeit auch in den friedlichen Verkehr der im Westen wohnenden Völker mit hineingezogen wurde. Dazu hat man sich dann noch vorzustellen, daß diese mittelelbische Bevölkerung seit jener nach Westen gerichteten Bewegung nur eine geringe gewesen sein mag, indem von den aus- und durchziehenden Germanenstämmen nur vereinzelt Teile in den altheimischen Wohnstätten an der mittleren Elbe sitzen geblieben waren. Von ihnen aber ist, eben weil sie so unbedeutend gewesen, auch nicht die geringste Kunde auf uns gekommen, und ebensowenig läßt sich eine Spur davon finden, ob und inwiefern von ihnen jene Handelsbeziehungen, die schon in vorgeschichtlicher Zeit, dem Elblauf unsrer Gegenden folgend, vorhanden waren, aufrecht erhalten und fortgepflanzt worden sind. Daß aber diese ehemals von zahlreichen und mächtigen Germanenstämmen besetzten mittleren Elbgebiete jetzt thatsächlich lange Zeit nur gering bevölkert waren, erkennt man an der nun folgenden Besitzergreifung dieser Gegenden durch die Slaven.

Ganz unbemerkt nämlich, ohne Kampf und in einzelnen Teilen, aber wohl immer dichter aufeinander folgend, schoben sich die Slaven von Osten her in jene Elbgegenden hinein und bis zur Saale vor und erscheinen dann im ersten Drittel des 7. Jahrhunderts als die Herren des Landes.⁵⁾ Diese Art der Besitzergreifung war aber nur möglich, wenn die von den Slaven vorgefundene Bevölkerung zu gering war, um den Eindringenden einen geschlossenen Widerstand entgegenzusetzen. Jene germanischen Völkerreste gingen jetzt vielmehr in dem der Zahl nach überwiegenden neuen Volkselemente auf.

¹⁾ Reichardt, Versuch einer Geschichte der Meißnischen Lande in den ältesten Zeiten; Abhandlung zum Jahresbericht des königlichen Realgymnasiums zu Annaberg 1894/95, p. 7 und 8.

²⁾ Reichardt, a. a. O., p. 8 ff.

³⁾ Derselbe, a. a. O., p. 7.

⁴⁾ Selbst Avarn sind in der zweiten Hälfte des 6. Jahrhunderts in diese Gegenden vorgebrungen und haben sich in wiederholten Kämpfen an der Elbe mit dem Frankenkönig Sigibert gemessen; vergleiche Reichardt, a. a. O., p. 10 f.

⁵⁾ Reichardt, a. a. O., p. 11 f.

Von dem Augenblick an aber, wo sich wieder in unsern Elbgegenden eine dichtere, geschlossene Bevölkerungsmasse vorfindet, bringt nun auch sofort wieder die erste Kunde von Handelsbeziehungen der obern Elbgebiete an unser Ohr. Nachdem seit dem furchtbaren Kampfe bei Burgscheidungen im Unstruthale im Jahre 531 die Macht der Thüringer vor der vorwärts drängenden Wucht des Frankenreiches zusammengebrochen war und sich die fränkischen Grenzen bis zur Saale herüber vorgeschoben hatten, mochten fränkische Händler zum ersten Male die Saalgrenze überschritten und die nach der Elbe zu liegenden Gegenden aufgesucht haben, indem sie die uralten Verkehrswege, die der Elbe zustrebten und bei der wenn auch dünnen Bevölkerung noch nicht ganz in Vergessenheit geraten waren, wieder aufschlossen. Und als dann mit dem Ausgang des 6. und Anfang des 7. Jahrhunderts die slavische Einwanderung in die Gegenden zwischen Elbe und Saale immer intensiver wurde, da steigerte sich sicherlich auch der vom fränkischen Westen durchs Thüringerland gegen die Elbe vordringende Handelszug. Denn aus dem Jahre 623 bereits wird uns in Fredegars Chronik berichtet, daß ein fränkischer Händler Namens Samo mit mehreren andern Kaufleuten zu den Wenden gekommen sei, um daselbst Handelschaft zu treiben.¹⁾ Das slavische Wendenvolk jener Zeit aber haben wir in Böhmen, also auch im Gebiet der obern Elbe zu suchen.

Der weitere, gleichfalls von Fredegar berichtete Umstand aber, daß dieser fränkische Kaufmann Samo die böhmischen Wenden in dem damals gerade ausbrechenden, siegreichen Freiheitskampf gegen die Knechtung durch die Awaren führte und darnach von den Befreiten zum König erkoren wurde, läßt auf eine hervorragende Bedeutung schließen, welche sich die fränkische Händlerschaft unter jenen Slaven Böhmens schon vorher erworben hatte. Und wenn dann Fredegar ferner cap. 68 berichtet, daß sieben Jahre darnach die fränkischen Kaufleute in Samos Reich getötet und ihrer Habe beraubt wurden, daß dann in dem darüber ausbrechenden Kriege der austrasische Frankenkönig ein gewaltiges Heer gegen Samo und die Wenden ins Feld rücken und in drei Abteilungen gegen sie ziehen ließ, das aber völlig geschlagen wurde, und daß schließlich die Wenden nach der siegreichen Abweisung jenes Angriffes oftmals verheerend in Thüringen und die übrigen fränkischen Gaue einfielen, so kann man aus alledem den Schluß ziehen, daß der fränkische Handel in jenem obern Elbgebiete bereits eine hervorragende wirtschaftliche Bedeutung für das Frankenreich gehabt haben muß. Denn wegen der Ermordung und Ausraubung einiger Kaufleute allein unternahm man auch damals nicht einen so groß angelegten Feldzug, und ebensowenig waren die nachherigen Einfälle der Wenden in fränkisches Gebiet bloße Beutezüge. Die beiderseitigen wirtschaftlichen Interessen vielmehr stießen hier aufeinander: der Frankenkönig unternahm jenen Feldzug, um die durch Samo gefährdete Handels Herrschaft der Franken im Osten zu retten; die Wenden drangen wiederholt in die östlichen Grenzgegenden des Frankenreiches ein, nicht bloß um zu rauben und zu plündern, sondern auch, um den neugeschaffenen Eigenhandel gegen den immer wieder vorwärts strebenden fränkischen Handelsstrom zu schützen, um den fränkischen Händler von den slavischen Elbländern abzu drängen.

Während aber alle diese von Fredegar überlieferten Thatfachen uns nur zeigen, wie mit der Neubevölkerung des obern Elbgebietes und mit der Ausbreitung der Frankenherrschaft nach Osten zu auch der Handel sich wieder in die Elbgegend vorschob, so zeigt uns eine weitere, jenem Berichte angefügte Notiz Fredegars, daß selbst die nördlich von den böhmischen Wenden, also die im heutigen Sachsen wohnenden Sorben von jenen Vorgängen berührt wurden. Darnach überantwortete nämlich Dervanus, der Herzog der Surbier, „eines Volkes von slavischem Stamme, das bisher zum Frankenreiche gehört hatte, sich mit den Seinen der Herrschaft Samos“. Also die Sorben, die unmittelbaren nördlichen Nachbarn der böhmischen Wenden, suchten Anschluß an den verwandten Volksstamm, mit dem sie durch die Elbe verbunden waren, um sich der fränkischen Herrschaft zu entziehen. Und sollte sich diese Herrschaft

¹⁾ Fredegar chron. 48; nach Mon. Germ. SS. Merov. II: homo quidam nomine Samo natione Francus . . . plures secum negotiantes adscivit ad exercendum negotium in Sclavos, cognomento Winidos perrexerit.

der Franken über die Sorben, von der Fredegar in jener viel umstrittenen Stelle berichtet, nicht auf den herrschenden Einfluß des fränkischen Handels beschränken lassen, der sich seit einigen Menschenaltern von der Saale aus durch sorbisches Gebiet nach der Elbe zu vorgeschoben hatte und dem jener Sorbenherzog immer noch lieber eine Unterordnung unter den handelsmächtigen Fürsten des stammverwandten Nachbarvolkes vorzog? Mit dieser Auffassung aber wäre eine Vermittlung zwischen der Meinung von Zeuß,¹⁾ daß jene Bemerkung Fredegars von der bisherigen Zugehörigkeit der Sorben zum Frankenreiche wohl nicht so genau zu nehmen sei, und derjenigen Schafarik's,²⁾ daß Fredegars Worte eine bloße Prahlerei enthalten, geschaffen, während zugleich auch Platners³⁾ Ansicht, daß früher die Grenze des Frankenreiches bis an die Elbe gegangen sei, eine Einschränkung erführe.

Daß man diese Herrschaft der Franken wirklich als fränkische Handels Herrschaft in den Slavengebieten auffassen kann, dafür spricht auch eine andere Beobachtung. In der gleichfalls von Fredegar an jener Stelle berichteten Verhandlung Samos mit Sycharius, dem Abgesandten des austrasischen Königs Dagobert, läßt der fränkische Gesandte unter andern „ungeeigneten Worten, die ihm nicht aufgetragen waren“, auch die Behauptung fallen, „Samo mit seinem ganzen Volke habe dem Dagobert dienstbar zu sein.“ Daraufhin erwidert der Wendenkönig: „Das Land, das wir inne haben, und wir selbst sind Dagoberts, jedoch nur im Fall er Freundschaft mit uns bewahren will.“ Also auch hier begegnen wir aus Frankennunde der Behauptung von der Frankenherrschaft im Wendenlande, finden sie aber sogleich als nicht mit den tatsächlichen Verhältnissen übereinstimmend bezeichnet und von Samo auf das rechte Maß, auf die gegenseitigen Interessen zurückgeführt. Die Franken hatten eben als das kulturell und wirtschaftlich fortgeschrittenere Volk in jene neubesiedelten und neuerschlossenen Gebiete der obern Elbe den Handel gebracht und ihn bisher dank der „Freundschaft“, d. h. doch wohl vertragsmäßig, allein ausgeübt, bis eben jener Samo, mit kaufmännischem Blicke den wirtschaftlichen Fortschritt der Slaven erkennend, den rechten Augenblick ergriff, um sich und die seiner Führung vertrauenden Wenden von jener Art fränkischer Herrschaft zu befreien. Daß aber die Angehörigen eines wirtschaftlich höher stehenden Volkes bei einem andern, wirtschaftlich weniger entwickelten Volksstamme auch in jener Zeit schon vertragsmäßig den ausschließlichen Handel betreiben und damit in diesem Volke einen bedeutamen Einfluß erlangen können, dafür spricht außer allgemeinen handels- und völkergeschichtlichen Beobachtungen auch jener bereits oben erwähnte, von Tacitus berichtete Fall, der demjenigen Samos sehr ähnlich ist. Auch dort werden bereits am Anfang unsrer Zeitrechnung bei der Eroberung von Marbods Königsburg in diesem germanischen Herrscherstamme, also in unmittelbarer Nähe des Königs, römische Provinzialen angetroffen, die als *lixae ac negotiatores* das *ius commercii*, die Berechtigung, Handel zu treiben, dahin geführt und daselbst heimisch gemacht hatte.

Jedenfalls zeigen aber alle jene Nachrichten Fredegars, daß damals die elbanwohnenden Wenden und Sorben zu den Franken in eine Feindschaft gerieten, deren Veranlassung sicherlich mit den auf die Elbgegenden hinweisenden Handelsverhältnissen zusammenhängt.

Für die nächstfolgende Periode deuten nun zwar die Quellen, soweit sie die Berührung des in der Ausbreitung begriffenen Frankenreiches mit der Slavenwelt der Elbgegenden erwähnen, auch nicht im mindesten darauf hin, daß Handelsinteressen, namentlich solche, die mit der Elbe zusammenhängen, bei diesen Kämpfen zwischen Deutschen und Slaven eine Rolle gespielt hätten; und doch ist man versucht, derartige Beweggründe in der Art und Ausdehnung, sowie in dem nächsten Resultat dieser Grenzkriege zu suchen. Während der schweren inneren Kämpfe, die im Verlauf des 7. Jahrhunderts das Frankenreich erschütterten und aus denen sich bis zur Mitte des 8. Jahrhunderts das karolingische Königtum emporrang, war naturgemäß das Interesse vom slavischen Osten völlig abgelenkt, und so entziehen sich die

¹⁾ Zeuß, die Deutschen, p. 638. Anm.

²⁾ Schafarik, Slavische Altertümer II, 513.

³⁾ Forschungen zur deutschen Geschichte XVII, p. 419 ff.

Vorgänge in diesen Gegenden unserm Blicke gänzlich. Aber schon gegen Ende dieses Zeitabschnittes, als die ostfränkische Kirche unter der Förderung der karolingischen Hausmeier entstanden war und zahlreiche kirchliche Stiftungen auch das Thüringerland mit in ihr Wirtschaftsleben hineinzogen, mußte die slavische Nachbarschaft wieder von der Verwaltung des Ostfrankenreiches ins Auge gefaßt werden. In der That setzt nun auch der folgende Zeitabschnitt sofort wieder mit Berührungen zwischen Deutschen und Slaven ein, die den Anfang einer langen Reihe von Kämpfen bilden, um schließlich mit der Besitzergreifung des slavischen Elbgebietes durch die deutsche Herrschaft zu enden. Der Zug Pipins des Jüngeren gegen die Sachsen im Jahre 747, bei welchem er von den „Königen der Wenden“¹⁾ unterstützt wurde, zeigt zum ersten Male wieder die Berührung der deutschen und slavischen Interessen im Ostgebiete. Dann kommt die Zeit Karls des Großen. Bereits im Jahre 782 erfolgte ein Einfall der zwischen Elbe und Saale wohnenden Sorben in Thüringen und Sachsen²⁾ und ward zu jenem verhängnisvollen Kriegszug die Veranlassung, auf dem das Frankenheer dem sächsischen Heerbann im Süntelgebirge erlag. Bald darnach, 789, finden wir wieder Sorben, wohl die an der Mittel- und Unterelbe wohnenden, den Angriff Karls auf die oberelbischen Wilzen von Süden her unterstützen.³⁾ Im Jahre 805 führt Karl d. Gr. mit drei Heersäulen einen Angriff auf Böhmen aus,⁴⁾ und im folgenden Jahre unternimmt des Kaisers gleichnamiger Sohn einen erfolgreichen Vorstoß gegen die Böhmen und Sorben, der ihn im sorbischen Gebiet sogar über die Elbe hinüberführt.⁵⁾ Die Errichtung der fränkischen Mark auf dem Nordgau und der Thüringer Mark an der Saale, Gera und Unstrut war die Folge dieses Feldzuges; Magdeburg und Halle wurden die Hauptstützpunkte des neu erworbenen Besitzes.

