(Fortsetzung.)

Sechster Zeitraum.

Vom Jahre 1740 bis zum Jahre 1810.

Schon in dem vorigen Zeitraum geht die Geschichte der Mark fast gänzlich in der Geschichte des preußischen Staates unter. Mehr noch ist das in dem gegenwärtigen Zeitraume der Fall, und so ist es natürlich, daß jetzt auch die Geschichte des Oderhandels sich nur schwer von der Handelsgeschichte des Königreichs absondern läßt. Dennoch wollen wir, soweit es möglich ist, dies versuchen, indem wir die vorkommenden Veränderungen besonders in Rücksicht auf den Handel von Frankfurt betrachten.

Schon im Jahre 1737 wurde der Vorschlag gemacht, die Oder und die Havel mittelst eines Kanals durch die Finow zu verbinden. Daß dies früher schon geschehen, war gänzlich unbekannt. Jetzt, wo seit 1720 Stettin und Pommern zwischen der Oder und Peene an Preußen gekommen waren, erhielt ein solcher Kanal eine noch größere Bedeutung als früher, und war besonders für Berlin von Wichtigkeit. Es wurde eine Kommission ernannt, die Sache zu untersuchen, allein sie erklärte, daß die Ausführung mit zu großen Schwierigkeiten verbunden sei, und so blieb sie liegen. Als König Friedrich der Große 1740 zur Regierung gekommen war, überreichte der Minister v. Görne dem Könige drei Vorschläge zu Kanälen, um die Schifffahrt zu verkürzen, nämlich:

1) Die Oder mit der Havel durch die Finow und einen Kanal zu verbinden.
2) Die Elbe mit der Havel durch einen Kanal von Parey bis Plaue zu verbinden.
3) Die Oder mit der Spree durch einen Kanal zu verbinden, der durch den Strauß- und Tasdorfschen See, sowie durch die Seen südlich von Rüdersdorf ginge.

Der König übergab die Vorschläge einer Kommission, um die Ausführbarkeit und Nützlichkeit zu untersuchen. Der erste schlesische Krieg unterbrach die Sache. Nach hergestelltem Frieden kam sie wieder in Anregung, und die wegen des neuen Finowkanals ernannten Commissarien erklärten 1743, daß der Vorschlag nicht allein ausführbar sei, sondern daß sie auch aus einem Fragmente des rathhäuslichen Archivs zu Neustadt Eberswalde von 1662, das selbst dem Magistrate unbekannt gewesen, ersehen hätten, wie der Kanal schon von 1603 bis 1608 durch den Kurfürsten Joachim Friedrich ausgeführt, aber im dreißigjährigen Kriege zerstört worden sei. Auch setzten sie die Vortheile eines solchen Kanals auseinander, besonders in Bezug auf den Salz- und Holz-Transport. Im Jahre 1743 wurde der Anfang gemacht, und man entdeckte bei dem Graben noch so feste Fundamente von vieren der ehemaligen Schleusen, daß man sie ohne Bedenken zum Neubau benutzen konnte. Im Jahre 1746 war der Kanal mit 10 Schleusen fertig, und es wurde die erste Fahrt glücklich darauf zurückgelegt. Doch wurden nach der Oder noch 3 neue Schleusen erbaut, und späterhin kamen noch mehrere hinzu, so daß die Zahl auf 15 stieg. Er ist $4\frac{3}{4}$ Meilen lang. Am 15. Juni und 9. November 1747 wurde bestimmt, daß zwischen Stettin und Magdeburg nur an drei Orten, zu Neustadt Eberswalde, Berlin und Brandenburg, Zoll-, Schleuse-, Kahn- und Aufzugsgeld bezahlt werden sollte [1]).

[1]) Bekmann Mark IV. 1. 1036. v. d. Hagen Eberswalde 104 f.

Durch diesen Kanal änderte sich der Oderhandel gar sehr. Bis dahin gingen noch viele Schiffe von Stettin nach Frankfurt, deren Waaren von da zu Lande bis zur Niederlage am Kersdorfer See gebracht, hier in Schiffe verladen, und so auf die Spree und mittelst derselben in die Havel und Elbe gebracht wurden. Andere gingen von Stettin vor Frankfurt vorbei nach dem Mülroser-Kanal, und gelangten so in die Spree, wie in die Havel und Elbe. Von beiden bezog Frankfurt seine Vortheile. Das hatte jetzt ein Ende, denn der Weg von Stettin nach Berlin, oder Magdeburg und Hamburg durch den Finow-Kanal war weit kürzer. Frankfurt verlor alle die Schiffe, welche von nun an den Finow-Kanal passirten, und daß das auf seine Handlung und seinen Verkehr einen sehr nachtheiligen Einfluß haben mußte, leuchtet ein.

Der Handel auf der Warthe war bis dahin, ungeachtet er erlaubt war, der hohen Zölle wegen, beinahe ganz verfallen, was Frankfurt nicht ungern sah, da seine Thätigkeit jenen Handel zu ersetzen suchte. König Friedrich II. erklärte unterm 22. September 1744, daß er gesonnen sei, den Handel auf der Netze, Warthe und Oder bis nach Stettin wieder herzustellen, und zur Beförderung desselben, die in dem Trebieskowschen Vergleich vom Jahre 1618 verabredeten Zölle merklich herabzusetzen, auch solche Freiheit nicht bloß dem Adel, sondern auch den handeltreibenden Städten zu Theil werden zu lassen. Der König begab sich deshalb der Zolleinkünfte gänzlich, und setzte am 3. Januar 1750 Folgendes fest:

1) Alle auf der Netze, Warthe und Oder bis Stettin befindlichen Zölle, sie seien königlich, oder gehören Vasallen, sollen gänzlich aufgehoben sein, und die polnischen Schiffe mit polnischen Waaren, als Getreide, Wachs, Pottasche, trockenem Obst, Honig, sollen ohne irgend eine Abgabe vor Driesen, Landsberg, Küstrin, Oderberg, Schwedt und Garz vorbei nach Stettin gehen, und ihren Handel treiben, auch mit den eingehandelten Waaren nach Polen zurückkehren, ohne das Geringste

zu zahlen. Nur hinsichts des Holzes und der Flöße soll wie bisher verfahren werden.

2) Alle zu diesen Schiffen gehörigen Schiffsleute sollen von der Werbung frei sein, und kein Schiff angehalten werden, wenn es nicht etwa wegen Kriminalverbrechen geschehen muß.

3) Der Handel mit Getreide, Wolle, Leder, Honig, Wachs, Pottasche und Pech, und was sie zurückbringen an Heringen, gedörrten Seefischen, Eisen und anderen Dingen, soll seinen Lauf haben, und nicht aufgehalten werden, und was im Lande von solchen Waaren nicht verbraucht wird, kann ausgeführt werden, wo es am bequemsten ist.