Auf der ganzen Elblinie hatte der Kampf getobt; im Norden war die fränkische Herrschaft bis an die Unterelbe vorgerückt, im Süden waren die Elbslaven von Magdeburg an aufwärts bis Böhmen durch fränkische Waffen gedemütigt worden. Daß es sich dabei aber nicht bloß um erobersüchtige Erweiterung des Reiches gehandelt hat, sondern daß dabei sicher auch wirtschaftliche, besonders den fränkischen Handel betreffende Interessen mitgesprochen haben, erkennt man aus den begleitenden Erscheinungen dieser Kämpfe und der folgenden Zeit. Die Anlage eines befestigten Platzes an der Stelle des nachmaligen Halle erfolgte sicherlich nicht nur aus militärischen Rücksichten zur Grenzsicherung; die uralten Salzquellen, von denen die Sorbengebiete an der Elbe und das Böhmerland noch Jahrhunderte lang mit dem mangelnden Gewürz versorgt wurden, mögen wohl bei der Anlage von Halle ebenso berücksichtigt worden sein, wie die kriegerische Notwendigkeit. Ja gerade der Besitz jener Salzquellen war fortan ein politisches Machtmittel der Deutschen; die Vorenthaltung des Salzes konnte leicht als politische Waffe gegen die Sorben und Böhmen benutzt werden und ist thatsächlich noch lange nachher wiederholt als solche gegen die Böhmen angewendet worden.

Magdeburg aber war von vornherein als Stapelort für den nach dem slavischen Osten gerichteten Handel des Frankenreiches bestimmt und bildete mit Bardewiek den Hauptplatz dieses Handels, der, sich an die Unterelbe anlehnend, von da ausging und dem durch das Diederhofener Kapitulare von 805⁶⁾ sein Weg im fränkisch-slavischen Grenzgebiete von Magdeburg aus über Erfurt, durch die Gegend von Bamberg nach Regensburg und Kloster Lorch an der Donau vorgeschrieben wurde.⁷⁾ Fortan aber bildeten nun Magdeburg, Bardewiek und Hamburg, dessen Anfänge auch in jene Zeit fallen, die Punkte, von denen aus der ostfränkische Handel sich immer neue Bahnen brach. Denn von Hamburg aus drang er nach dem bänischen Norden vor; Bardewiek ward der Ausgangspunkt eines

¹⁾ Fredegar. contin. cap. 117.

²⁾ Annal. Einhard. zum Jahre 782.

³⁾ Ann. Laur. zum Jahre 789.

⁴⁾ Chron. Moiss., Ann. Einh. und Ann. Mett. zum Jahre 805.

⁵⁾ Chron. Moiss. zum Jahre 806.

⁶⁾ Capitulare in Theod. villa promulgatum, cap. 13 in Mon. Germ. SS. I, 134.

⁷⁾ Barthel, Geschichte der deutschen Städte I, 67 f. und Hüßmann, deutsche Finanzgeschichte p. 191 ff.

Handelsweges, der über die Elbe hinweg der Ostseeküste zustrebte und den uralten russisch-nordischen Handelsstrom auffing;¹⁾ Magdeburg aber vermittelte dann, wie bereits erwähnt, diese neueröffnete Handelsbewegung weiter nach Süden.

Von Bedeutung aber muß dieser an die Elbe sich anlehrende Handel auch schon gewesen sein, denn das Kapitulare von 805 überweist seine Beaufsichtigung und Sicherung den staatlichen Organen, den fränkischen Grafen der betreffenden Gegenden.

Allein nicht nur nach Norden und Süden zu wurde jetzt die Elbe ein Stützpunkt der erweiterten Handelsbewegung, sondern auch von Westen her strebte ihr der fränkische Handelszug zu; denn schon aus dem Jahre 828 erhalten wir Kunde, daß Nacher Kaufleute die slavischen Gegenden aufsuchten.²⁾

Unter all diesen Umständen nun ist es undenkbar, daß die mittleren und oberen Elbgegenden, also das spätere sächsische und das benachbarte böhmische Elbgebiet, von der neu entstandenen ostfränkischen Handelsbewegung unberührt geblieben sein sollten.³⁾ Die zeitgeschichtlichen Quellen berichten zwar gar nichts davon; den Grund dazu hat man sicherlich in jener Absperrung des Handelsstromes vom slavischen Elbgebiet oberhalb Magdeburgs zu suchen, die durch das Kapitulare von 805 bedingt ist und durch welche ein sorbisch-böhmischer Eigenhandel unterdrückt wurde. Dafür aber wies jene Verordnung selbst die Sorben nach den neu errichteten Stapelplätzen Erfurt und Magdeburg, und der im 10. Jahrhundert bezeugte Handelsverkehr auf und an der Elbe, in den meißnisch-sächsischen Gegenden, der gleichfalls auf Magdeburg und Erfurt hinweist und von dem weiter unten zu sprechen sein wird, hat sicherlich damals seinen Anfang genommen. Jedenfalls waren dadurch die Reime zu der Entwicklung gelegt, welche unser sächsischer Handel in der Folgezeit aufweist.

Der weitere Verlauf der Dinge aber zeigt, daß man deutscherseits nicht bei dem Besitz der untern Elbe stehen bleiben konnte, sondern auch das mittlere und obere Stromgebiet der fränkischen Herrschaft ganz gewinnen mußte. So beginnt eine weitere lange Reihe ebenso blutiger, als wechselvoller Kämpfe zwischen dem östlichen Frankenreiche und den slavischen Völkern des südlichen Elbgebietes, bei denen es sich vor allem um die völlige Unterwerfung der immer wieder abfallenden und nach Thüringen und Sachsen einbrechenden Böhmen und Sorben und um die weitere Ausdehnung der fränkischen Herrschaft in südöstlicher Richtung handelte. Gegen Ende dieses Zeitabschnittes aber, als sich seit Arnulf von Kärnten das ostfränkische oder deutsche Reich von der karolingischen Gesamtmonarchie losgelöst hatte, unter Ludwigs des Kindes und Konrads I. Regierung aber bereits wieder durch innere Wirren und äußere Gefahren dem völligen Zerfall entgegentrieb, da übernahmen die bis nach Thüringen gebietenden sächsischen Ludolfinger die Rettung der vordem im Elbgebiet gemachten deutschen Errungenschaften und führten die alten Slavenkämpfe in jenen Gegenden zunächst für sich und im Interesse ihrer sächsisch-thüringischen Länder fort, um sie dann als Oberhäupter des Reiches unter Heinrich I. und Otto I. mit der Eroberung auch des mittlern und obern Elblandes und der rechtselbischen Slavengebiete und durch die Errichtung der wichtigen slavischen Elbmarken zum vorläufigen Abschluß zu bringen.

Unter diesen nahm aber fortan die Mark Meißen eine hervorragende Stellung ein. Denn während die rechtselbischen Gebiete im Norden seit dem großen Slavenaufstand nach 982 auf lange Zeit der deutschen Herrschaft wieder verloren gingen, blieb die Meißner Mark dauernd das deutsche Vorland, von dem aus in der Folgezeit der Machteinfluß des Reiches gegen den slavischen Osten und Süden verteidigt und aufrecht erhalten wurde.

¹⁾ Halle, Geschichte des deutschen Handels I, 43 ff.

²⁾ Nach Böhmer, *Regesta imperii* I, neubearbeitet von Mühlbacher, Nr. 825, setzen Ludwig der Fromme und Lothar I. unter anderm auch die Reichsbeamten von „Slavinen“ davon in Kenntnis, daß sie die Nacher Kaufleute mit ihren Schiffen in ihren Schutz genommen haben und daß ihnen Zoll- und Abgabefreiheit zu gewähren sei.

³⁾ Hübsch, Versuch einer Geschichte des böhmischen Handels, weiß zwar in den einschlägigen Abschnitten viele genaue Einzelheiten anzuführen, die sich auf den Elbhandel Böhmens in jener frühen Zeit beziehen, bleibt aber durchaus die quellenmäßigen Beweise schuldig.

Seitdem aber so das alte sorbische Daleminzierland zu einem deutschen Reichsgebiet geworden war, zog sich auch der Handel in diese militärisch gesicherten Gegenden, und fortan bildete nun auch die Elbe einen nicht unbedeutenden Faktor in der Handelsentwicklung der Mark Meißen. Hatte da schon zur Zeit Ottos I. der deutsche Handel in Magdeburg eine bedeutende Ausdehnung gewonnen, so daß daselbst Markt und Münze¹⁾ entstanden waren, Land- und Wasserzölle erhoben wurden²⁾ und Juden und andere Kaufleute ihre Geschäfte betrieben,³⁾ so kann man annehmen, daß dieser Handel Magdeburgs auch damals schon durch die Elbe mit den stromaufwärts liegenden Gegenden der nachmaligen Mark Meißen in Verbindung stand. Denn noch in diesem 10. Jahrhundert begegnen wir einem Zeugnis, das von dem Elbhandelsverkehr in der Mark Meißen selbst berichtet. Das ist eine Verleihungs-urkunde an das Stift Meißen vom 27. Februar 983, in welcher König Otto II. dem Bistum unter anderm die bisher königlichen Zolleinkünfte der Elbstrecke zwischen Belgern und Meißen überträgt.⁴⁾ Dabei ergibt sich aber aus den Worten der Urkunde,⁵⁾ daß jene Zollerhebungen schon vorher stattgefunden haben, daß der bischöfliche Sitz Meißen selbst bereits für seinen Elbverkehr einen Hafen besaß und daß außerdem die genannte Elbstrecke an verschiedenen Stellen von einem lebhaften Handelsstrom gekreuzt wurde. Daraus läßt sich aber im allgemeinen schließen, daß bereits im 10. Jahrhundert der meißnische Handelsverkehr auf und an der Elbe nicht unbedeutend gewesen sein kann.

In den nächsten Jahrhunderten des Mittelalters nahm nun dieser Elbhandel der Mark Meißen die Gestalt und den Umfang an, den er dann das ganze Mittelalter hindurch bis in die Neuzeit, ja bis in den Anfang dieses Jahrhunderts im allgemeinen beibehalten hat, woraus sich erklärt, daß im Nachfolgenden vielfach auch den nachmittelalterlichen Jahrhunderten entstammende Zeugnisse herangezogen werden konnten.

Im Süden Böhmen, nach Norden zu Magdeburg und Hamburg, das wurden nun gleichsam die zwei Pole, zwischen denen sich der meißnisch-sächsischer Elbhandelsverkehr fortan hin und her zu bewegen hatte. Schon ums Jahr 1057 ist der elbabwärts gerichtete Ausfuhrhandel Böhmens mit Getreide bezeugt, indem ein damaliger Böhmenherzog dem neugestifteten Domkapitel zu Leitmeritz den Zoll auf das in Schiffen vorbeigeführte Getreide verlieh.⁶⁾ Aus demselben Jahre erfahren wir ferner, daß umgekehrt meißnische Schiffe verschiedener Größe namentlich Salz, aber auch andere Waren dem genannten Domstifte verzollen mußten,⁷⁾ und im Jahre 1130 geschieht zum ersten Male des Elbzolls bei Tetschen⁸⁾ Erwähnung. Für die von der Elbe geschaffene Handelsverbindung der Mark Meißen mit Böhmen spricht ferner immerhin, daß sich schon im Jahre 1251 ein Meißner als Bürger des aufblühenden Leitmeritz vorfindet,⁹⁾ während das meißnische Kloster Altenzelle bereits im Besitz der bedeutendsten

¹⁾ Stumpf, Reichsanzler II, Urk. Ottos I. vom 9. Juli 965.

²⁾ Stumpf, a. a. O. Urk. Ottos I. vom 27. September 937, vom 28. März 942 und vom 9. Juli 965 für das Moritzkloster zu Magdeburg, den dortigen Zoll betreffend.

³⁾ Stumpf, a. a. O. eine andere Urk. Ottos I. vom 9. Juli 965, in welcher dem St. Moritzkloster in Magdeburg der Königsbann daselbst mit ausdrücklicher Erstreckung auf die Juden und andere Kaufleute geschenkt wird.

⁴⁾ Cod. dipl. Sax. I, 1. no. 33.

⁵⁾ . . . proventus in theloneo, quod ad fiscum nostrum pertinuerat, a civitate, quae dicitur Belgora, usque ad eiusdem Misnensis ecclesiae portum sursum indeque denno per ambas plagas praefati fluminis Albiae deorsum sicque infra praefinitum terminum, ubicunque manus negotiatorum ultra Albim huc illucque sese diverterit.

⁶⁾ Denkschrift über den staatlichen Wasserbau und die Schifffahrt im Königreich Böhmen, herausgegeben vom technischen Departement der k. k. Statthalterei Prag, 1891, p. 5.

⁷⁾ Lippert, Geschichte der Stadt Leitmeritz, p. 23; a. u. d. T. Beiträge für Gesch. Böhmens III. Abteilung, Orts-geschichten II. Bd.

⁸⁾ Urkunde nach Milowec, Böhmen, in „Denkschrift über den staatlichen Wasserbau“, p. 6.

⁹⁾ Lippert, Gesch. der Stadt Leitmeritz nach einer Urkunde bei Erben-Emler, Regesta etc. Bohemiae, in welcher ein Leitmeritzer Bürger Siegfried, genannt von Meißen, als Zeuge vorkommt.

Weinberge bei Lobositz und Czernosek ist,¹⁾ deren Ertragnisse zu Schiffe elbabwärts bis Meissen transportiert wurden.²⁾ Besonders aber zeigt sich die Lebhaftigkeit der Elbhandelsbeziehungen zwischen Böhmen und den meißnisch-sächsischen Landen in einem 1274 an das böhmische Melnik erteilten Privileg³⁾ und in der Entwicklung der böhmischen Städte Leitmeritz und Aussig. Bis gegen das Jahr 1230 hatte sich Leitmeritz zur Stadt emporgearbeitet, indem es zugleich um dieselbe Zeit ein wichtiges Elbstapelprivileg erhielt, bei welchem es sich vornehmlich um die böhmische Getreideausfuhr und den Salzimport handelte.⁴⁾ Schon 1325 mußte dann dieses Leitmeritzer Stapelrecht gegen das aufblühende Aussig in Schutz genommen werden.⁵⁾ Im Jahre 1373 ferner unterstützte Karl IV. den Leitmeritzer, nach Meissen gerichteten Getreidehandel dadurch, daß er die Leitmeritzer Getreideschiffe von allen Zollabgaben bis nach Pirna hinab befreite und sie dem besondern Schutz der Pirnaer Bürger empfahl.⁶⁾ Auch König Wenzel erneuerte 1391 dieses Leitmeritzer Stapelprivileg noch einmal;⁷⁾ aber bereits im Jahre 1409 hob er dasselbe, wenigstens soweit es sich auf das die Stadt passierende Getreide bezogen hatte, wieder auf und entschädigte die Leitmeritzer durch ein sogenanntes Ungelt.⁸⁾

Mit der Getreideausfuhr Böhmens nach Sachsen hing weiter der böhmische Handel mit Malz zusammen, das von meißnischen Händlern in Raudnitz, Leitmeritz und Aussig aufgekauft und zu Schiffe nach den sächsischen Elbplätzen verfrachtet wurde.⁹⁾ Ebenso versorgte der böhmische Elbhandel das benachbarte Sachsen, besonders den Dresdener Markt, mit Wein, Obst, Butter, Käse und andern Lebensmitteln.¹⁰⁾

Welche Bedeutung man aber böhmischerseits dieser Elbhandelsverbindung des Landes mit dem benachbarten meißnischen und den übrigen mittel- und niederelbischen Gebieten schon frühzeitig beimaß, erkennt man einerseits aus den immer wiederkehrenden Versuchen der böhmischen Landesherrschaft, durch Anlegung eines Kanals zwischen Moldau und Donau eine Verbindung des Donau- und Elbverkehrs zu schaffen, und andererseits an den gleichfalls schon früh begonnenen Flußregulierungen an der Moldau und böhmischen Elbe, durch die man wenigstens den direkten Schiffsverkehr von der Elbe nach der Landeshauptstadt Prag zu ermöglichen bestrebt war.

Den Plan eines Moldau-Donau-Kanals hatte bereits Karl IV. im Jahre 1375 in Angriff genommen.¹¹⁾ Ferdinand I. kam gleichfalls darauf zurück,¹²⁾ auch Wallenstein beschäftigte sich damit. Ebenso tauchte dieses Kanalprojekt unter Maria Theresia und seitdem bis zum Jahre 1809 wiederholt

¹⁾ Lippert, a. a. O. p. 133.

²⁾ Vergl. Martin, die Elbzölle und der Elbhandel, im Jahresbericht der Sektion Dresden des Gebirgsvereins für die sächsisch-böhmische Schweiz, 1882, p. 44.

³⁾ Lippert, a. a. O. p. 54, Urkunde Ottokars vom 24. November 1274, nach welcher die königliche Leitzgebirgsstadt Melnik die Erlaubnis erhält, mit vier Schiffen Salz, Feringe und andere Sachen herbeizuführen. Im Jahre 1352 bestätigte dann Karl IV. dieses Privileg und befahl zugleich den Richtern von Raudnitz, Leitmeritz, Aussig, Tetschen und Pirna, sowie den Burggrafen auf Königstein und Schreckenstein, die Melniker nicht gegen das Privileg zu hindern; vergl. Cod. dipl. II, 5, p. 358, no. 37.

⁴⁾ Denkschrift über den staatlichen Wasserbau, p. 6.

⁵⁾ Lippert, a. a. O. p. 48 nach einer Urkunde no. 4 des Leitmeritzer Stadtarchivs.

⁶⁾ Derf., a. a. O. p. 56 nach Urkunde no. 11 des Leitmeritzer Stadtarchivs.

⁷⁾ Derf., a. a. O. p. 607 nach Urkunde no. 17 des Leitmeritzer Stadtarchivs.

⁸⁾ Derf., a. a. O. p. 66 nach Urkunde no. 25 des Leitmeritzer Stadtarchivs.

⁹⁾ Diesen Malzhandel bezeugt eine Urkunde vom 5. Mai 1478; vergl. Cod. dipl. II, 5, p. 455, no. 175. Im Jahre 1526 aber vereinigten sich jene drei böhmischen Plätze dahin, keine trockene Gerste mehr an Meißner Händler zu verkaufen oder überhaupt nicht unterhalb Aussig hinauszulassen; vergl. Lippert, a. a. O. p. 333.

¹⁰⁾ Nach Cod. dipl. II, 5, p. 170 böhmischer Wein in Dresden. — Königl. Sächs. Haupt-Staatsarchiv (H. St. A.) Loc. 10 733, Acta, Beschaffenheit des Zolls und Geleits und verschiedene Zollstätten im Churfürstenthum Sachsen betr., Fol. 60, erwähnt zum Jahre 1526 den Obst-, Butter- und Käsehandel der Aussiger nach Dresden.

¹¹⁾ Vergl. Weber, die böhmische hydrotechnische Privatgesellschaft, in Mitteilungen des Vereins für Geschichte der Deutschen in Böhmen, 29. Jahrgang Heft 4, p. 321 ff.

¹²⁾ Buchholz, Geschichte Ferdinands I., Bd. IV, p. 328.

auf, ohne jedoch zur Ausführung zu gelangen.¹⁾ In gleicher Weise war man seit Ferdinands I. Zeit fast unausgesetzt bemüht, durch Stromregulierungen böhmischerseits den Schiffsverkehr von der Elbe durch die Moldau nach Prag zu lenken.²⁾ Und in der That entwickelte sich denn auch ein direkter Schiffsverkehrsverkehr zwischen Böhmen und Hamburg seit dem 16. Jahrhundert immer mehr³⁾ und warf naturgemäß auch einen mittelbaren Vorteil für das sächsische Elbgebiet ab.

Von ebenso großer Bedeutung war es aber auch für die meißnisch-sächsischen Lande, daß sie durch die Elbe mit dem Norden Deutschlands und mit der See in Verbindung standen. Bereits im 13. Jahrhundert sind da die meißnischen Kaufleute auf dem Hamburger Markte derart heimisch, daß ihnen nebst andern Händlern aus den Elbgebieten besondere Zollvergünstigungen daselbst gewährt werden.⁴⁾ Ja selbst schon über See scheinen die meißnischen Kaufleute in jener Zeit gehandelt zu haben, indem sie an dem lebhaften Getreideexport binnenländischer Städte nach Flandern teilnahmen, der seit dem 13. Jahrhundert durch die Süderelbe mit Umgehung Hamburgs betrieben wurde und letzteres schließlich zu einem Kezß von 1458 veranlaßte, nach welchem alles oberländische, zur Ausfuhr bestimmte Getreide nur die Elbe hinabkommen durfte und Hamburg berühren mußte.⁵⁾ Ein weiteres Zeugnis für diesen frühzeitigen Elbhandelsverkehr der meißnischen Lande nach Norden, der Zeit von 1292 angehörig, liefert ein Bittgesuch der Bürger von Frosa, Schönebeck, Calbe und Barby an den Bischof von Meißen, ihre Handelsgeschäfte in Pirna, namentlich den Verkauf von Salz und den Einkauf von Holz, in der herkömmlichen Weise betreiben zu dürfen.⁶⁾

Seit der Durchführung des Hamburger Stapels im 15. Jahrhundert, besonders aber seit dem Abschluß eines Schiffsverkehrsvertrages zwischen Hamburg und Magdeburg am 26. Februar 1538, in welchem man sich die Niederlagsrechte gegenseitig garantierte,⁷⁾ wurde dann allerdings der direkte Elbschiffsverkehr Sachsens nach Hamburg unterbunden und fand nun in der Hauptsache sein Endziel zu Magdeburg. Das läßt sich auch aus dem Umstande schließen, daß noch im 17. und 18. Jahrhundert nur die Dresdner Schiffer dem Umladezwang in Magdeburg nicht unterworfen waren und daß bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts sogenannte Reihe- oder Börtelfahrten zwischen Magdeburg und Dresden bestanden.⁸⁾ Gänzlich jedoch hörte der direkte Schiffsverkehr zwischen Sachsen und Hamburg nicht auf. Denn bereits um diese Zeit schickte auch Pirna wieder alljährlich einige Schiffe etliche Male nach Hamburg und verfrachtete beständig große Steinladungen nach Havelberg und Berlin, während die Dresdner Kaufleute gleichfalls regelmäßig zweimal im Jahre, zu Ostern und Michaelis, ihre Frachtgüter auf großen und kleinen Schiffen nach Hamburg beförderten.⁹⁾

¹⁾ Weber, a. a. O.

²⁾ Denkschrift über den staatlichen Wasserbau p. 17 f. 21 f.

³⁾ Nach H. St. A. Cop. Nr. 108 fol. 327 war bereits am Anfang des 16. Jahrhunderts böhmisches Kupfer nach den Seestädten verfrachtet worden. Im Jahre 1557 ferner erteilte K. Ferdinand I. (Denkschrift über den staatlichen Wasserbau, p. 17) einem Prager Handelshause Zollfreiheit für alle zu Schiff auf der Elbe bis in die See beförderten Güter. — Im 17. Jahrhundert wurden allerhand nordische und niederländische Waren von Hamburg aus elbaufwärts nach Böhmen verschifft; nach Leipziger Ratsarchiv XLV, A. 1^a fol. 178 Nr. 8. — In derselben Zeit wurde viel Leimertiger Wein, besonders nach Magdeburg, versandt; vergl. hierzu Lippert, a. a. O. p. 617. — Für 1651 schließlich berichtet die Denkschrift für den staatlichen Wasserbau, p. 22 von einem direkten Schiffsverkehr Prag-Hamburg.

⁴⁾ Lappenberg, Hamburger Urkundenbuch, p. 542 ff., heißt es in der Gräfl. Holsteinschen und Schauenburgischen Zollrolle von 1254–1264: *mercatores marchionis Mynensis et alii mercatores . . . olim dederunt vicissimam marcam ad ungeldum. Post hec autem iam dicti homines et domini Archiepiscopi Magdeburgensis mercatores et ducis de Brunsvic ac ducis Saxonie utuntur speciali iure . . . und weiter unten: habent alia iura.*

⁵⁾ Schmoller, Staats- und sozialwissenschaftliche Forschungen VIII. 5. Heft, Deutsche städtische Getreidehandelspolitik vom 15. bis 17. Jahrhundert, p. 39 ff.

⁶⁾ Cod. dipl. II, 5. p. 330, Nr. 6 und II, 1, p. 242.

⁷⁾ Schmoller, Forschungen VIII, 5. Heft, p. 43.

⁸⁾ Kriele, die Regulierung der Elbschifffahrt 1819/21, p. 8 f.

⁹⁾ Marperger, Ausführliche Beschreibung des Elbstroms (ao. 1726), p. 30 f.

Eine ganz hervorragende Bedeutung aber hatte sicherlich von jeher die Elbe für die Holzflößerei der sächsischen und der benachbarten böhmischen Gebiete. Sowohl von Böhmen aus, als auch in den anliegenden meißnisch-sächsischen Landen wurde die Elbe schon frühzeitig¹⁾ als der natürliche Ab- und Ausfuhrweg für den vorhandenen Holzreichtum benutzt, zumal alle der Elbe zufließenden Nebengewässer es ermöglichten, das Holz auch aus den weiter seitabwärts gelegenen Waldgegenden der Elbe zuzuführen. Daher war von jeher das Bestreben der Landesherren darauf gerichtet, den Flößereibetrieb sowohl auf dem Elbstrom selbst, als den auf den Nebenflüssen zu fördern und zu erleichtern. So enthält ein Saazer Formelbuch des 14. Jahrhunderts mehrere auf die Holzflößerei der Eger bezügliche Urkunden König Johanns von Böhmen.²⁾ Ebenso befreiten die Meißner Markgrafen im Jahre 1410 die Saale bis gegen Weizenfels hin von jedem Floßzoll, weil in ihren Landen Holzangelangung eingetreten war.³⁾ Besonders aber im 16. Jahrhundert erfuhr dann dieser Flößereibetrieb einen bedeutenden Aufschwung. Im Jahre 1521 wurde ein starker Floßgraben im Dorfe Plauen bei Dresden gefaßt, der die Holzflößerei auf der Weißeritz förderte und auf dem namentlich in den wasserreichen Frühjahrsmonaten Tausende von Klastern Scheitholz aus dem Gebirge, besonders aus den Altenberger Amtswäldern nach Dresden heruntergefloßt wurden.⁴⁾ Der Hauptrechen dieser Weißeritzflöße war in Plauen angebracht, der Holzhof selbst dagegen nahe bei Dresden, in der Rosengasse, eingerichtet worden, bis er später, bei Erweiterung der Vorstädte, auch gegen Plauen hinaus, an die Freibergische Straße verlegt wurde.

Gleichfalls im 16. Jahrhundert, 1568, wurde auch der Flößereibetrieb auf der Kirnitzsch eingerichtet;⁵⁾ 1577 schloß man sächsischerseits mit Christoph v. Schleinitz auf Rumburg einen Vertrag über 2000 Acker Holz an der Kirnitzsch, nahe an den Hohnsteinschen Wäldern, ab, und 1588 wurde der Holzhof in Schandau angelegt. In Hinterhermsdorf, wo ein Floßmeister stationiert wurde, und in Rixdorf warf man die Hölzer in die Kirnitzsch; bei Schandau, wo der Geleitsmann zugleich als Floßschreiber fungierte, wurden die Hölzer im „Bindehaus“ gebunden und von da weiter elbabwärts gefloßt.

Unterhalb Schandau, bei Wendischfähre, wurde das auf der Polenz herabgefloßte Holz gebunden, ein Flößereibetrieb, der aber schon vor der Mitte des 18. Jahrhunderts wieder aufhörte, weil seitdem das oberländische Holz in Bautzen und auf andern Märkten der Oberlausitz Absatz fand. Und schließlich führte auch eine Königsteiner Flöße ihr Holz der Elbe zu, das teilweise auf einer Schleuse, die von einem oberhalb Cunersdorf gelegenen Teiche gespeist wurde, teilweise auf dem Hammerbach bei Hermsdorf bis hinter die Königsteiner Papiermühle gefloßt wurde, wo sich Schleuse und Bach vereinigten.

So bot dieser Flößereibetrieb auf den Zuflüssen der Elbe, der zunächst für die Holzversorgung der elbangelegenen Städte und Ortschaften diente, diesen zugleich auch Gelegenheit zum Holzhandelsgeschäft. Und dieses Interesse hatten auch die im 16. und 17. Jahrhundert mehrfach wiederholten kurfürstlichen Mandate im Auge; darnach mußten nämlich diejenigen, welche Holz aus Böhmen herbeiführten, dieses in Dresden und Meissen während des Sommerhalbjahrs von früh 4 bis mittags 12 Uhr zu feilem Kaufe stehen lassen.⁶⁾

Für die frühzeitige Bedeutung des meißnisch-sächsischen Elbhandels aber spricht vor allem die Entwicklung namentlich Pirnas und Dresdens zu immerhin ganz ansehnlichen Handelsplätzen; und

¹⁾ Schon der Pirnaer Zolltarif von 1325 — Cod. dipl. II, 5. p. 337 ff. no. 15. — giebt eingehendes Zeugnis von der auf der Elbe betriebenen Holzflößerei.