4) Weil es den Polen anfangs an Schiffen fehlen möchte, so soll allen Stettinschen Kaufleuten erlaubt sein, diejenigen Waaren, deren man in Polen benöthigt ist, als Heringe, gedorrte Seefische, Eisen, Stahl, Thran, Wein, Zucker, Gewürze, Tuch- und andere Manufakturwaaren, über gedachte Flüsse nach Polen, und von dort Getreide, Wolle, Leder, Honig, Pottasche, Pech, zurückzubringen, das Getreide aber über die Ostsee weiter zu verführen. Und damit die Waaren in Polen um so billiger verkauft werden können, so sollen gedachte Stettinsche und andere Kaufleute aus den neumärkischen Städten in diesem Gewerbe von Stettin bis Polen zollfrei sein, sowohl auf der Hin- als Herfahrt, jedoch unter dem Beding, daß die Schiffe geradesweges von Stettin die Oder hinauf, bei Küstrin sofort in die Warthe nach Polen, die aus Polen aber aus der Warthe bei Küstrin gerade die Oder hinunter nach Stettin fahren sollen, ohne die Oder bei Küstrin hinauf nach Frankfurt zu schiffen.

Art. 5. giebt Näheres über die Art der Legitimation der Kaufleute an.

Art. 6. spricht die Hoffnung aus, daß die diesseitigen Unterthanen in Polen dieselbe Freiheit genießen werden, wie die polnischen diesseits [1]).

---

[1]) Beckmann Mark IV. I. V. 1065—1067. Mylius Corp. Constit. march. Contin. IV. 211.

Dies wahrhaft königliche Geschenk, welches der große König dem Oderhandel machte, hat reiche Früchte getragen, und kam insonderheit Stettins Handel sehr zu statten Frankfurt aber verlor dabei nicht bloß den letzten Rest seines Rechtes über die Wartheschifffahrt, sondern der bis dahin noch ziemlich ansehnliche polnische Verkehr über Frankfurt verminderte sich bedeutend, weil er jetzt hauptsächlich auf der Warthe geführt wurde. Sowohl diese Vergünstigung, als der Finowkanal waren sehr harte Schläge für Frankfurts Handel. Von seinem vormaligen reichen Handel war ihm wenig geblieben, und es ist wohl der Mühe werth, dies genauer zu betrachten.

Die reichen Waarensendungen, welche sonst von Stettin aus nach der Mark, Lausitz, Schlesien, Böhmen, Sachsen, Anhalt, Magdeburg, Hamburg ꝛc. gingen, namentlich die großen Heringsversendungen, wurden dem größten Theile nach, wie wir gesehen haben, von Stettin die Oder hinauf nach Frankfurt gebracht, welches sie weiter versandte, und damit ein ungeheures Geschäft machte. Jetzt gingen die meisten dieser Waaren von Stettin die Oder hinauf bis Oderberg, wo sie in den Finowkanal einlenkten, ohne daß Frankfurt etwas von ihnen zu sehen bekam, und nur derjenige verhältnißmäßig kleine Theil dieser Waaren, den Stettin zu Wasser, wie zu Lande nach Schlesien sandte, nahm seinen Weg über Frankfurt, ohne daß die Stadt aber den ihr ehemals zustehenden Gewinn bezog, denn die Waaren wurden weder verkauft, noch durch Frankfurter Fuhrgelegenheit weiter geschafft, sondern sie gingen unausgeladen hindurch. Ein Hauptartikel dieser Versendungen war der Leinsamen, welcher in Schlesien viel gebraucht wurde.

Der ungemein reiche Landhandel, den Preußen und Polen mit den westlich der Oder gelegenen deutschen Landen trieben, ging vormals völlig über Frankfurt, und so, daß er ganz in den Händen der Frankfurter Kaufleute blieb, da ihnen alle Waaren verkauft werden mußten, und sie alle jene deutschen Lande damit versorgten. Eine weit bequemere

Straße war jetzt den preußischen und polnischen Waaren durch die Warthe eröffnet, auf welcher der überwiegend größte Theil derselben nach der Oder gebracht wurde, und nun entweder den Weg nach Stettin, oder nach dem Finowkanal nahm, ohne sich um Frankfurt zu kümmern. Nur was zur Achse aus jener Ländern nach Deutschland gebracht wurde, nahm noch den alten Weg über Frankfurt, war aber an Menge jenem Wassertransporte nicht zu vergleichen, der durch die Aufhebung der Zölle gar sehr begünstigt war, während die Niederlagsgebühren in Frankfurt den Landtransport vertheuerten.

Der ebenfalls sehr bedeutende Handel, den Schlesien, namentlich Breslau, mit allen zwischen Elbe und Oder gelegenen Ländern führte, ging ehemals gänzlich über Frankfurt, und wurde von ihm besorgt unter höchst vortheilhaften Bedingungen, wie wir oben gesehen haben. Auch mit diesem war es fast ganz vorbei; die meisten Waaren gingen von Breslau die Oder hinunter, lenkten in den Friedrich-Wilhelmskanal ein, und kamen so in die Spree, ohne daß Frankfurt etwas davon gewahr wurde, und selbst was zur Achse dahin versandt wurde, wählte meist den Weg über Mülrose, wie es seit dem dreißigjährigen Kriege sich eingeführt hatte, und fuhr Frankfurt vorbei. Nur was von Breslau nach Stettin ging, fuhr durch Frankfurt; wie wenig war das jedoch gegen das Uebrige!

Der Handel der norddeutschen Lande mit Polen, Preußen, Pommern, und zum Theil selbst mit Stettin, ging vormals über Frankfurt. Jetzt wählten alle nördlich gelegenen Lande den Finowkanal und Stettin, oder die Warthe, um die Waaren zu transportiren, und nur die südlicher gelegenen, Sachsen, namentlich Leipzig, und die Lausitz sandten ihre Waaren zur Achse noch über Frankfurt. Es war wiederum nur der kleinste Theil des ehemaligen Waarentransportes. So war denn also Frankfurt von seinem ehemaligen reichen Verkehr nur ein kleiner Theil geblieben, und zwar unter Umständen, die selbst von diesem bei Weitem nicht die ehemaligen Vortheile ziehen ließen. Früher in dieser Gegend der einzige Punkt, wo den

Waaren ein Uebergang über die Oder gestattet war, lenkte südlich von ihm der Friedrich-Wilhelmskanal, nördlich von ihm die Warthe und der Finowkanal die meisten Waaren von ihm ab, und ließen ihm nur den kleinen Rest, der zwischen beiden zur Achse transportirt werden mußte. Frankfurts früherer Handel ist unstreitig durch beide Kanäle ruinirt worden, allein sie beide waren nur Produkte einer neuen Zeit, welche die Fesseln mehr und mehr sprengte, mit welcher das Mittelalter den Handel belastet hatte, und welche die Freiheiten des Einzelnen vernichtete, um zu größerer Freiheit des Ganzen zu gelangen. Die eigentlichen Quellen, aus welchen der Untergang des Frankfurter Handels hervorging, lagen tiefer, und jene Kanäle wären gar nicht zu Stande gekommen, wäre die Zeit nicht eine neue geworden, wäre nicht an die Stelle der besonderen Freiheiten einer Stadt, eine allgemeinere Freiheit getreten.

Unter diesen Umständen überzeugte sich Frankfurt, daß es nicht mehr möglich sei, sein Niederlagsrecht, selbst in der beschränkten Weise der letzteren Jahre, aufrecht zu erhalten. Jahrhunderte lang hatte es dafür mit allen Waffen gekämpft, und es sich außerordentliche Summen kosten lassen. Kaiser, Könige und Fürsten hatten es ihm mit höchster Autorität für die Ewigkeit verbürgt, aber diese Ewigkeit war zu Ende, es gab eine höhere Macht, welche alle jene so festen Versicherungen vernichtete. Im Jahre 1751 errichteten die Städte Berlin, Breslau, Frankfurt, Magdeburg und Stettin einen Vertrag unter einander, in welchem Frankfurt sich der Niederlagsgerechtigkeit von Eisen, Heringen und Fischwaaren ganz entsagte, sich aber die Niederlage des Leinsamens ausdrücklich vorbehielt. In der landesherrlichen Bestätigung im Jahre 1752 wurde mit klaren Worten das Stapelrecht des Leinsamens erneuert, indem weder dem Kaufmann, noch dem Cultivateur innerhalb der Mark freistehen soll, den Leinsamen von einem anderen Orte, als von Frankfurt zu beziehen, denn auf diesen alleinigen Handel nach Schlesien und der Lausitz sollte sich das Stapelrecht des Leinsamens gründen.

Im Jahre 1765 trug die schlesische und Stettinsche Kaufmannschaft auf die Aufhebung dieses Stapelrechts an; dies wurde zwar abgelehnt, allein seit 1766 mußte die Kaufmannschaft zu Frankfurt einen Eid dahin leisten, daß sie den Handel mit Leinsamen nur allein für ihre Rechnung und Gefahr treibe. Im Jahre 1788 wiederholte die schlesische und Stettinsche Kaufmannschaft ihren Antrag wegen Aufhebung des frankfurtschen Leinsamenstapels. Eine in Frankfurt niedergesetzte Commission hoffte einen Vergleich zu vermitteln, aber vergeblich. Endlich stellte im Jahre 1798 die Stettiner Kaufmannschaft der höheren Behörde abermals vor, wie sie aus Patriotismus ihrem Stapelrechte entsagen wolle, und Frankfurt dieses Beispiel nachahmen würde, allein Frankfurt that dies nicht, und so behielt es das Niederlagsrecht des Leinsamens bis zum Jahre 1810.

Es war für den Handel der Stadt nicht unbedeutend, wie sich schon daraus ergiebt, daß die Kaufmannschaft von Frankfurt seit der erhöheten Fabrikation der schlesischen Leinwand stets für 2—300,000 Thlr. am Werthe jährlich von diesem Produkte lagerte, um Schlesien damit versorgen zu können. Sobald die schlesischen Kaufleute gegen den Herbst ihre Bestellungen an Leinsamen in Frankfurt gemacht hatten, wandten sich die Frankfurter Kaufleute an die Stettiner. Diese ließen nun den Leinsamen durch geschworene Mäkler in Tilsit, Memel, Riga, Mitau, Liebau ꝛc einkaufen, in Tonnen schlagen, und mit dem Zeichen der Aechtheit versehen. Der schlechtere wurde in Säcken ausgeführt. Die Tonnen gingen zu Schiffe nach Stettin, wurden genau durchgesehen, und nach Frankfurt gesandt. Hier erfuhren sie eine neue Revision und Beaufsichtigung, und wenn sie geprüft und richtig befunden waren, erhielten die Schlesier Proben, nach welchen ihnen der Leinsamen geliefert wurde. Dies Verfahren sicherte gegen jeden Betrug. Dennoch konnte auch dieser letzte Rest des alten Niederlagerechts bei der Regeneration des Staates im Jahre 1810 keine Berücksichtigung finden, aller

Gegenvorstellungen der Frankfurter Kaufleute und des Magistrats ungeachtet; er wurde als gemeinschädlich aufgehoben; als Entschädigung wurde vorläufig bestimmt, daß jede Tonne Leinsamen, welche Frankfurt passirte, eine Abgabe von vier Groschen zu zahlen habe, welche die Stadt vereinnahmen sollte, und aus welcher Einnahme die Stadt, nicht aber die Kaufmannschaft, als Entschädigung für die verlorene Gerechtsame, jährlich 5000 Thlr. erhalten sollte. Dies ist auch in den beiden Jahren von 1810 bis 1812 geschehen. Als aber die Wasserbinnenzölle aufgehoben wurden, hörte auch dieser Zoll auf den Leinsamen auf, und es mußte nun eine andere Entschädigung aufgesucht werden. Zu dem Ende wurde die Quantität des in den Jahren 1801 bis 1807 in Frankfurt eingegangenen und wieder versandten Leinsamens im Durchschnitt auf 1654 Thaler 2 Groschen 8 Pfennige jährlich ermittelt, und diese Summe jährlich der Stadt als Entschädigung für das aufgehobene Niederlagsrecht zugebilligt, womit sie sich begnügen mußte. In diese jährliche Einnahme also läuft jenes gewaltige, einst so ergiebige und eine weite Gegend beherrschende Recht, wie in eine dünne Spitze aus, nirgend mehr sichtbar, als in den Einnahme-Etats der Stadt, in welchen sie jährlich als eine Zahl sichtbar wird. Sic transit gloria mundi.

Obgleich nun die Handlung aus allen diesen oben erwähnten Gründen während dieses Zeitraums gar sehr abgenommen hatte, so passirten doch noch um die Mitte dieses Zeitraums jährlich mindestens 2000 Schiffe auf der Oder vor Frankfurt vorbei, und die Kaufmannschaft wrackte jährlich gegen 20,000 Tonnen Leinsamen, der nach Schlesien, Böhmen und Sachsen versendet wurde [1]). Der Haupthandel aber beschränkte sich auf die Messen, welche von der Regierung durch geringe Abgaben und verstattete große Handelsfreiheit begünstigt wurden. Obgleich eine große Menge von Waaren aus dem Auslande nicht nach Preußen eingeführt werden

[1]) Historisches Portefeuille für 1785. I. 22.

durften, so machten die Frankfurter Messen doch eine Ausnahme davon, und nur fremdes Porcellan, Fayence, Sammet, Plüsche, goldene und silberne Tressen und Taback durften aus dem Auslande auch nicht nach diesen Messen gebracht werden. Die Kaufleute gaben Anfangs den Betrag dessen, was sie verkauft hatten (ihre Losung), nach Belieben an, und zahlten davon ½ Procent Abgabe. Im Jahre 1744 wurde diese Abgabe für 10 Thaler auf 3½ Groschen, für 100 Thlr. auf 1 Thlr. 7 Gr., für 200 Thlr. auf 1 Thlr. 19 Gr., für 500 Thlr. auf 3 Thlr. 21 Gr. und für 900 Thlr. auf 6 Thlr. 10 Gr. festgesetzt, wenn fremde Waaren eingekauft waren. Einheimische Kaufleute erlegten überhaupt nur 1½ Procent. — 1771 wurde dieser Tarif erneuert, allein die Losung wurde nun nicht mehr willkührlich angegeben, sondern mußte nachgewiesen werden.