²⁾ Mitteilungen des Vereins für Geschichte der Deutschen in Böhmen XXIX, 1. no. 7., Urk. vom 10. Okt. 1335: Johannes rex donat quod ligna per Egram flumen transeuntia sine telonio transire debeant. In no. 13 dagegen, einer Urkunde vom 6. Juni 1336, wird der Floßzoll auf der Eger der Stadt Saaz wieder übertragen.

³⁾ Sammlung vermischter Nachrichten zur sächsischen Geschichte VI, 221 ff.: Historie von den sächsischen Holzflößen.

⁴⁾ Sammlung vermischter Nachrichten a. a. O. p. 230 und Marxperger a. a. O. p. 4.

⁵⁾ Sammlung vermischter Nachrichten VI, 231.

⁶⁾ Sammlung vermischter Nachrichten VI, 231.

zwar gelangte da Pirna, durch seine Lage am nördlichen Ausgang des Elbdurchbruchs und durch die landesherrliche Fürsorge des Markgrafen Heinrichs des Erlauchten im 13. und der Luxemburgischen Böhmenkönige im 14. Jahrhundert begünstigt, schon früher zu einer beträchtlicheren Handelsbedeutung als Dresden.¹⁾ Denn es wurde der Hauptstapelplatz für die auf der meißnischen Elbstrecke von Norden und Süden her sich kreuzenden Waren ebenso wie für die Kaufmannsgüter, welche auf den der Elbe zustrebenden Landstraßen verkehrten, und bildete so bald in seinem Hafen und seinen Mauern einen lebhaften Schiffswaren- und Expeditionshandel aus.

Bereits seit dem 13. Jahrhundert, gleich am Anfang seines urkundlich bezeugten Auftretens in der Geschichte ist Pirna, wie sich aus der Erneuerung seiner Privilegienbriefe durch König Johann von Böhmen im Jahre 1325 ergibt,²⁾ eine mit zahlreichen, vornehmlich auf den Handel bezüglichen Vorrechten begnadete Stadt. Da steht neben einer beschränkten Abgabepflicht³⁾ das Recht der Niederlage und Ladung. Aus dem Wortlaut der Urkunde⁴⁾ ist zwar nicht zu erkennen, in welcher Weise dies Recht ausgeübt wurde. Aus einer späteren Urkunde aber vom Jahre 1478⁵⁾ gewinnen wir einigen Einblick in die Handhabung jenes Privilegs. Es handelt sich da um einen Streit zwischen Pirna und Radeberg. Die Radeberger hatten bisher ihr aus Böhmen bezogenes Malz und ihre Gerste im Pirnaer Hafen gleich auf den böhmischen Schiffen gekauft, auf diesen dann bis Loschwitz weiterführen lassen und von da auf Wagen nach ihrer Stadt gefahren. Die Pirnaer aber verlangten, daß Malz und Gerste in ihrer Stadt gekauft und von da direkt zu Lande weiter verfrachtet würde. Man einigte sich schließlich dahin, daß die Pirnaer „widder ir alt herkommen freiheit vnnnd gewonheit“ den Radebergern gestatteten, das Malz und die Gerste, die sie in ihrer Stadt verbrauchten, auf den Schiffen in Pirna zu kaufen, aber nur, wenn die Schiffe zuvor erst „drey tage oder wie lange sich das geburt marckt do gehalten“, mit ihrer Ladung drei Tage lang feilgehalten hatten. Demnach mußten also wohl nach dem ursprünglichen Sinn jenes Privilegs alle den Pirnaer Hafen berührenden Schiffer und, wie sich aus der Urkunde von 1325 ergibt, auch die mit Wagen die Stadt passierenden Handelsleute ihre Waren ausladen und drei Tage in der Stadt selbst feilhalten; dann erst durften sie dieselben wieder verladen und weiter führen, sofern sie nicht in der Stadt selbst oder für auswärts aufgekauft waren. Es erscheint also das Privileg als eine Art Stapel- und Umschlagszwang, durch welchen Handels- und Frachtverkehr zu Wasser und zu Lande an die Stadt Pirna gefesselt werden sollten.

Von Anfang an aber scheint man die Härte dieses Privilegs insofern gemildert zu haben, als man bei der Umgehung desselben bezüglich der Aus- und Umladung neben dem üblichen Zoll, mit dem natürlich nach mittelalterlicher Gepflogenheit die Pirna berührenden Waren außerdem noch belegt waren, eine besondere Abgabe dafür einrichtete, daß man die Waren nicht erst auszuladen, sondern nur gleich auf den Schiffen der üblichen, dreitägigen Verkaufsfrist zu unterwerfen brauchte, um sie dann weiter zu verführen. Denn so hat man wohl das in der Urkunde von 1325 wiederholt vorkommende, von „theloneum“ geschiedene „cambium“ zu verstehen, wenn man die betreffenden Stellen der Urkunde mit einander vergleicht. Da heißt es zunächst: „Quarum quidem exonerationis et onerationis praedictarum fructus in maiori theloneo Meideburgensi de navibus sursum navigantibus oneratis et Pirnensi portui applicatis constitit hoc modo“ z.; darnach: „Item de magna nave ad

¹⁾ Hofmann, Zur Geschichte der Stadt Pirna, p. 18 f., 35 f., 41 f.; daselbst ist auch eingehend von der ursprünglich wechselnden Landeszugehörigkeit Pirnas gehandelt.

²⁾ Cod. dipl. II, 5. p. 337, no. 15, Urkunde vom 20. April 1325.

³⁾ . . . quod de ipsa civitate nostra nobis . . . annis singulis . . . titulo census perpetui seu exactionis viginti quinque marcae argenti Friebergensis ponderis in festo beatae Walpurgis et totidem marcae . . . in festo beati Michaelis . . . debeantur, ipsa civitate a quibuslibet aliis nostris regis vexationibus perpetuo absoluta.

⁴⁾ Quodque mercium exonerationis ac earum oneratio, quae vulgariter niderlag et ladung dicuntur, in ipsa civitate nostra Pirna iuxta consuetudinem hucusque servatam remanere debeant perpetuo haberi.

⁵⁾ Cod. dipl. II, 5. p. 455, no. 175, Urkunde vom 5. Mai 1478.

plenum onerata ascendente dentur ad cambium tres marcae argenti usualis“; und weiter unten: „sal quod mensuratur in Pirn ex nave et ducitur in Bohemiam de centum mensuris . . . duos grossos dabit, sc. Boemicale theloneum; item si sal de curribus ad navem portatur et sursum ducitur, de centum mensuris quatuor grossos solvet; item currus salis adductus cum quatuor equis vel tribus dabit undecim denarios et ad cambium quatuor grossos solvet . . . item biga salis sextum medium denarium pro theloneo et ad cambium duos grossos“ 2c. 2c. Also überall da, wo das zu Schiff oder zu Wagen nach Pirna gebrachte Salz in Pirna umgeladen wird, zahlt es nur Zoll, während da, wo die Umladung in der Urkunde nicht erwähnt wird, neben dem Zoll, theloneum, das „cambium“, d. i. eben die Abgabe für Erlaß der Umladung, erscheint. Und dafür sprechen auch die in einer Vereinbarung zwischen Pirna und Dresden¹⁾ vom Jahre 1392 enthaltenen Worte: „ . . . der nedirlage auf der Elbin, dy wir zeu Pirne lange czeit, alze wir dy vor alder gehabt habin, do se vns keyns insprechin, sundir wen se mit erem getreide zcu vns komen, daz se do mete, alze se an den dritten tag gelegen haben vnd obirschift vnd recht do von getan habin, dornoch farn vnd czihn mogen vnd sullen von vnz vngehendert vnd ane wedirrede.“ Also auch hier ist nur von einer dreitägigen Niederlage und einer Abgabe (obirschift vnd recht) die Rede. Auffällig könnte nur sein, daß bereits in zwei Urkunden²⁾ vom Jahre 1292, die sich auf Pirnas Niederlagsrecht beziehen, immer nur von der *exoneratio navium sive curruum vel quocunque modo fiat*, quae vulgariter *niderlage* dicitur, gesprochen wird, während die spätere, von 1325 stammende Bestätigung der Pirnaer Privilegien ausdrücklich neben der *mercium exoneratio* auch die *oneratio*, quae vulgariter *niderlag et ladung* dicuntur, erwähnt. Aber auch das bestätigt wohl nur die Annahme, daß man sich schon bald nach der ersten Verleihung mit der dreitägigen Verkaufsfrist und dem „cambium“, der Abfindung für unterlassene Umladung, begnügt haben wird, während in der Erneuerung des von Heinrich dem Erlauchten stammenden Privilegs natürlich die ursprüngliche Fassung desselben wieder Aufnahme fand. Und weiter sprechen dafür auch die Worte der Urkunde³⁾ von 1478: „doch das solch schieff“ (nämlich die aus Böhmen kommenden Malz- und Gerstenschnitte, auf denen die Radeberger ihren Braubedarf kauften und von denen die Pirnaer verlangt hatten, daß die Fracht erst ausgeladen würde, damit die Radeberger ihren Aufkauf in der Stadt selbst vollzögen und die Waren von der Stadt aus nach Hause schafften) „zeu Pirne drey tage adder wie vil sich das nach irer freiheit vnnnd aldem herkommen gebure, marckt halden vnnnd theten, das anndere fremde schiffleute von rechts vnnnd alder gewonheit wegen zutun schuldig sein.“

Schließlich zeigen auch die dem 15. Jahrhundert entstammenden Bestimmungen über den Getreidehandel zu Pirna,⁴⁾ daß die Schiffe am Ufer daselbst, in der Nähe des Schiffthors anzulegen und ihre Ladung daselbst drei Tage lang feilzuhalten hatten. Einer besondern Abgabe wird dabei aber nicht mehr Erwähnung gethan. Dagegen erinnern die letzten Bestimmungen jenes Statuts, nach denen Getreide, das zu Schiff wieder von Pirna weggeführt wurde, zuvor in ein anderes Fahrzeug vermesen werden mußte, an den ursprünglichen Umladezwang.⁵⁾

¹⁾ Cod. dipl. II, 5. p. 91, no. 95, Urkunde vom 21. März 1392, und p. 373, no. 57.

²⁾ Cod. dipl. II, 5. p. 5 ff., no. 8, Urkunde vom 18. April 1292, und no. 9, Urkunde vom 1. Oktober 1292.

³⁾ Cod. dipl. II, 5. p. 453, no. 175.

⁴⁾ Cod. dipl. II, 5. p. 466, no. 191 ohne Jahr.

⁵⁾ Da heißt es: Ein gast, der getreide kauft hat und wil das uff dem wasser wieder wegfuren, das sol er in einem andern ufer lassen messen, das mag er thun an demselben dritten tage, als ers gewust hat oder darnach wenn er wil. — Auch bringet ein mitbürger oder ein gast getreide her vnd hat gehalten bis an dritten tag, wil er dann uff dem wasser weg faren, so sol er lassen in einen andern kahn messen, also wol als ein gast, vnd fare dann in gottes nahmen.

Daneben gewährte jenes alte Privileg den Einwohnern von Pirna besondere Handelserleichterungen durch Befreiung von Zoll oder durch Ermäßigung desselben,¹⁾ während Auswärtigen verschiedene Handelsbeschränkungen zu Gunsten der Bürger auferlegt wurden.²⁾ Und schließlich erteilte jene Erneuerung der alten Pirnaer Privilegien von 1325 dem Richter und den Geschworenen der Stadt das Recht, Personen und Güter der Burggrafen von Dohna innerhalb des städtischen Weichbilds zu verfesten und mit Beschlagnahme zu belegen, für den Fall, daß ein Bürger der Stadt bei jenen in einer Klagsache gegen einen der Dohnaischen Unterthanen kein Recht erlangen könnte.³⁾ Daß es sich dabei vor allem um vergeblich beim burggräflichen Gericht eingeklagte, dem Handelsverkehr entstammende Schuldforderungen handelte, erkennt man aus einem im Jahre 1336 von König Johann von Böhmen erteilten Privileg, durch welches das bisherige Verfestungsrecht der Pirnaer erweitert und verallgemeinert wurde,⁴⁾ und aus einer vom Landgrafen Friedrich im Jahre 1423 erteilten Befugnis der Stadt Pirna, ein beschleunigtes, bereits 14 Tage nach der Ausklagung zu eröffnendes Arrestverfahren eintreten zu lassen.⁵⁾

Wenn nun aber alle diese Vorrechte, sowie der in jenem Privilegienbrief von 1325 enthaltene, höchst ausführliche Pirnaer Wasser- und Landzolltarif, wie die Urkunde selbst angiebt, bereits von Markgraf Heinrich dem Erlauchten, also wenigstens in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts erteilt wurden, so setzt das mit Sicherheit voraus, daß sich bis dahin der Handel des an der Elbe gelegenen Ortes bereits zu seiner vollen Bedeutung entwickelt haben mußte. Aber auch noch andere Privilegien Pirnas geben Zeugnis für die Handelsbedeutung der Stadt in jener frühen Zeit. So ließ König Johann von Böhmen bereits 1326 der Stadt das Ueberfahrtsrecht über die Elbe übertragen,⁶⁾ und aus einem Pirnaer Fährgeldtarif vom Jahre 1451 erkennt man, daß durch diese Fährre das ganze Jahr hindurch bei großem und kleinem Wasserstande ein starker Handelsverkehr über die Elbe vermittelt wurde. Denn außerdem, daß in dem Tarif Wagen mit dem verschiedensten Massen- und Centnergut, d. h. Kaufmannswaren, erwähnt werden, hatte der Fährmeister nach diesem Tarif alljährlich auch insgesamt 10 Schock 6 Groschen an verschiedene Empfänger zu entrichten.⁷⁾ Ebenso weist die landesherrliche Gewährung eines Brücken- und Wegegeldes an die Stadt Pirna auf einen namhaften, die Stadt berührenden Wagenverkehr hin,⁸⁾ während eine Eingabe der Ratmannen und Geschworenen Pirnas an Kurfürst Friedrich II. im Jahre 1460 zeigt, daß die Elbhandel treibenden Bürger der Stadt von alters her in Magdeburg das Vorrecht genossen, statt der üblichen Geleitsabgaben in Geld ein Paar Semmeln für einen Groschen, ein Paar Handschuhe und einen Glefenschaft entrichten zu dürfen.⁹⁾

¹⁾ *Civis, heißt es, propriam habens in ea, sc. civitate Pirnensi, domum decem marcas argenti valentem . . . de mercimoniis quibuscunque, quae in curru vel curribus propriis adduxerit, nec thelonio nec cambio praenotatis ad aliquod exinde persolvendum debitum sit astrictus . . . item civis propria carens domo et contributiones de quinque marcis faciens ius theloni et cambii solvet in media parte tantum.*