Der Zeitpunkt des siebenjährigen Krieges von 1756 an, hob die Messen in Frankfurt ungemein. In Schlesien und Polen standen zahlreiche Armeen, welche viel verbrauchten, und in den Orten, deren Messen sonst Frankfurt schadeten, standen feindliche Truppen, oder sie lagen auf dem Kriegsschauplatze. Frankfurt wurde dadurch der Mittelpunkt der polnischen, schlesischen und deutschen Handlung, und ein großer Theil der Geschäfte, die sonst in Leipzig abgemacht wurden, zog sich nach Frankfurt. Der Hubertsburger Friede von 1763 gab der deutschen Handlung ihren früheren Gang wieder, dennoch blieben die Messen in Frankfurt ziemlich lebhaft. In den Jahren 1765 und 1766 wurde verordnet, daß die sächsischen Waaren, welche von Frankfurt nach Polen gesendet würden, einen Transito-Impost erlegten. Dies verminderte das Meßgeschäft bedeutend. Im folgenden Jahre wurde die französische Regie eingeführt, welche viele Formalitäten vorschrieb, die Transito- und Tarifsätze erhöhete, und Schuld daran wurde, daß sich der ansehnlichste Theil der Meßgeschäfte nach Leipzig zog. Die landesherrlichen Einkünfte gewannen dabei nur unbedeutend. Im Jahre 1764 war der Vertrieb der Waaren angeblich 614,567 Thlr., wovon der Staat 9930 Thlr. bezog.

1766 war der Waaren-Vertrieb 421,573 Thlr., von dem der Staat 10,472 Thlr. erhielt. Nur die Ausländer waren mit ihnen weniger zufrieden, da der Inländer von ihnen begünstigt war. Dennoch war besonders die Zahl der polnischen Juden daselbst groß. Nachher aber nahm der Handel mit Polen wieder ab, und erst der im Jahre 1775 mit der Republik Polen abgeschlossene Handlungsvertrag hob den gesunkenen Meßhandel. Unter der Regierung des Königs Friedrich Wilhelms II. erreichte derselbe seine blühendste Epoche. Dieser Monarch setzte eine eigene Commission zur Untersuchung der bisherigen Mängel nieder, und begünstigte besonders den Transitohandel. Der ganze bisherige Gang der Handlung erfuhr dadurch eine große Veränderung, und die Frankfurter Messen erreichten einen hohen Flor. Die Staatseinkünfte von den Messen im Jahre 1793 betrugen 89,497 Thlr. Im Jahre 1766 hatten sie freilich bei willkürlicher Angabe der Losung und geringern Abgaben nur 10,472 Thlr. betragen. Im Jahre 1797 waren auf den drei Messen für 6,661,000 Thlr. Waaren abgesetzt worden, wovon über die Hälfte inländische Fabrikate waren. Die Messen erhielten sich auch bis zu Ende dieses Zeitraums in bedeutender Höhe.

Ein großes Hinderniß des Handels blieb auch noch während dieses Zeitraums die schlechte Beschaffenheit der Wege. 1742 erließ König Friedrich der Große dieserhalb sehr ernste Befehle, und ordnete Besichtigungen an, aber ohne besonderen Erfolg. Die Fuhrleute auf der Frankfurter Messe von 1747 beschwerten sich über ein morastiges Loch bei Tremmen, zwischen Berlin und Brandenburg, und über den schlechten Weg bei Trepplin im Lebusischen Kreise, worin sie, um durchzukommen, einige Schock Stroh hatten werfen müssen [1]). Die Beschwerden bewirkten aber nur eine lokale Abhülfe.

Eben so schlecht stand es noch mit den Wirthshäusern.

---

[1]) Lamotte Abhandl. v. d. Landesgesetzen und Verf., welche die Landstraßen und Wege betreffen, 44.

Die Kurmärkische Kammer wurde 1746 beauftragt, die Krüge und Gasthöfe öfters zu visitiren, und die Bierverfälschungen zu verhindern, besonders aber darauf zu sehen, daß die Gasthöfe an den Heerstraßen auf dem Lande wie in den Städten, so eingerichtet würden, daß die Reisenden darin wohl unterkommen, und mit nothdürftigem Essen und Trinken versehen werden könnten, woran es bisher in der Kurmark und zugehörigen Kreisen noch sehr gefehlt habe, weshalb Reisende öfters bewogen worden seien, andere Straßen aufzusuchen [1]).

Im Jahre 1749 wurden die Kriegs- und Domänenkammern mit der Aufsicht über die Unterhaltung der Wege, Brücken und Dämme beauftragt, wie mit der Erledigung der dieselben betreffenden Beschwerden. Besonders wurde die Kurmärkische Kammer beauftragt, für die Verbesserung der Wege in der Ukermark Sorge zu tragen, über deren schreckliche Beschaffenheit Klagen über Klagen einliefen. Der König hatte die bestimmte Absicht, die Wege in guten Stand zu setzen, und es erfolgten eine Menge Verfügungen, deren Ausführung aber der siebenjährige Krieg unterbrach. Besonders war beabsichtigt, die Post- und Landstraßen von Frankfurt über Berlin nach Hamburg in völlig guten Stand zu setzen [2]), auch sollten die Krüge an den Landstraßen zweckmäßig vertheilt, und mit vorzüglich gutem Biere und Branntwein versehen werden, damit die Reisenden und Frachtfuhrleute angelockt würden, die Wege zu suchen [3]). 1756 erklärte der König noch, daß es sein ernster Wille sei, die Post-, Land- und Heerstraßen in seinen Landen in guten Stand zu setzen, und sie so mit Wirthshäusern zu besetzen, daß solche, wo nicht überall, doch wenigstens die, welche 1½ bis 2 Meilen auseinander liegen, eine besondere Stube für die Reisenden, auch außer der gemeinen Gaststube, eine Stube für den Wirth, nebst Stallungen enthalten sollen, welche reinlich zu halten, mit gutem Bier und Branntwein, nöthigen Lebens-

[1]) A. a. O. [2]) A. a. O. 55. [3]) A. a. O. 65.

mitteln, und Futter für das Vieh zu versehen sind. Auch Rademacher und Schmiede sind gehörigen Orts anzusetzen [1]).