²⁾ *Nullus extraneus sive advena in secunda feria ducat currus suos cum sale super forum citra viam lapideam. — Idem advena adducens pisces ad vendendum stabit per totam diem primam in foro et secunda die usque ad nonam, antequam pisces suos vendet singulariter et divisim. Item advena adducens annonam quaecunque statim debet vendere secundum statuta civitatis et in nullam domum eandem aliquatenus reponendo; si autem in domum aliquam reposuerit statuta civitatis violando, dabit civitati quinque solidos.*

³⁾ *Indulgemus praeterea nostris civibus . . . quod quandocunque eorum aliquis per nobiles viros de Donyen de ipsorum hominibus quibuscunque iustitiam pro causis suis non fuerit debitam consecutus, extunc in restaurum huiusmodi iustitiae consequendae eorundem nobilium homines cuiuscunque status et conditionis extiterint ac eorum res in ipsa civitate nostra Pirnensi detinere proinde et occupare valeant ac etiam arrestare.*

⁴⁾ *Cod. dipl. II. 5. p. 351, no. 25, Urk. v. 5. Januar 1336: . . . ut quicunque dominorum seu incolarum terrae pro eorum negotiis in dicta civitate debita contraxerint et eadem debita suis creditoribus civibus Pirnensibus elapso solutionis termino non persolverint seu cum ipsis super dictis debitis non concordaverint, res etc. etc.*

⁵⁾ *Cod. dipl. II. 5, p. 399, no. 91, Urk. v. 21. März 1423.*

⁶⁾ *Cod. dipl. II. 5, p. 392, no. 16.*

⁷⁾ *Ibid. p. 427 f. no. 128.*

⁸⁾ *Ibid. p. 464, no. 186, Urk. v. 24. Januar 1482.*

⁹⁾ *Ibid. p. 434 f., no. 141, Urk. v. 12. März 1460.*

Ferner sprechen auch die wiederholt vorkommenden, mit dem Handel zusammenhängenden Streitigkeiten Pirnas, beziehentlich der den Pirnaern dabei von den Landesherren gewährte Schutz dafür, daß der Handel dieser sächsischen Elbstadt im Mittelalter nicht ganz unbedeutend gewesen sein kann. So wurden im Jahre 1359 Pirnaer Kaufleute, wenn sie in Handelsgeschäften aus Böhmen zurückkehrten, trotzdem sie ihre zu Wasser oder zu Lande vorausgeschickten oder nachfolgenden Kaufmannsgüter in Rniniz oder Tetschen verzollt hatten, von den Herren von Wartenberg auf Tetschen noch mit einem Zoll für sich oder ihre Pferde — sie reisten also auch zu Roß — beschwert, durch Kaiser Karl IV. selbst aber gegen diese Unbill geschützt.¹⁾ Und als dann fünfzig Jahre später wieder einmal ein Herr Sigmund von Wartenberg auf Tetschen das Getreide, die Wagen, Pferde, Heringsladungen und andere Güter der Pirnaer Bürger mit Beschlagnahme belegte, um sich dafür schadlos zu halten, daß ihm von einem meißnischen Lehnsmanne verschiedenes geraubt worden war, da nahmen sich die Landesherren gleichfalls der Pirnaer Bürger an und sorgten dafür, daß ihr Lehnsträger seine Feindseligkeiten gegen Tetschen einstellte.²⁾ Ja selbst die Bemühungen der benachbarten Elborte, das Pirnaer Stapel- und Umschlagsprivileg zu durchbrechen,³⁾ zeugen dafür, daß Pirnas Handel im Mittelalter ein nicht unbedeutender gewesen sein kann. Obwohl dann mit der Zeit der Wert dieses Privilegs vermindert wurde, indem Dresden selbst ein Niederlagsrecht erhielt und auch andere Elborte, zumal Schandau, sich trotz Pirnas Widerspruch lebhafter am Elbhandel beteiligten und sogar die Schiffsknechte durch unerlaubten Vertrieb heimlich mitgeführter Waren die Pirnaer Händler schädigten,⁴⁾ so erhielt sich doch der Elbhandel Pirnas fortgesetzt im allgemeinen auf gleicher Höhe, so daß Marperger in seiner „ausführlichen Beschreibung des Elbstroms“, p. 32, im Jahre 1726 noch sagen kann: „Pirna schickt jährlich ein oder mehr Schiffe etliche Mal direkt nach Hamburg und treibt großen Handel mit Quader- und Mühlsteinen, von denen große Schiffsladungen die Elbe hinab bis Havelberg und von da bis nach Berlin gehen.“⁵⁾

Ähnlich wie Pirna, so hat aber auch Dresden schon frühzeitig durch seine Lage an dem schiffbaren Strom eine beachtenswerte Handelsbedeutung erlangt. Schon die beiden ältesten auf uns gekommenen Urkunden der Stadt beziehen sich auf Verhältnisse, die mit dem Geschäftsverkehr Dresdens in Zusammen-

¹⁾ Cod. dipl. II, 5. p. 363, Nr. 44, Urkunde vom 16. September 1359.

²⁾ Ibid. p. 121 f., Nr. 135, beauftragen die Markgrafen in einer Urkunde vom 30. Dezember 1409 den Amtmann und Rat zu Dresden, den Heinrich Karas, ihren Lehnsmanne, zu veranlassen, daß er das dem Herrn Sigmund von Wartenberg und dessen Unterthanen geraubte Gut herausgebe und den verursachten Schaden ersetze, damit die Beschlagnahme der Pirnaischen Güter aufgehoben werde.

³⁾ Des hierher gehörigen Streites der Stadt Pirna mit Radeberg im Jahre 1478 (Cod. dipl. II, 5. p. 455, Nr. 175) ist bereits oben gedacht. Aber schon vorher war es nach Gaußsch, älteste Geschichte der sächsischen Schweiz, p. 48, im Jahre 1452 zu einem Streit darüber gekommen, daß Pirna auf Grund seiner alten Niederlagsgerechtigkeit das Getreide, was von Böhmen aus in die Herrschaften Hohn- und Wildenstein gelangte, nicht zu Postelwitz und Schandau ausschiffen lassen wollte, und Kurfürst Friedrich hatte diese Forderung in einem zu Meissen abgeschlossenen Vertrag dahin verglichen, daß den Schandauern nur eine bestimmte Anzahl Rähne und ein gewisses Quantum Getreide zur Ausschiffung bei sich gewährt wurde. Ebenso scheint schließlich ein im königlichen Hauptstaatsarchiv, Loc. 10733, Acta, Beschaffenheit des Zolls und Geleits und verschiedene Zollstätten im Churfürstenthum Sachsen betreffend, Fol. 77, zum Jahre 1488 erwähnter Streit zwischen Heinrich Starschebel und dem Rat zu Pirna wegen der Schifffahrt zu Wehlen aus einer Verletzung des Pirnaer Privilegs im letztgenannten Ort entstanden zu sein.

⁴⁾ Hofmann, zur Geschichte der Stadt Pirna, p. 20, nach einer Aufzeichnung des dortigen Stadtschreibers Nitzschmann vom Jahre 1669.

⁵⁾ Ähnlich hatte im Jahre 1603 ein Leipziger Hans Eckardt, (Leipziger Ratsarchiv XLV. A. 1^b f. 161) berichten können: „In Pirna habe ich einen gewissen Johann Funke angetroffen, der das ganze Jahr auf der Elbe nach Magdeburg hinunter handelt und Hering, Haisfisch, holländischen Käse und Stedfisch mit herauf bringt und die Krämer zu Pirna damit versieht.“

hang stehen.¹⁾ Wenn ferner die bereits 1275 erwähnte Elbbrücke²⁾ schon 1287 als steinerne Brücke³⁾ erscheint, wenn Dresden schon 1295 ein Kauf- und Gewandhaus besitz, in dem auch ausländische, namentlich niederländische Tuche — *panni de Gint* — verschnitten werden und der Tuchverkauf durch landesherrliches Statut fest geordnet ist,⁴⁾ so muß der die Stadt berührende und in ihr herrschende Handelsverkehr sicher ein ganz ansehnlicher gewesen sein. Dafür spricht auch, daß schon am Ausgang des 13. Jahrhunderts der Versuch gemacht wurde, das von Pirna ausgeübte Niederlagsrecht auch für Dresden zu gewinnen,⁵⁾ und daß man von seiten Dresdens nicht eher geruht hat,⁶⁾ als bis das ersehnte Niederlagsrecht im 15. Jahrhundert gewährt wurde. Schon 1443 erteilte Kaiser Friedrich III. den Herzögen Friedrich und Wilhelm von Sachsen die Erlaubnis, in Dresden oder Großenhain „ain gewondliche nyderlage aller kauffmanschacz“ einzurichten.⁷⁾ Am 17. September 1455 übertrug dann Kurfürst Friedrich II. der Stadt das Niederlagsprivileg, nach welchem alle durch das Land nach Böhmen verführten Waren nach Dresden gebracht werden und daselbst in gewohnter Weise Niederlage halten sollten, mit Ausnahme „trocknen Kaufmannschages“, wie Salz, Tuche, Wachs u. a., das durch das Umladen beschädigt werden könnte und daher gegen 1 Groschen „Verrechnung“ der Niederlage enthoben sein sollte.⁸⁾ Pirna sträubte sich natürlich auch jetzt dagegen und ging sogar den Magdeburger Schöppenstuhl um einen Rechtspruch in der Sache an.⁹⁾ Es half aber nichts; Dresden blieb im Besitz seines Privilegs, und auch im 16. Jahrhundert mußte wiederholt vom Landesherrn in dem Niederlagsstreit zwischen Dresden und Pirna vermittelt werden,¹⁰⁾ woraus zu schließen ist, daß der Handels- und Güterverkehr der Stadt zu Wasser und zu Lande stark genug gewesen sein muß, um durch das Niederlagsrecht vorteilhaft zu werden.

Aber auch noch andere Umstände sprechen für die schon frühzeitig entwickelte Handelsbedeutung Dresdens. Hierher gehört vor allem die im Jahre 1361 von den Markgrafen Friedrich und Balthasar vollzogene Übertragung des Salzhandels an die Stadt, wonach alles nach Dresden kommende Salz von der Stadt aufgekauft werden konnte, um von ihr dann im Einzelverkauf weiter vertrieben zu werden.¹¹⁾ Ferner sehen wir die Dresdner am Anfang des 15. Jahrhunderts im Interesse ihres Handels in eine Fehde verwickelt. Im Jahre 1400 war die Burg Schreckenstein nebst dem Aufziger Durchgangs- und Leitmeritzer Marktzoll von ihrem bisherigen Besitzer verpfändet worden. Darüber kam es dann in den nächsten Jahren zu einem Streite, in den auch der Markgraf Wilhelm von Meissen mit hineingezogen wurde. Unter den Unruhen dieser Fehden litt der Handel mit Böhmen, vielleicht wurden auch Dresdner Kaufleute vergewaltigt; jedenfalls unternahmen die Dresdner eine Heerfahrt gegen den

¹⁾ Cod. dipl. II, 5, p. 1, Nr. 1. Urkunde vom 27. März 1260, in welcher Markgraf Heinrich den Bürgern von Dresden gestattet, ihre Schulden, sobald sie in die Stadt kämen, an Pferden oder anderem Besitz bis zum rechtlichen oder glücklichen Austrag ihrer Ansprüche pfänden zu dürfen. — Nr. 2. Urkunde vom 19. November 1271, in welcher Markgraf Heinrich der Stadt den Marktzoll abtritt.

²⁾ Cod. dipl. II, 5, p. 2, Nr. 3.

³⁾ Ibid. p. 4, Nr. 6. Urkunde vom 25. August 1287: *ante pontem lapideum trans Albeam*.

⁴⁾ Ibid. p. 8 f. Nr. 11.

⁵⁾ Ibid. p. 5 ff. Nr. 8 und 9. Urkunden vom 18. April und 1. Oktober 1292.

⁶⁾ Auch der Cod. dipl. II, 5, p. 91, Nr. 95 enthaltene Elbschiffahrtsvertrag zwischen Pirna und Dresden und anderen böhmischen und meißnischen Städten vom 21. März 1392 hängt, insofern er den Pirnaern ihr altes Niederlagsrecht von neuem garantiert, mit diesen Bestrebungen Dresdens zusammen.

⁷⁾ Cod. dipl. II, 5, p. 175, Nr. 222. Urkunde vom 28. April 1443.

⁸⁾ Cod. dipl. II, 5, p. 207, Nr. 275.

⁹⁾ Ibid. p. 438, Nr. 149; um 1462.

¹⁰⁾ Lindau, Geschichte der königlichen Haupt- und Residenzstadt Dresden, p. 246, erwähnt solche Vergleiche zu den Jahren 1520 und 1565.

¹¹⁾ Cod. dipl. II, 5, p. 43, Nr. 59. Urkunde vom 15. Juli 1361. Im Jahre 1609 trat die Stadt das Recht des Salzkaufts an die Regierung wieder ab, nachdem ihr von dieser noch das Jahr zuvor das zeitweilige Recht verpachtet worden war, Salz aus rohem See- oder Boysalz zu siedeln, das seit 1580 von Hamburg nach Dresden verschifft zu werden pflegte. Vergl. hierzu Lindau a. a. O. p. 406 ff.

Schreckenstein, in dessen Besitz wir sie dann vom Juni 1406 bis zum Juli des nächsten Jahres finden.¹⁾ Ebenso deutet das 1398 zwischen Dresden, Meißen und Großenhain einerseits und den Sechsstädten der Lausitz andererseits abgeschlossene Schutz- und Trugbündnis, dem dann im Jahre 1407 auch Pirna beitrug,²⁾ daraufhin, daß auch der Dresdner Handel bedeutend genug war, um in jener unheilvollen Zeit eines solchen Schutzes zu bedürfen.