Im Jahre 1764 übergab die Kammer dem Generaldirektorio den Entwurf zu einem vorläufigen Wegebesserungs-Reglement, welches den Beamten zugefertigt wurde, um darauf zu halten. Im Ganzen sind es aber nur unbedeutende Wegebesserungs-Anstalten, die es vorschreibt [2]), und es hat daher auch wenig verändert. Jede gründliche Verbesserung der Wege scheiterte an der 1764 erlassenen Erklärung des Königs, daß dieselbe allein von den Kammern, Magistraten und Gerichtsobrigkeiten mit den dazu bestimmten Geldern, ohne Zuziehung einer Staatskasse bestritten werden müsse [3]), denn dazu reichten diese Gelder bei Weitem nicht aus. Erst mit dem Ende dieses und im Anfang des jetzigen Jahrhunderts wurden einzelne Landstraßen wesentlich verbessert, und zwischen Berlin und Frankfurt eine Kunststraße angelegt, die man nach Schlesien fortsetzte.

In Bezug auf die durch Frankfurt gehenden Posten, veränderte sich in diesem Zeitraum nichts, als daß mancherlei Mißbräuche nach und nach abgestellt wurden. Dagegen hatte sich das Accisewesen mehr und mehr ausgebildet, doch nur in Bezug auf den ganzen Staat, und da sich keine provinzielle Verschiedenheiten, oder gar nur auf Frankfurt bezügliche ergeben, so müssen wir sie übergehen.

Die Oderfahrt von Crossen bis Stettin.

Siehe St. I. S. 79., St. IV. S. 27. u. St. VI. S. 1.

Erst innerhalb dieser Periode dachte man daran, den Lauf der Oder zu regeln und zu befestigen, den man bis dahin ganz sich selber, und den veränderlichen Folgen der Ueberschwemmungen überlassen hatte. In der Regel wächst das Wasser der Oder im Jahre zweimal, nämlich im Frühjahre, nach dem Fortgange des Eises, und um Margarethen, wenn starke Gewitterregen die Gewässer schwellen. Bei diesen Ueberschwemmungen wühlte sich das Wasser nicht selten neue

[1]) A. a. O. 66. [2]) A. a. O. 73 f. [3]) A. a. O. 171.

Bahnen, und das Oderbruch wechselte deshalb sein Ansehen fortwährend.

Schon unter dem Kurfürsten Johann Georg wurden von Lebus bis hinter Küstrin sogenannte Sommerdämme angelegt, die aber stete Reparaturen forderten. Die jetzige alte Oder, oder die große Reitwensche Bardaune, ward 1593 auf Befehl dieses Kurfürsten aufs neue ausgebessert; dennoch hatte man 1613 bei Lebus wieder mit Ausbesserung der Dämme zu thun, auch 1704 und 1710 wurden neue Verbesserungen vorgenommen. Alle diese Bemühungen hatten nur einen geringen Erfolg, denn die Dämme widerstandeu nicht dem Andrange des Wassers, und wurden bei jeder großen Ueberschwemmung weggerissen. König Friedrich Wilhelm I. erließ 1716 eine Deich- und Uferordnung, und setzte Breite und Höhe der Dämme fest, die zugleich unter eine geregelte Aufsicht gestellt wurden. Die ganze Länge dieser Dämme, die bis Zellin gingen, betrug 13,232 Ruthen. Auch wurden nach und nach sehr wirksame Abzugsgräben angelegt.

Gleich nach dem beendigten zweiten schlesischen Kriege faßte Friedrich der Große den zuvor reiflich erwogenen Entschluß, das Nieder-Oderbruch zu entwässern, wozu er eine besondere Commission ernannte. Diese Urbarmachung ward auf drei verschiedene Operationen gegründet, nämlich: 1) der Oder einen schnelleren Abfluß zu verschaffen, sie 2) mit tüchtigen Dämmen einzudeichen, und 3) das Binnenwasser aufzufangen und abzuführen. Zur Erreichung des ersten Zwecks wurden 1747, nach einem von dem Ingenieur Mahistre eingereichten Plan, die Berge zwischen Hoben und Nieder Wutzen durchgraben, und von Hohensaaten ein Kanal 5380 Ruthen lang an den neumärkischen Bergen herauf bei den Dörfern Alt-Küstrinchen, Rüdnitz, Zeckerick und Lietzegöricke vorbei bis nach Güstebiese gegraben, 1753 den 21. Mai beendigt, und der Hauptfangedamm bei Güstebiese, am 2. Juli desselben Jahres durchstochen. Obgleich dieser Kanal nur 10 Ruthen breit angelegt war, so stürzte sich doch in

der Folge der ganze Strom hinein, da dem Laufe desselben durch ihn ein so kurzer Weg angewiesen war, daß er sich zu dem alten wie 1 zu 2 verhielt, der Abfluß des Wassers also bei dem stärkeren Gefälle weit schneller von Statten ging, als vorher. Sehr bald erweiterte der Strom sein Bett dergestalt, daß er jetzt eine Breite von 60 bis 70 Ruthen hat, wodurch der alten Oder ihr Wasser fast gänzlich entzogen wurde. Durch diese große Ausbreitung ist er aber auch an vielen Stellen durch Versandungen so seicht geworden, daß die Schifffahrt bei niedrigem Wasserstande sehr beschwerlich wird, weshalb man ihm durch Abschneidung der alten Oder vermittelst eines Querdammes mehr Wasser zuzuführen suchte, um dem Strom so viel Gewalt zu geben, den Sand wegzuführen.

Die alte Oder, welche sichtbarlich sank, konnte nun die Gewässer ihrer Nebenarme und der mit ihr verbundenen Seen aufnehmen und abführen, wodurch das von ihnen bedeckte Land zum Vorschein kam, auf welches Luft und Sonne vielleicht zum ersten Male einwirkten. Nun kam es darauf an, die Verbindung der Oder mit ihren Nebenarmen und Seen zu trennen, und beide Ströme, die alte und die neue (jetzt eben gegrabene) Oder mit Dämmen einzuschließen. Die alte Oder mußte auf beiden Seiten eingeschlossen werden. Der diesseitige Damm ward Zellin gegenüber an denjenigen angeschlossen, der das hohe Oderbruch deckte, und bis Oderberg in einer Länge von 11,376 Ruthen, der jenseitige aber von Güstebiese bis Neu Tornow 4,699 Ruthen lang fortgeführt. Der neue Oderkanal dagegen durfte nur auf der linken Seite bewallt werden, da er auf der rechten durch sein hohes Ufer in Schranken gehalten wird; dieser Damm geht von Güstebiese bis Neu Gliezen. Die gesammten Dämme haben eine Länge von 21,455 Ruthen; die Coupirung des faulen Sees bei Wrietzen kostete allein 23,049 Thlr. Das von der alten und neuen Oder eingeschlossene Land wird auch das Mittelbruch genannt, welches durch eine Fähre bei Nieder Wutzen

und eine Brücke bei Zeckerick, deren Bau 10,943 Thaler kostete, mit der Neumark verbunden ward. Die Schnelle des Stroms riß jedoch diese Brücke bei starken Eisgängen oft weg, deshalb legte man späterhin eine Fähre an, welche über den Strom gewunden wird. Mit der Stadt Wrietzen ward es durch eine Fähre in Verbindung gebracht, die jedoch jetzt nur im Frühjahr und Spätherbst gebraucht wird, da die alte Oder im Sommer fast ganz austrocknet [1]).