Und auch spätere Zeugnisse bekunden die Bedeutung des Dresdener Handels. So berichtet der Handelsberichterstatter Hans Eckardt im Jahre 1603 an den Leipziger Rat, daß Dresdner Bürger, Balger Grismacher, Thomas Filder und Sigmund Otto, das ganze Jahr hindurch nach Magdeburg hinab handeln und Wein, Ländische Tuche, Fischthran, Heringe, holländische Käse und Hamburger Sammet herausbringen, womit sie nicht nur den Dresdener Markt, sondern auch das benachbarte Böhmen versorgten, und daß die Dresdener Kaufleute zu Magdeburg ihre ständigen Faktore hätten, deren einer sogar Verwalter im städtischen Niederlagshaus an der Elbe zu Magdeburg sei.³⁾ Besonders nach dem großen Kriege, als die Landwege unsicher waren, gingen dann viele holländische, englische und spanische Waren von Hamburg elbaufwärts nach Dresden und wurden von da weiter in die sächsischen Lande, nach Böhmen und in andere Nachbargebiete verfrachtet.⁴⁾ Und ebenso bezeugt Marperger in seiner Beschreibung des Elbstroms, p. 30 ff., die Lebhaftigkeit des Dresdener Handels für das 18. Jahrhundert. „Dresden hat, sagt er, unter den oberelbischen Städten die erfahrendsten, ansehnlichsten und vermögendsten Kaufleute, fährt regelmäßig zweimal jährlich, Ostern und Michaelis, und auch außergewöhnlich im Sommer, Herbst und Frühjahr, nach der Gelegenheit des Kaufmanns und je nachdem es die einlaufenden Frachtgüter erfordern, mit etlichen großen und auch Anhängeschiffen nach Hamburg und führen dorthin besonders viel Bretter, Potasche, viel Leinwand, Schreibpapier, Steiermärkischen Stahl und Blech, viel Frachtgüter, sonderlich an Garn- und Leinwandfässern, die aus Schlesien und auch von Zittau und Baugen kommen. Zuweilen schickt auch Dresden das in den sogenannten Niederlanden, bei Torgau, Wittenberg, Belgig und Gommern eingekaufte und verladene Getreide (Weizen und Roggen) nach Hamburg. Dafür bringen sie von Hamburg herauf Wein, Brantwein, Hering, Stodfisch, Thran, Honig, Wachs, Syrup, Zucker, Talg, englisch Blei, allerhand Leder, holsteinsche Butter und Käse, Tabak, einige Delikatessen, unterschiedliche Spezereien und Materialien. Ferner kommen wöchentlich auf der Elbe Getreideschiffe von unten herauf an und hallische Salzschiffe von Salza an der Elbe. Wöchentlich kommen und gehen auch an gewissen Tagen Pirnische und Meißnische Marktschiffe. Aber für die Handels- und Frachtschiffe fehlt es Dresden an einem geeigneten Hafen, so daß die Kaufleute ihre Schiffe im Winter eine halbe oder ganze Meile stromaufwärts zum Ueberwintern schicken müssen; für die Marktschiffe fehlt es an Treck-Schuiten und geeigneten Quaivorrichtungen.“

Wesentlich geringer war die Handelsbedeutung der übrigen meißnisch-sächsischen Elbstädte, wie Meißen selbst, Torgau und Wittenberg; ein selbständiger Elbhandel scheint sich hier früher gar nicht, in späterer Zeit in sehr geringem Umfange ausgebildet zu haben. Der Leipziger vom Jahre 1603, Hans Eckardt, schreibt darüber a. a. O.: „Auch von Meißen handelt einer nach Magdeburg und bringt Hering, Hallfisch und holländischen Käse mit herauf, das ihm die Meißner Krämer tonnenweise abkaufen. Zu Torgau ist's auch so; dorthin kommt sogar ein Magdeburger und hält mit genannten Waren Niederlage.“ Und „der alte Antiquarius von der Elbe“⁵⁾ sagt im Jahre 1741: „Von Meißen, Torgau und Wittenberg ist keine sonderliche Fahrt auf der Elbe, außer mit Weizen und Roggen, womit selbige

¹⁾ Piff, urkundlicher Beitrag zur Geschichte der Burg Schreckenstein, in Mitteilungen des Vereins für Geschichte der Deutschen in Böhmen, 28. Jahrgang, Nr. 3, p. 278 ff.

²⁾ Beck, Chronik von Dresden, p. 516.

³⁾ Leipziger Stadtarchiv XLV, A. 1^b fol. 161 f.

⁴⁾ Leipziger Stadtarchiv a. a. O. fol. 175^b no. 8 und 10 zum Jahre 1651.

⁵⁾ Nach Martin, die Elbzölle und der Elbhandel, im Jahresbericht der Sektion Dresden des Gebirgsvereins für die sächsisch-böhmische Schweiz, 1882, p. 49.

Städte sonderlich nach Hamburg handeln." Marperger schließlich berichtet in seiner Beschreibung des Elbstroms darüber: „Meißen, Torgau und Wittenberg haben keine sonderliche Elbschiffahrt oder Commerciën, sondern dependieren meistens von der Dresdener Fahrt." Die Elbstapel zu Magdeburg einerseits, zu Dresden und Pirna andererseits haben sicherlich ebenso wie der Leipziger Landstapel das Emporkommen eines bedeutenden Eigenhandels in den genannten Städten verhindert.

Hieran möge sich noch eine Zusammenstellung über die seit alter Zeit vorkommenden Elbhandelsartikel und über den Schiffahrtsbetrieb auf der Elbe schließen. Eine hervorragende Bedeutung hatte da die Elbe für die Verfrachtung der Hauptartikel in den meißnisch-sächsischen Elbgegenden, Holz und Steine. Entweder kamen die Holzflöße oder Holzflöße aus Böhmen oder wurden erst in Pirna oder an andern Punkten der oberen sächsischen Elbe zusammengelegt.¹⁾ Teilweise wurde das Holz von Einheimischen verflößt, teils von Auswärtigen an Ort und Stelle aufgekauft und elbabwärts geschafft.²⁾ Nach dem Pirnaer Zolltarif von 1325 wurde das Holz in Gestalt von Schwellen, Pfosten,³⁾ Balken, Sparren, Nollen, Klögern,⁴⁾ Schindeln und als sogenanntes Becherholz verschifft und schockweise oder 60schockweise verzollt.⁵⁾ Nach einem andern Zolltarif vom Jahre 1445 ging das Holz auch in Gestalt von Dielen und Latten gleichfalls schockweise nach den niederelbischen Gebieten. Ebenso wurden „gemeine Balken“, sogenanntes „Zwanzigellenholz“ verfrachtet, während man größeres Bau- und Schiffsholz als einzelne „Strichbalken“ versendete.⁶⁾ Schließlich ersieht man auch noch aus dem eben erwähnten Zolltarif von 1445, daß außerdem auch verschiedene Holzwaren, wie fuderweise verladene Lanzenköpfe, ferner Tische, Kästen, Geräte zum Bierbrauen u. a., vom Oberland die Elbe hinab verschifft wurden.⁷⁾

Neben dem Holz bildeten die Steine einen hervorragenden Frachtartikel für die Thalfahrt der oberelbischen Schiffer und Händler.⁸⁾ Auch diese aus der Pirnaer Gegend und von weiter oben stammenden Steine, also Sandsteine, wurden in mannigfaltiger Form ausgeführt. Der Pirnaer Tarif von 1325 unterscheidet da: lapis qui in vlos ducitur und lapis dictus schale, von denen letzterer nur halb soviel zahlt, wie ersterer. Auch der Elbzolltarif von 1445 nennt „Schalen“ und dazu noch Schleifsteine, die teils auf Flößen, teils auf Steinprahmen verladen wurden, wobei stets die 4 Schock Holzdielen, welche man zur Unterlage für die Steine benötigte, zollfrei waren. Außer den Schleifsteinen verfrachtete man aber auch Mühl-⁹⁾ und Leichensteine, Tröge, Quader und sonstige Werkstücke.¹⁰⁾

¹⁾ Nach dem Pirnaer Zolltarif von 1325: Cod. dipl. II 5, p. 337 ff., no. 15.

²⁾ Nach Cod. dipl. II 5, p. 330 no. 6 verkehrten schon im 13. Jahrhundert mitteldeutsche Händler, Bürger von Froja, Schönebeck, Calbe und Barby in Pirna, wo sie Holz einhandelten und zu Schiffe weiter verfrachteten.

³⁾ So läßt sich das „trabes“ des Pirnaer Zolltarifs vielleicht übersetzen, da derselbe unmittelbar dahinter die „ligna vulgariter balken dicta“ gesondert aufzählt, da sie einen geringeren Zoll geben als die „trabes“.

⁴⁾ Mit „Nollen“ die sexagena cilindrii, mit „Klöger“ die parvae trabes des Pirnaer Zolltarifs übersetzt.

⁵⁾ Schwellen, Pfosten, Balken, Sparren und Klöger zahlen den Zoll „de sexagena“, Nollen und Stückschindeln dagegen „de sexaginta sexagenis.“

⁶⁾ H. St. A. Cop. no. 35, fol. 132 f. enthält einen am Dienstag nach Quasimodo 1445 im Barfüßerkloster zu Wittenberg von den Vertretern des Stiftes Magdeburg, der Fürsten von Anhalt, der Herren von Barby und der Herzöge Friedrich und Wilhelm von Sachsen vorläufig auf 3 Jahre abgeschlossenen Elbschiffahrtsvertrag, dem ein Zolltarif beigelegt ist.

⁷⁾ So lieferte nach einem kurfürstlichen Rescript vom 17. Juni 1568 — H. St. A. Cop. no. 343, fol. 291 — ein Einwohner von Sebnitz, Georg Philipp, wie schon sein Vater gethan hatte, Schuß- und Steinkarren elbabwärts für die kurfürstlichen Gebäude und besaß außerdem das vom Kurfürsten Moritz an seinen Vater erteilte Privileg, die buckenen Bretter, die man an der Universität Wittenberg alljährlich zum Einbinden der Bücher brauchte, zoll- und geleitsfrei auf der Elbe bis hinab nach Wittenberg zu führen.

⁸⁾ Pirnaer Zolltarif von 1325.

⁹⁾ Nach H. St. A. Cop. no. 440, fol. 176b, war auch der Mühlsteinhandel auf der Elbe auf Grund eines kurfürstlichen Rescripts vom 7. August 1578 wiederholt ein Privileg, das vornehmlich an ehemalige kurfürstliche Kalken vergeben wurde, aber zu „vielfachen, verdrüßlichen Klagen derer von Pirna und andern Städten“ geführt hatte.

¹⁰⁾ H. St. A. Cop. no. 439, fol. 192b, kurfürstliches Mandat vom 19. September 1578.

Ebenso bildete Getreide, namentlich Roggen, Weizen und Braugerste, einen Hauptartikel des meißnischen Elbhandels. Schon aus dem 13. Jahrhundert erfuhren wir, daß Getreide aus den oberelbischen Gegenden, aus Böhmen und Meissen, auf der Elbe bis nach Magdeburg und Hamburg verhandelt und von da über See verschifft wurde.¹⁾ Auf die Bedeutung dieses Getreideexports ist oben bereits eingehender hingewiesen worden, und man erkennt sie auch daraus, daß dieser Elbhandelsartikel in allen späteren Tarifen besonders betont wird.²⁾ Von andern Erzeugnissen der Land- und Bodenwirtschaft, welche elbabwärts verschifft wurden, nennt die Pirnaer Zollrolle Erbsen, Mohn, Hirse, Zwiebeln, Knoblauch, Rüben und Hopfen. Ebenso bildeten Wein und Bier ein oftgenanntes Frachtgut für die Thalfahrt.³⁾ Noch im Jahre 1536 führten ferner die Aufziger Bürger, wie schon „seit alter Zeit“, auf Schiffen, Hüllen und Floßflößen Butter, Käse und Obst nach Pirna und Dresden.⁴⁾ Weiter zählt der Pirnaer Tarif von 1325 Fleisch, Schinken, Speck, Schmeer, Talg, Seife und Wolle unter den stromabwärts ausgeführten Handels Gütern auf. Dieselbe Quelle erwähnt ferner Rinds- und Pferdehäute aus Böhmen und andern an der obern Elbe gelegenen Gegenden, sowie Bocks-, Lamm-, Hasen- und Fuchsfelle, welche in Packen zu 50 und 100 Stück oder auch einzeln versendet wurden. Auch Potasche, Pech und Wachs, das nach der Pirnaer Zollrolle von Dresden, Bautzen und andern Orten der Lausitz kam, wurde von den meißnischen Kaufleuten bereits im 13. Jahrhundert zu Schiffe nach Hamburg gebracht.⁵⁾ Einen nicht minder bedeutsamen oberelbischen Frachtartikel bildeten allerhand Webwaren. Schon die Hamburger Zollrolle nennt unter den von meißnischen Kaufleuten dahin gebrachten Handels Gütern Leinwand, und neben dieser führen dann die Pirnaer Zollrolle und der Elbzolltarif von 1445 noch generbte Tuche auf. Später kamen die gebirgischen Klöppelspizen hinzu. Und als dann nach dem 30jährigen Krieg die Emanzipation des sächsischen Handels vom Leipziger Stapel immer kräftiger austrat, da kauften hamburgische, englische und holländische Händler fast alle Tuche und Leinwand im Erzgebirge und im Altenburgischen auf und verschickten sie von Dresden aus auf der Elbe nach den Seeplätzen.⁶⁾ Und ebenso ging am Ende des 17. Jahrhunderts ein großer Teil der Leinwand aus Schlesien, Böhmen, der Niederlausitz und aus vielen Landstädten des sächsischen Niederlandes nach Dresden, um von dort auf der Elbe nach Hamburg verfrachtet zu werden.⁷⁾ Schließlich benutzte man gleichfalls schon frühzeitig die Elbe, um die Erzeugnisse des böhmischen und meißnischen Erzbergbaues den Küstenplätzen des Nordens zuzuführen. Kupfer, Zinn und Eisen erwähnen da schon die hamburgischen Zollrollen, insofern jene Metalle von den Kaufleuten aus der Mark Meissen dahin geführt wurden. Der Pirnaer Zolltarif nennt hierzu ergänzend allerlei Eisenwaren, wie Pflugscharen, Sicheln, Schwerter und Messer. Der Elbzolltarif von 1445 zählt noch Silber, Stahl, Nägel und Blaufarbe auf, während in der Zeit nach dem großen Kriege ein schwunghafter Exporthandel mit Blech auf der Elbe

¹⁾ Lappenberg, Hamburger Urkundenbuch I, 542 ff.: Nach den Holsteinschen und Schauenburgischen Zollrollen für Hamburg aus den Jahren 1254—1262.

²⁾ So im Zolltarif von 1445, nach welchem das Getreide wispel- und malterweise verladen und verhandelt wurde; ebenso in der Vereinbarung zwischen Dresden und Pirna im Jahre 1392 (Cod. dipl. II, 5. p. 91, no. 95).

³⁾ H. St. A. Cop. no. 106, fol. 173 werden im Jahre 1500 einem Leimertiger Schiffsmann sechs Faß Wein in Dresden weggenommen, die er durch den dortigen Zoll zu schmuggeln versucht hatte.

⁴⁾ H. St. A. Acta Beschaffenheit des Zolls und Gefeits re. Loc. 10703, fol. 60.

⁵⁾ Lappenberg, Hamburger Urkundenbuch, a. a. O.

⁶⁾ Leipziger Ratsarchiv XLV A.1^d: Bericht des Hans Eckardt über Handelserhebungen zu Magdeburg, Halle, Torgau, Meissen, Pirna, Dresden und Dirschau vom Jahre 1603.