Seit jener Zeit nun verließ die Schifffahrt ganz ihren früheren Gang, und die Städte Wrietzen, Freienwalde, Nieder Finow und Oderberg kamen um das seit Jahrhunderten besessene Vorrecht, an einem schiffbaren Strome zu liegen. Seit dem Jahre 1753 wurde, von Güstebiese an, die neue Oder die Fahrbahn, und kein Schiff ging mehr jenen vorgenannten Städten vorbei. Alle darauf bezüglichen früheren Rechte hörten damit von selber auf.

Durch die Urbarmachung des Oderbruchs, die damit zusammenhing, ist in demselben eine bedeutende Strecke fruchtbaren Landes, mit einer ansehnlichen Zahl neuer Anlagen entstanden, und der Getreide- und Heugewinn dieser Gegend ungemein gesteigert. Aber der eigenthümliche naturhistorische Charakter derselben ist verloren gegangen mit all dem großen Reichthum an Wasserprodukten aller Art, und damit auch der reiche Fischfang dieser Gegenden, so daß die Zunft der Hechtreißer in den Oderstädten von selber ausstarb.

Auch noch weiter nördlich änderte die Oder ihren Lauf, und zog sich in einen östlich gelegenen, früher nur kleinen Arm des Flusses, so daß Stolpe von da ab nicht mehr an dem schiffbaren Theile der Oder, sondern an einem kleinen Nebenarme derselben zu liegen kam.

Landstraßen.

1. Von Frankfurt nach Berlin.

Siehe St. II. S. 16.

[1]) Ulrich Wrietzen 118—126.

Diese Straße war zugleich Poststraße. Mit dem Jahre 1801 kam sie aber für anderes Fuhrwerk fast ganz außer Gebrauch, weil die Chaussee über Müncheberg weit besser zu befahren war, als diese sehr sandige Straße.

2. Wasserstraße von Frankfurt nach Berlin.

Siehe St. II. S. 18. No. 2. c.

3. Von Frankfurt nach Berlin. Dritte Straße.

Im Laufe der Zeit und bis zum Jahre 1801 hatte der Gang der Landstraße, wie solche St. II. S. 20. angegeben, nach und nach mehrfache Veränderungen erfahren. Es ist nicht möglich, den Zeitpunkt, wo sie statt gefunden haben, zu bestimmen; manche derselben mögen ziemlich früh eingetreten sein, und in die früher geschilderten Zeiträume fallen. Jetzt ging die gewöhnliche Landstraße folgendermaßen:

Frankfurt.

Kliestow, Kirchdorf. Die Straße zog neben dem Dorfe hin.

Boossen, Kirchdorf.

Treplin, Kirchdorf.

Petershagen, Kirchdorf.

Arensdorf, Kirchdorf. Von hier damals durch einen Theil der Hangelsbergschen Forst nach

Hasenfelde, Kirchdorf.

Tempelberg, Kirchdorf.

Wüst Gölsdorf, Vorwerk.

Schönfelde, Kirchdorf.

Liebenberg, Zoll, Krug und Mühle.

Kagel, Kirchdorf.

Tasdorf, Kirchdorf.

Vogelsdorf, Kirchdorf.

Dahlewitz, Kirchdorf.

Mahlsdorf, Kirchdorf.

Kaulsdorf, Kirchdorf.

Biesdorf, Kirchdorf.

Friedrichsfelde, Kirchdorf.
Neue Welt, Wirthshaus.
Schlößchen, Wirthshaus.
Berlin [1]).

Es ist interessant, zu bemerken, daß diese Straße im Ganzen wieder genau denselben Weg einschlägt, welchen die älteste Straße nahm, und wie wir solche St. II. S. 20. angegeben haben. Die Baierschen Markgrafen hatten den Gang derselben zu Gunsten Münchebergs verändert. Zu allen Zeiten hat das schwer gehalten, und in der Regel wurde, sobald es sich thun ließ, der alte Weg wieder eingeschlagen. Es ist daher wohl möglich, daß die Straße, so wie wir sie hier angegeben haben, schon wieder in Gebrauch kam, nachdem die Herrschaft der Baiern in der Mark ein Ende genommen hatte.

4. Von Frankfurt nach Berlin. Vierte Straße.

Für Frachtwagen gab es noch eine andere Straße, von welcher ich nicht anzugeben vermag, wie alt sie ist, da ich nur weiß, daß sie innerhalb des in Rede stehenden Zeitraums viel gebraucht wurde. Sie kann sehr alt sein, denn sie war nicht weiter als die vorige, und es scheint, daß man die eine oder die andere einschlug, je nachdem der Weg besser oder schlechter war. Sie ging folgendermaßen:

Von Frankfurt bis Petershagen, wie vorher. Von da nach

Madlitzer Mühle. Sie hieß schon 1393 die Modelitzer Mühle [2]).

Alt Madlitz, Kirchdorf, hieß 1373 Modelitz.
Falkenberg, Kirchdorf, 1354 Valkenberg [3]).
Demnitzer Mühle.
Berkenbrück, Kirchdorf.

---

[1]) Lamotte Abhandlung von den Landesgesetzen und Verfassungen, welche die Landstraßen und Wege in den K. Preußischen Staaten betreffen S. 72. [2]) Wohlbrück Lebus III. 316. [3]) A. a. O. 302.

Bärenbusch, Stadtförster.
Fürstenwalde, Stadt.
Faulbrück, Forsthaus.
Kienbaum, Dorf, gehörte dem Kloster Zinna, wahrscheinlich schon früh. Genannt wird es erst 1452.
Liebenberg, Zoll, Krug und Mühle.
Von hier weiter, wie vorher.

5. Poststraße von Frankfurt nach Berlin.

Wie früher angegeben.

6. Kunststraße von Frankfurt nach Berlin.

Mit dem Beginn des 19. Jahrhunderts war endlich von Berlin nach Frankfurt eine Kunststraße erbaut worden, welche im Jahre 1801 fertig wurde. Damit hörten die vielen Klagen über den schlechten Zustand dieser befahrensten Straße der Mark auf. Im Wesentlichen hatte man den Gang der alten Straße beibehalten, aber wo es thunlich war, die Krümmungen vermieden, und sie über Müncheberg verlegt, wie es schon zu den Zeiten der Baiern der Fall war. Sie ging folgendermaßen:

Frankfurt.
Kliestow, Kirchdorf.
Boossen, Kirchdorf.
Treplin, Kirchdorf.
Petershagen, Kirchdorf.
Georgenthal, Kolonie.
Grüne Baum, Krug.
Arensdorf, Kirchdorf.
Heinersdorf, Kirchdorf.
Müncheberg, Stadt.
Neubodengrün, Krug.
Wilde Mann, Krug.
Heidekrug oder Grünewald.
Krug.
Herzfelde, Kirchdorf.