⁷⁾ Haffe, Geschichte der Leipziger Messen, p. 466 f.: Beschwerdeschrift der Leipziger Kauf- und Handelsleute vom 26. März 1681.

nach Hamburg betrieben wurde.¹⁾ Und in derselben Zeit endlich gingen ganze Schiffsloadungen böhmischen Glases die Elbe hinab nach Hamburg.²⁾

Dieser Mannigfaltigkeit der Waren, welche so von den meißnischen Landen aus oder von Böhmen her durch sächsisches Gebiet auf der Elbe abwärts bis nach Hamburg verschifft wurden, entsprach nun aber auch die Menge der vielfach durch dieselben Elbschiffer und Händler stromaufwärts verfrachteten Güter. Denn diese oberelbischen Schiffer tauschten und handelten in Magdeburg und Hamburg gegen ihre oberländischen Erzeugnisse die Exportartikel der mittel- und niederelbischen Gegenden ein und brachten dieselben als Rückfracht heim. Und ebenso führten natürlich auch die mittel- und niederelbischen Händler auf ihrer Bergfahrt dieselben norddeutschen Exportartikel herauf und verhandelten sie an den obern Elbplätzen, um daselbst Getreide und andere Erzeugnisse Sachsens und Böhmens als Rückfracht zu verladen. Voran steht unter diesen Artikeln das Salz. Dasselbe kam nach der Pirnaer Zollrolle zumeist von Magdeburg die Elbe herauf, in Scheffeln oder Säcken verladen, nach Dresden³⁾ oder Pirna, von wo es dann zu Schiffe oder auf der Achse weiter nach Böhmen oder in die sächsischen Lande verfrachtet wurde. Die niederelbischen Salzschiffer verluden als Rückfracht vielfach böhmischen Wein,⁴⁾ während sie in Pirna, als dem Hauptplatz des oberelbischen Getreidehandels, vor allem wohl Getreide einnahmen. Aber auch die oberelbischen Schiffer und Händler brachten Salz als Rückfracht aus Magdeburg und Hamburg herauf, und später wurde es den Steinschiffern geradezu zur Pflicht gemacht, in Hamburg sogenanntes Boyssalz als Rückfracht aufzunehmen und nach Sachsen zu bringen.⁵⁾

Neben dem Salz bildeten natürlich die Seefische einen hauptsächlich Frachtartikel für die dem sächsischen und böhmischen Lande zustrebende Elbschiffahrt. Da werden Fischwaren verschiedenster Art von Hamburg und Magdeburg aus nach den sächsischen Elborten,⁶⁾ nach Tetschen und dem übrigen Böhmen⁷⁾ und noch weiter südwärts⁸⁾ verfrachtet, Klein- und Großfische, gemeine und Bergener Stockfische, Halbfische,⁹⁾ sowie Heringe in Tonnen, Schollen, Steinbutt, Hecht, Lachs und

¹⁾ Haffe a. a. O. p. 334: Nach einem Meßbericht von 1774 war der erzgebirgische Blecherport z. B. von Schwarzenberg über Dresden nach Hamburg und von da nach Cadix nicht mehr so bedeutend als früher vor 30—40 Jahren, weil im 18. Jahrhundert der Elbtransport preussischerseits sehr erschwert wurde.

²⁾ Leipziger Ratsarchiv XLV D. 5, die gesuchte Öffnung des Elb-Stroms zum freien Schiffs-Handel betr., ao. 1733: Nach einer Beschwerbeschrist der kaiserlichen Kanzlei d. d. 20. August 1720 wird da geklagt, daß die kurfürstlich sächsische Regierung böhmischen Glashändlern, die ja seit langen Zeiten ihre Waren zu Tausenden von Centnern auf der Elbe nach Hamburg und von da über See bis Moskau verfrachtet hätten, auf der ersten Wasserstation zu Schandau 10 Kisten Glas- und Schmelzwaren weggenommen habe, weil sich dieselben laut kurfürstlichen Mandats vom 17. März 1717 der Landstraße zu bedienen hätten.

³⁾ Cod. dipl. II, 5. p. 207, no. 275: Nach dem Niederlagsprivileg von 1455 gehörte vornehmlich das Salz zu den trocknen Gütern, die der Stapelfrist nicht unterworfen waren.

⁴⁾ Im Pirnaer Zolltarif von 1325 heißt es: *Boemical vinum adductum et pro sale datum est a theloneo absolutum*; also dieser Salz- und Weintausch genoß eine besondere Zollbefreiung.

⁵⁾ H. St. A. Cop. no. 439, fol. 192^b: Das hierauf bezügliche kurfürstliche Mandat vom 19. September 1578.

⁶⁾ Die Pirnaer Zollrolle unterscheidet *allegia* oder *alleg quod losherinc dicitur*, für die *massa*, *maisa* und *tunna* die Verpackungsort und das Wertmaß bilden, und *piscos*, von denen eine *tyna* denselben Zoll giebt, wie eine *maisa* vel *tunna* *allegis*. Auch in den Hamburger Zollrollen von 1254 werden die „last allegium“ unter den von den meißnischen Kaufleuten nach dem Oberland verfrachteten Waren genannt. Demnach hat man unter diesem *allegia* wohl den eingefalzenen Hering zu verstehen.

⁷⁾ In der Pirnaer Zollrolle für die von Magdeburg bezogenen Heringe besonders hervorgehoben.

⁸⁾ In der Beschwerbeschrist der Leipziger Kauf- und Handelsleute vom 26. März 1681 (Haffe, Geschichte der Leipziger Messen p. 467) wird erwähnt, daß die von Hamburg auf der Elbe verhandelten Fische nach Böhmen und von da nach Mähren und Oesterreich gehen.

⁹⁾ Nach dem Elbzolltarif von 1445.

Fischthran.¹⁾ Daneben bildeten die unter der Bezeichnung Spezereien²⁾ zusammengefaßten Würzwaren, feinere ausländische Tuchsorten,³⁾ besonders spanische Weine, holländischer Käse, Zuchtenleder, Pelzwaren und sogar lebendes Vieh⁴⁾ seit alter Zeit die Hauptartikel, welche von den oberländischen Schiffs- und Handelsleuten in Hamburg aufgekauft und elbaufwärts nach Sachsen und Böhmen verschifft wurden.

Die Transportmittel, durch welche alle diese Waren elbaufwärts befördert wurden, waren verschiedenster Art. So nennt die Hamburger Zollrolle vier Arten von Elbschiffen: *navis lignata*, *navis habens limbos*, *navis quae dicitur mankane* und *navis simplex*. Im Pirnaer Zollarif werden große Schiffe (*navis magna*), Archen oder Prahmen (*navis que archa vel prom dicitur*) und Flöße⁵⁾ (*navis que vloze dicitur*), Marktfähne (*cimba forensis*), Einbäume (*cimba quae vulgariter einbömek dicitur non habens a latere asseria munimenta, quae vulgariter bort dicuntur*), Bordschiffe (*navis habens huiusmodi munimenta*) und kleine Schiffe (*navicula*) unterschieden.⁶⁾ Der Elbzollarif von 1445 erwähnt dazu Schiffe für den Holztransport (wahrscheinlich die *naves lignatae* der Hamburger Zollrolle), Baumfahne (*boumkannen*) und Schuppen. Für die letztere Art fehlt eine Erklärung. In dem bereits oben erwähnten Schreiben der Ausföhrer Bürger an Herzog Georg von Sachsen vom Jahre 1536 werden dazu in aufsteigender Reihenfolge Floßfahne, Hülken und Schiffe geschieden, und schließlich begegnet man noch einem als Föhre dienenden, Schricke genannten Fahrzeug.⁷⁾

Über die Größe der Elbfähne gewährt eine Notiz einige Auskunft. Im Jahre 1570 erregte bei einer böhmischen Elbregulierungskommission zu Leitmeritz ein Elbschiff durch seine Größe besondere Aufmerksamkeit; es war 24 Ellen lang, 5 Ellen breit, 2 Ellen 3 Zoll hoch und faßte eine Ladung von 4 Schock Strich Getreide.⁸⁾ Von den Dresdner Schiffen des 18. Jahrhunderts berichtet Marperger in seiner Beschreibung des Elbstroms, daß sie lang und schmal gewesen seien.

Bezüglich der Tragfähigkeit der Elbschiffe ist zu bemerken, daß man nach einer Eingabe des Leipziger Rats⁹⁾ vom Jahre 1661 das Schiff zu 50 Lasten rechnete; auf die Last aber kamen 12 Schiffs-

¹⁾ Der Bericht des Hans Eckardt vom Jahre 1603 (Leipz. Ratsarch. XLV., A. 1b f. 161 ff.) führt an, daß neben Meißner und Dresdner Bürgern, die auch allerhand Fischwaren heraufbrachten, unter andern auch ein Delitzscher Bürger die Städte Delitzsch, Bitterfeld, Döben, Eilenburg und Wurzen mit Fischwaren versorge, die er von Magdeburg heraufbrachte; so habe er, Eckardt, bei jenem Delitzscher 2 Schiffslasten Heringe, 3 Tonnen Lachs, Fischthran und ganze Wallen Schollen gefunden; auch habe jener Händler noch 200 Tonnen Heringe bezahlt in Magdeburg liegen.

²⁾ Die Hamburger Zollrollen von 1254 nennen da Pfeffer, Mandeln, Weihrauch, Kümmel, Schwefel und Weinstein; der Elbzollarif von 1445 spricht von „gekrute“ und „spezie.“

³⁾ Genannt werden in den verschiedenen Tarifen: *pannus brevis Renensis vel Poprensis*, *pannus in provincia factus*, *pannus in Dresden factus*, *pannus parchanus*, *pannus Jerischensis*. Flindische und Genter Tuche, überhaupt holländische, englische und spanische Tuche, Hamburger Sammet, holländische Leinwand, seidene und wollene Zeuge, die von Hamburg nach Dresden gehen und von da in Sachsen und nach andern Ländern vertrieben werden.

⁴⁾ Nach den Hamburger Zollrollen von 1254 kauften die meißnischen Händler in Hamburg vom Norden herbeigeföhrtcs Vieh und brachten es zu Schiffe nach der Heimat; wenigstens läßt sich das wohl aus dem Zusammenhang schließen, in welchem die Hamburger Zollrolle diesen Viehzoll anführt; Lappenberg, Hamburger Urkundenbuch I, p. 542 heißt es da: *mercatores domini marchionis Misnensis etc. habent alia iura in theloneo; dant enim de quolibet scippunt (Schiffspfund), quod emunt in Hamborgh ad reducendum ad partes suas tercium dimidium denarium. De equis et bobus, vaccis ac porcis dant ut alii predicti mercatores. Und weiter unten: mercatores venientes de mari, apportantes equos vel boves aut vaccas aut porcos dabunt etc.*

⁵⁾ Scheint nicht unser heutiges Floß gewesen zu sein, denn es wurde zum Stein- und Holztransport verwendet; auch scheidet der Zollarif von diesem „vloze“ genannten Schiffe besonders die *ligna sive desursum veniant sive ibidem in litore colligata fuerint*.

⁶⁾ Außerdem scheidet die Pirnaer Zollrolle eine *cimba de duobus facta asseribus* und eine *cimba de uno facta assero* von den Einbäumen und Bordschiffen, also Schiffsarten, deren Bedeutung nicht zu ermitteln war.

⁷⁾ Cod. dipl. II, 5, p. 427 no. 128: Pirnaer Föhrgelbstarif von 1451.

⁸⁾ Denkschrift über den staatlichen Wasserbau etc. p. 17 nach einem Bericht im Prager Statthaltereiarhiv.

⁹⁾ Wiß, Vierteljahrschrift für Volkswirtschaft etc. XVIII, 4, p. 10.

pfund, das Schiffspfund zu 3 Centner berechnet, so daß sich eine Tragfähigkeit von 1800 Centner für das Schiff ergibt, für deren Landtransport bei den damaligen Verkehrsverhältnissen 75 vierspännige Wagen erforderlich waren.¹⁾ Auch in Betreff der Anschaffungskosten für einen Elbkahn müssen wir uns auf eine Notiz aus dem 18. Jahrhundert beschränken, nach der ein 140 Wispel fassendes Fahrzeug 2500 Mthlr. kostete, während ein Kahnführergefäß mit nur 80 Wispel fassendem Laderaum auf 1600 Mthlr. zu stehen kam, wobei zugleich die Nutzungsdauer ohne bedeutendere Reparaturen auf höchstens 10 Jahre berechnet ist.²⁾

Für die Art des Schiffahrtsbetriebes endlich fehlen aus früherer Zeit Belege gänzlich; erst aus dem 18. Jahrhundert sind wir darüber eingehender unterrichtet,³⁾ haben dabei aber anzunehmen, daß die für diese Zeit überlieferten Verhältnisse im allgemeinen auch bereits in den früheren Jahrhunderten vorhanden waren. Darnach bestand die Besatzung eines sächsischen, nach Magdeburg oder Hamburg bestimmten Elbschiffes aus einem Steuermann, der das Kommando hatte, dem das Steuerruder führenden „Rudelknecht“ und 10 bis 13 Schiffsknechten. Der Steuermann oder Kahnführer fuhr auf der Thalfahrt dem Schiffe voraus, refognoscierte die Fahrtrinie und „vermalte“ die Fahrt, indem er 12 bis 16 Fuß lange Hölzer, sogenannte Malstäbe, an Stellen einschlug, wo Steine oder Bäume unter Wasser lagen oder wo Sandbänke und sonstige Untiefen sich voranden. An solch einem Malstab mußte dann der Rudelknecht links, war der Malstab noch mit einem Strohwiß versehen (Strohmal), rechts vorübersteuern. Nachts durfte man selbst bei hellem Wetter und bei Mondschein mit einem beladenen Schiff nicht stromabwärts zu fahren wagen. Mit Sonnenuntergang unterbrach man daher stets die Fahrt und legte sich womöglich hinter einem Busch in Sicherheit. Brach da aber ein Sturm von der Wasserseite her los, so fuhr man entweder weiter (Retirade nannte man das) oder legte, wenn man liegen blieb, den Mastbaum, der bei der Thalfahrt neben dem Schiff einher schwamm, sowie sonstiges Holzwerk und die ledigen kleinen Rähne als Wellenbrecher vor das Schiff; auch hieben die Schiffleute zu diesem Zwecke kleine Bäume und Äste in dem benachbarten Ufergehölz ab. Diese Schutzvorrichtungen waren aber deshalb nötig, weil die Schiffe alle stark beladen waren und kaum mehr als 1 Fuß Bord hatten. Aber selbst am hellen Tage war bei starkem Winde die Thalfahrt für geladene Schiffe gefährlich, weil man dann nicht die Stromschnellen über den unter Wasser liegenden Steinen und Hölzern sehen konnte. Daher blieb man bei windigem Wetter ganz liegen, oft 8 Tage und noch länger.