Fischerhaus.
Tasdorf, Kirchdorf.
Vogelsdorf, Kirchdorf.
Dahlewitz, Kirchdorf.
Mahlsdorf, Kirchdorf.
Kaulsdorf, Kirchdorf.
Biesdorf, Kirchdorf.
Friedrichsfelde, Kirchdorf.
Lichtenberger Kolonie.
Neue Welt, Wirthshaus.
Schlößchen, Wirthshaus.
Berlin.

Von da ab wurde diese Kunststraße auch Poststraße, und alles Fuhrwerk wählte dieselbe, so daß die übrigen Straßen von Frankfurt nach Berlin leer wurden, und fast nur dem Zwischenverkehr dienten. Nr. 4. ist jedoch auch nachher noch im Gebrauch geblieben, und ziemlich lebhaft, weil das Chausseegeld gespart wurde.

7. Von Frankfurt nach Rostock.

Siehe St. II. S. 25. und St. IV. S. 35.

Die Straße war jetzt nur theilweise lebhaft, und vorzugsweise zur Meßzeit gebraucht.

8. Von Frankfurt nach Stettin, links der Oder.

Siehe St. II. S. 35., St. IV. S. 35.

Es ergeben sich keine Veränderungen. Der Verkehr auf dieser Straße war lebhaft.

9. Von Frankfurt nach Stettin, erste Straße rechts der Oder.

Siehe St. II. S. 63. und St. IV. S. 39.

Auch hier sind keine Veränderungen anzugeben.

10. Von Frankfurt nach Stettin, zweite Straße rechts der Oder.

Siehe St. II. S. 63.

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

11. Von Frankfurt nach Stargard.

Wie in St. II. S. 65. und St. IV. S. 40. angegeben.

12. Von Frankfurt nach Landsberg a. d. Warthe.

Seitdem Frankfurt das Niederlagsrecht und den Straßenzwang nothgedrungen aufgegeben hatte, hörte auch der große Umweg über Küstrin auf. Man fuhr jetzt folgendermaßen:

Frankfurt.
Kunersdorf, Kirchdorf.
Zohlow, Kirchdorf.
Kohlow, Kirchdorf.
Zerbow, Kirchdorf.
Drossen, Stadt.
Vorder Mühle.
Radach, Kirchdorf.
Mauskow, Kirchdorf.
Zelle, Vorwerk.
Neuwalde, Dorf.
Hammer, Kirchdorf.
Altona, Kolonie.
Plönitz, Kolonie.
Leopoldsfurth, Kolonie.
Derschau, Kolonie.
Eglofstein, Kolonie.
Roßwiese, Kolonie.
Kuhburg, Forsthaus.
Brück Vorstadt, über die Warthe nach
Landsberg.

13. Von Frankfurt nach Posen über Meseritz.

Auch diese Straße hatte sich verändert, da man nicht mehr gezwungen war, über Reppen zu fahren. Seit der Zeit, wo dieser Zwang aufgehört hatte, ging sie in folgender Art:

Frankfurt, bis Drossen, wie vorher. Dann:
Drägerslust, Haus und Forsthaus.
Kl. Kirschbaumer Ziegelei.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Heinersdorf, Kirchdorf.
Langenfeld, Kirchdorf.
Zielenzig, Stadt.
Fasanenkrug.
Helminenwalde, Vorwerk.
Gleißen, Kirchdorf.
Neudorf, Kirchdorf.
Karzig, Kirchdorf.
Mühle, Forsthaus und Krug.
Meseritz, Stadt. Von hier wie St. IV. S. 40. angegeben. Die Straße ist lebhaft.

14. Von Frankfurt nach Posen über Schwiebus.

Diese Straße fällt zum Theil mit der alten Straße über Reppen und Meseritz zusammen, änderte sich aber doch in folgender Weise:

Frankfurt.
Kunersdorf, Kirchdorf.
Neuendorf, Kirchdorf.
Reppen, Stadt.
Tornow, Kirchdorf.
Böttschow, Kirchdorf.
Pinnow, Kirchdorf.
Sternberg, Stadt.
Coritten, Kirchdorf.
Spiegelberg, Kirchdorf.
Grunowsche Mühle.
Lintricht, Vorwerk.
Birk, Vorwerk.
Möstichen, Kirchdorf.
Wilkau, Kirchdorf.
Salkau, Dorf.
Schwiebus, Stadt.
Jordan, Kirchdorf.
Paradies, Kloster.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Stadtvorwerk.

Meseritz. Von hier mit der vorigen weiter. Die Straße ist nicht die nächste, darum auch nicht sehr besucht, doch aber zur Meßzeit wichtig, und dann war sie eine Hauptverbindung Polens mit Frankfurt, so wie mit den Fabrikstädten Reppen und Schwiebus. Auch die Viehmärkte zu Sternberg gaben der Straße Wichtigkeit.

15. Von Frankfurt nach Posen über Crossen.

Die Straße von Frankfurt nach Crossen wurde im Jahre 1805 zu einer Kunststraße umgewandelt, behielt aber im Ganzen ihren früheren Gang. Sie ging nun von

Frankfurt über
Grüne Tisch, Wirthshaus.
Pulverkrug und Wassermühle.
Ziebingen, Kirchdorf.
Drehnow, Kirchdorf.
Kolonie.
Tammendorf, Kirchdorf.
Radenickel, Dorf.
Heide Mühle.
Schäferei.
Berg, Kirchdorf.
Crossen, Stadt. Von hier wie St. IV. S. 42.

16. Von Frankfurt nach Breslau.

Die Straße ging von Frankfurt nach Crossen wie so eben in Nr. 15. angegeben ist. Der übrige Theil des Weges wurde im Jahre 1805 als Chaussee angefangen, aber erst später beendigt, und ging von

Crossen über
Goldene Löwe, Krug.
Gersdorf, Kirchdorf.
Plau, Kirchdorf.
Grunau, Dorf.
Logau, Kirchdorf.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Gr. Lessen, Kirchdorf.
Meileiche, Dorf.
Grüneberg, Stadt.
Thomas, Vorwerk.
Lawaldau, Kirchdorf.
Nitteritz, Kirchdorf.
Wartenberg, Stadt.
Neusalz, Stadt.
Alt Tschau, Dorf.
Wassermühle von Lindau.
Neustädtel, Stadt.
Bei Mitkau, Kirchdorf vorbei.
Georgendorf, Dorf.
Meschko, Dorf.
Klopschen, Kirchdorf.
Wassermühle von Berndorf.
Guttenstädt, Kolonie.
Wassermühle.
Hainbach, Dorf.
Neusorge, Haus.
Polkwitz, Stadt.
Friedrichswalde, Kolonie.
Lübenwalde, Krug und Kolonie.
Lüben, Stadt.
Ossig, Vorwerk.
Mittel Dittersbach, Kirchdorf.
Ischerei, Vorwerk und Krug.
Gugelwitz, Kirchdorf.
Leschwitz, Kirchdorf.
Parchwitz, Stadt.
Koitz, Kirchdorf.
Maserwitz, Dorf.
Rausse, Kirchdorf.
Straßenkrug.
Neumarkt, Stadt.