In ähnlicher, aber nicht ganz so gefahrvoller Lage befanden sich die zu Thal fahrenden Holzflöße. Sie konnten zunächst nur bei hohem Wasserstand, also zumeist nur im Frühjahr, abgehen. Auch sie blieben zur Nacht liegen, aber mitten auf dem Strome, wobei man sie mit eingesehten, starken Hölzern, sogenannten „Schriden“ festhielt.

So war denn selbst die Thalfahrt ziemlich beschwerlich, zumal das Strombett an sich schon vielerlei Hindernisse und Gefahren bereitete. Zwischen Pirna und Meissen war der Fluß bei gewöhnlichem Wasserstand ziemlich passabel;⁴⁾ nur oberhalb Meissen lagen einige Felsen unter Wasser, aber nahe am Ufer, dem die Schiffe auf der Fahrt sowieso nicht zu nahe kommen durften. Eine Meile unterhalb

¹⁾ Das stimmt mit einer dem Berliner Stadtarchiv entstammenden Berechnung aus dem Ende des 18. Jahrhunderts überein, nach der die Ladung zweier zwischen Hamburg und Magdeburg verkehrender Elbkähne 98 Lasten betrug; vergl. Toeche-Mittler, der Friedrich-Wilhelm-Kanal, in Schmoller, Forschungen XI, 3, p. 82, Anm. 2. Dagegen wird die Tragfähigkeit der Elbkähne vor 1822 in der wiederholt erwähnten Prager Denkschrift bei 0,60 m Tiefgang nur auf ca. 600 Centner angegeben, während sie sich nach dieser Zeit bis auf 11000 und 15000 Centner gesteigert habe.

²⁾ Toeche-Mittler, a. a. O.

³⁾ In Marpergers Beschreibung des Elbstroms.

⁴⁾ Wilkii Ticemannus, Cod. dipl. p. 26, führt eine Urkunde Heinrichs des Erlauchten für Merseburg vom 17. Mai 1268 auf, die „apud civitatem nostram Perne in insula ibidem sita in Albea“ ausgestellt ist. — Nach Cod. dipl. II, 5, p. 273 no. 377, Urkunde vom 9. Juli 1480 war „ein werder zu Alden Fischersdorff (Altfischersdorf) bey der fiheweide an der Elbe zu Dresden“ gelegen. Ob und inwieweit diese Inseln bei Pirna und Dresden der Schiffahrt hinderlich gewesen sind, ist nicht bezeugt.

Meißen befand sich „die rauhe Furt“, die stärkste Stromschnelle auf der ganzen Elbe nächst der unter der Magdeburger Brücke. Noch weiter abwärts waren dann noch zwei, allerdings weniger starke Stromschnellen, die „Klinglerische“ und die „Merschützter Furt“ zu passieren, während dann bis hinab nach Mühlberg wieder freiere Fahrbahn war. Unterhalb Mühlberg begann dann aber die Belästigung der Fahrt durch die im Strombett versenkten und versandeten Bäume und Hölzer, die bei Eisfahrten und Hochfluten von den Ufern abgerissen worden waren; an ihnen wurden die Schiffe leicht leß und mußten dann von den Schiffern ans Land geschleppt, ausgeladen und ausgebeffert werden. Dazu kam ferner, daß in der Torgauer Gegend namentlich der Fluß bei den alljährlichen Überschwemmungen sich neue Betten suchte, unter denen damals das sogenannte „Pretsch Loch“ oberhalb Pretsch besonders gefürchtet war, weil man hier die beladenen Schiffe erst „ableichtern“ mußte, wenn man sie überhaupt durch diesen „Kanal“ bringen wollte. Unterhalb Wittenberg machten endlich bei niedrigem Wasserstand besonders zahlreiche Sandbänke dem Schiffsverkehr zu schaffen. Fuhr das Schiff auf eine solche Sandbank, dann begann „das Würgen“, d. h. man suchte durch fortgesetztes Drehen und Bewegen des Schiffes das aufgefahrene Schiff loszubringen. Daneben suchte man auch das Fahrzeug durch Weggraben des Sandes wieder flott zu machen. Galt beides nicht, so mußte das aufgefahrene Schiff mit Hilfe der mitgenommenen oder gemieteten Rähne geleichtert werden; und das konnte einem Schiffer bis Hamburg hinab zwölfmal passieren! An besonders reißenden Stellen schließlich wurde bei der Thalfahrt auch das sogenannte „Sacken“ in Anwendung gebracht; es bestand darin, daß man das Schiff rücklings oder verkehrt an der Leine die betreffende Strecke langsam hinabgleiten ließ, damit es sich nicht mit dem spitzen Vorderteil in den Grund bohrte.

Zu allen diesen Unannehmlichkeiten und Gefahren traten dann bei der Heimkehr der oberelbischen Schiffer die Beschwernisse der Bergfahrt. War da der Wind günstig, so richtete man den Mast auf und segelte mit dem Winde. Fehlte dieser aber, dann trat die „Zug- oder Trebelleine“ in Aktion, an der die Schiffsknechte das Fahrzeug stromaufwärts ziehen mußten, wenn man es nicht vorzog, das Schiff mit den „Staaßen“ vorwärts zu schieben, beides ebenso mühsame wie langwierige Arbeiten. Aber auch für das Aufwärtsziehen der Schiffe gab es noch genug Hindernisse. Nicht nur daß die Leinpfade meist in schlechtem Zustand waren, sondern die Leine blieb auch oft genug in Bäumen und im Ufergesträuch hängen; deshalb mußte neben den ziehenden Bootsknechten, deren vorderster mit einem Staaßen ausgerüstet war und „der König“ genannt wurde, noch ein besonderer „Leinheber“ bestellt werden, der die Leine in freier Bewegung zu erhalten hatte. An besonders schwierigen Passagen, wie z. B. bei der Meißner Brücke, mußten auch noch andere Leinzieher, sogenannte „Baum-Getschels“ (Vomätschen) gemietet werden und erhielten 2 bis 3 Rthlr. pro Mann. Dazu bildeten die Schiffsmühlen und die „Weichen“ noch besondere Gefahren beim Aufleinen der Schiffe. Bei den Schiffsmühlen geriet die Leine leicht in die Räder; das Schiff wurde dann an die Mühle herangezogen, und die Leine mußte gekappt werden. Wurde dagegen das Schiff neben einer Weiche, einer aus Pfählen hergestellten, mit Faschinen, Sand und Steinen ausgefüllten Versetzung vorbeigezogen, so sprang leicht die Leine, und das Schiff „machte eine Kappe“, d. h. es fuhr wieder zurück, indem es sich dabei wohl auch umdrehte.

Wenn dann aber bei hohem Wasserstand die Ufer des Flusses überschwemmt waren, dann konnte auf der Bergfahrt weder die Leine noch der Staaßen in Anwendung gebracht werden. Da begann denn das mühselige „Aufwinden der Schiffe; man nahm die beiden im Schiff befindlichen Anker, brachte sie mit Hilfe des Schiffskahnes wechselweise ein gutes Stück oberhalb des Schiffes in Grund und wand so das an den Ankertauen befestigte Fahrzeug Strecke für Strecke stromaufwärts.

Schließlich erschwerten auch namentlich auf der oberen Elbe die zahlreichen Mühlenwehre trotz der darin angebrachten Schiffs- und Floßthore den Schiffsverkehr auf dem Strome. Schon zu Kaiser Karls IV. Zeit war zwar die Anlage solcher Floßthore in einer Breite von wenigstens zwanzig Ellen befohlen worden, und im 16. Jahrhundert hatte man durchgängig zwei solcher Thore in jedem Wehre offen gehalten. Aber nach dem 30jährigen Kriege waren bei der Wiederherstellung der durch die Truppen

zerstörten Wehre¹⁾ jene alten Vorschriften nicht mehr beachtet worden; man hatte nur schmale Flutbetten, wie die Floßthore auch genannt wurden, offen gelassen, und diese hielt der benachbarte Müller sogar auch vielfach noch durch einen schweren Schützen gesperrt, den er den Schiffen erst für ein entsprechendes Entgelt öffnete.²⁾

Unter allen diesen Umständen machte sich natürlich mit der Zeit auch eine strompolizeiliche Ordnung des Schiffsverkehrs auf der Elbe nötig. So erging unterm 3. Juli 1782 ein landesherrliches Rescript über „das Ausweichen und Anhalten mit den Schiffen und Flößen auf der Elbe.“ Demzufolge mußte jedes Floß oder Schiff, wenn es beim Anfang einer Furt, d. i. einer Stromschnelle, gleichviel ob stromauf- oder abwärts, ein anderes bereits in der Furt befindliches Fahrzeug bemerkte, so lange anhalten, bis das andere Schiff oder Floß die Furt passiert hatte. In der freien Wasserstraße dagegen hatten die unbeladenen den beladenen Schiffen auszuweichen; dasselbe mußten auch die zu Thal fahrenden beladenen Schiffe mit den ihnen entgegenkommenden, gleichfalls beladenen thun. An einer Krümme ferner, einer nicht ganz zu übersehenden Furt oder an einem Engpaß mußte das beladene Schiff einen Kahn vorausschicken oder zu Lande recognoscieren lassen, ob die Bahn frei sei. Weiter durfte kein Schiff eine blaue oder rot-weiße Flagge führen, weil sich durch diese die kurfürstlichen und andern Schiffe auszeichneten, welche Salz, Munition, Holz oder Getreide für die landesherrlichen Magazine geladen hatten. Und schließlich schrieb das Rescript sämtlichen Schiffen noch ganz besonders vor, ja auf die kurfürstlichen Gondeln ein wachsames Auge zu haben und sie durch vorausgeschickte Kähne oder zu Lande sorgfältigst zu recognoscieren, um auf diese Weise aller Gefahr zuvorzukommen.³⁾

Aus allen diesen Erschwerungen und Hindernissen unsrer vormaligen Elbschiffahrt, zu denen dann außerdem noch die überzahlreichen Elbzollstätten kommen, läßt sich ohne weiteres ein Schluß auf die den Handel ganz wesentlich erschwerende Langwierigkeit und Kostspieligkeit der mittelalterlichen Elbschiffahrt ziehen.

Dieser Punkt aber, sowie die Ursachen, weshalb man den schon durch seine geographische Lage für den Handelsverkehr so wichtigen Wasserweg sächsischerseits jahrhundertlang nicht in einer für den Handel des Landes ersprießlichen Weise nutzbar machte, gedenkt der Verfasser zum Gegenstand einer weiteren Untersuchung zu machen, die sich der vorliegenden Arbeit als deren zweiter Teil anschließen soll.

¹⁾ So hatte Bauer 1640 in den oberen Elbgegenden alle Wehre zerstören lassen, damit die anliegenden Mühlen ohne Wasser bleiben und außer Betrieb gesetzt würden.

²⁾ Denkschrift über den staatlichen Wasserbau p. 8, 14 und 24.

³⁾ Cod. August. 3. F. I, 379.



Meißen befand sich „
der Magdeburger Bräu-
schnellen, die „Klinge-
Mühlberg wieder freie
Fahrt durch die im E-
Hochfluten von den W-
dann von den Schiffer
daß in der Torgauer
Betten suchte, unter de-
war, weil man hier die
„Kanal“ bringen wollt-
zahlreiche Sandbänke d-
began „das Würgen“
aufgefahrene Schiff losz-
wieder flott zu machen.
oder gemieteten Rähne
passieren! An besonde-
„Sacken“ in Anwendun-
Leine die betreffende S-
den Grund bohrte.

Zu allen dieser
Schiffer die Beschwernis-
segelte mit dem Winde.
die Schiffsknechte das
mit den „Staaßen“ vor-
für das Aufwärtsziehen
in schlechtem Zustand w-
hängen; deshalb mußte
war und „der König“ g-
freier Bewegung zu erl-
Brücke, mußten auch no-
und erhielten 2 bis 3
besondere Gefahren beim
Räder; das Schiff wur-
Wurde dagegen das S-
und Steinen ausgefüllte
eine Kappe“, d. h. es fu-

Wenn dann abe-
auf der Bergfahrt weder
das mühselige „Aufwind-
mit Hilfe des Schiffskah-
das an den Ankertaunen

Schließlich ersch-
der darin angebrachten
Karls IV. Zeit war zw-
befohlen worden, und i-
offen gehalten. Aber na-

alle auf der ganzen Elbe nächst der unter-
och zwei, allerdings weniger starke Strom-
passieren, während dann bis hinab nach
z begann dann aber die Belästigung der
ume und Hölzer, die bei Eisfahrten und
wurden die Schiffe leicht led und mußten
ausgebessert werden. Dazu kam ferner,
alljährlichen Überschwemmungen sich neue
och“ oberhalb Preßsch besonders gefürchtet
ste, wenn man sie überhaupt durch diesen
ich bei niedrigem Wasserstand besonders
Schiff auf eine solche Sandbank, dann
Drehen und Bewegen des Schiffes das
Fahrzeug durch Weggraben des Sandes
hrene Schiff mit Hilfe der mitgenommenen
m Schiffer bis Hamburg hinab zwölfmal
bei der Thalfahrt auch das sogenannte
das Schiff rücklings oder verkehrt an der
s sich nicht mit dem spitzen Borderteil in

dann bei der Heimkehr der oberelbischen
nstig, so richtete man den Mast auf und
ag- oder Trebelleine“ in Aktion, an der
wenn man es nicht vorzog, das Schiff
te wie langwierige Arbeiten. Aber auch
iffe. Nicht nur daß die Leinpfade meist
genug in Bäumen und im Ufergesträuch
vorderster mit einem Staaßen ausgerüstet
heber“ bestellt werden, der die Leine in
Passagen, wie z. B. bei der Meißner
Hetschels“ (Vomätschen) gemietet werden
Schiffsmühlen und die „Weichen“ noch
ffsmühlen geriet die Leine leicht in die
und die Leine mußte gekappt werden.
hlen hergestellten, mit Faschinen, Sand
leicht die Leine, und das Schiff „machte
ohl auch umdrehte.

auffes überschwemmt waren, dann konnte
ing gebracht werden. Da begann denn
m Schiff befindlichen Anker, brachte sie
b des Schiffes in Grund und wand so
omaufwärts.

Ube die zahlreichen Mühlenwehre trotz
hr auf dem Strome. Schon zu Kaiser
r Breite von wenigstens zwanzig Ellen
zig zwei solcher Thore in jedem Wehre
Wiederherstellung der durch die Truppen

A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19

R

G

B

W

G

K

C

Y

M

TIFFEN Gray Scale

© The Tiffen Company, 2007