Kammerdorf, Dorf.
Borne, Kirchdorf.
Haydau, Dorf.
Frobelwitz, Dorf.
Saara, Dorf.
Lissa, Kirchdorf.
Breslau.

17. Von Frankfurt nach Prag.

Auch diese Straße hatte sich im Laufe der Zeit, wir wissen nicht, wann, etwas verändert. Möglich ist es, daß diese Aenderung eintrat, als diese Straße Poststraße wurde. Sie ging jetzt folgendermaßen:

Frankfurt.
Tzschetzschnow, Kirchdorf.
Hospitalmühle.
Lossow, Kirchdorf.
Finkenheerd, Schleuse.
Krebsjauche, Kirchdorf.
Krug (Selashof).
Neu Zelle, Kloster.
Schlaben, Dorf.
Fuhrmannsruh, Krug.
Pfaffenschenke, Krug.
Bresinchen, Dorf.
Groß Breesen, Kirchdorf.
Grünewald, Dorf.
Kupferhammer.
Klostermühle.
Guben, Stadt. Bis hierher war die Straße sehr lebhaft.
Schenkendorf, Kirchdorf.
Krug.
Birkenberg, Dorf.
Mehlen, Kirchdorf.

Jahnsdorf, Dorf.
Berge, Dorf.
Forste, Stadt.
Kolonie.
Koine, Dorf.
Raden, Dorf.
Jerischke, Dorf.
Papiermühle.
Muskau, Stadt.
Ober Mühle.
Krug und Forsthaus Brand.
Neudörfel, Dorf.
Tränke, Dorf.
Hirschkrug.
Aufwurf, Dorf.
Neusorge, Dorf.
Bremenhain, Dorf.
Noes, Dorf.
Rothenburg, Stadt. Von hier bis Görlitz wie früher angegeben. Die Straße war ziemlich lebhaft. Die Fortsetzung der Straße nach Zittau, und nach Prag ist früher beschrieben, und blieb unverändert.

18. Von Frankfurt nach Bautzen.

a) über Guben.

Siehe St. III. S. 11. Der Verkehr war ziemlich lebhaft.

b) über Cottbus.

Wie St. III. S. 13. b. und No. 2. angegeben. Der Verkehr auf dieser Straße war lebhaft.

19. Von Frankfurt nach Leipzig.

Wie St. III. S. 18. angegeben. Sehr lebhafter Verkehr in und außer der Meßzeit.

20. Von Frankfurt nach Wittenberg.

Wie St. III. S. 22. angegeben. Vergl. St. IV. S. 49.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Außer diesen Landstraßen, von welchen jetzt auch viele Poststraßen, und nur zwei Kunststraßen geworden waren, gab es auch noch eine Menge Verbindungsstraßen, welche die genannten Orte unter einander in Gemeinschaft brachten, und von denen viele einen regen Verkehr unterstützten. Viele derselben sind ohne Zweifel alt, aber nur von wenigen läßt sich das Alter nachweisen. Es wird zu dem Ende aber nöthig, das Alter der Orte zu berücksichtigen, und wir wollen es deshalb, so weit unsere Ermittelungen reichen, angeben.

1. Neustadt Eberswalde.

a) Nach Templin.

Eberswalde, Stadt.

Britz, Kirchdorf, war es schon 1274 (Ecclesia Briceke), und heißt 1277 villa Brizeke [1]).

Golze, Kirchdorf. Wird 1285 villa Goltiz genannt [2]).

Alt Grimnitz, Kolonie und Forsthaus, ehemals ein festes und berühmtes Schloß im großen Werbelliner Walde am Grimnitz-See. Schon 1304 wird es das castellum Grimnitz genannt [3]).

Die Straße ist in alten Zeiten ohne Zweifel an diesem Schlosse vorbeigegangen, und dann über die Stelle, auf der die Stadt Joachimsthal im Jahre 1604 vom Kurfürsten Joachim Friedrich erbaut wurde, nachdem das Schloß Grimnitz in Verfall gerathen war. Seit dieser Zeit ging die Straße von Golze links ab über die Sägemühle unmittelbar auf Joachimsthal zu.

Forsthaus am Wöckersee.

Gollin, Kirchdorf, 1375 Gyollin [4]).

Albrechtsthal Kolonie.

Templin.

Während des letzten Zeitraums war diese Straße eine Zollstraße [5]).

---

[1]) Gerken Cod. II. 414. 420. [2]) A. a. O. II. 403. [3]) A. a. O. II. 443. IV. 371. [4]) Landbuch 195. [5]) Brandenburg Handbuch zur Kenntniß des Zollwesens ꝛc. 324.

b) Nach Zehdenick.

Eberswalde.

Lichterfelde, Kirchdorf, hieß 1277 Licheruelde, 1287 villa Lichteruelde [1]).

Werbellin, ein Kolonistendorf, 1748 erbaut.

Werbellin, Kolonie am gleichnamigen See und Kanal. Hier stand ehemals das alte Jagdschloß Werbellin, welches schon 1247 vorhanden war [2]), und während der Periode der Anhaltinischen Regenten der Mark von ihnen sehr geliebt und viel besucht war. Es lag im großen Werbellin-Walde, und noch ist die Stelle, wo es gelegen, deutlich erkennbar [3]). Schon unter den Baierschen Markgrafen scheint es, wahrscheinlich durch Feuer, denn zwischen den Ziegelresten liegen viele Kohlen, in Abgang gekommen zu sein.

Groß Schönebeck, Kirchdorf, früher eine Stadt, und 1600 ein Marktflecken, hatte ehemals ein Schloß, ein Jagdhaus, zwei Saugärten, einen Brau-, 2 Amts- und einen Freikrug. Schon 1300 wird ein Conradus de Schonebeck genannt [4]), 1375 gehörte es der Familie nicht mehr, und sollte nach dem Abgange der gegenwärtigen Inhaberin an den Markgrafen fallen. Auch bezogen dort mehrere Jäger des Markgrafen Einkünfte, denn auch dieser Ort lag im großen Werbellin-Walde [5]). Die Einwohner von Schönebeck hatten, wie sich aus einer Urkunde von 1447 ergiebt [6]), das Grasungsrecht in diesem Walde.

Uhlenhof, Vorwerk.

Schleuse, über den Döllen-Fluß.

Zehdenick.

Auch diese Straße war in der letzten Periode eine Zollstraße [7]).

---

[1]) Gerken Cod. II. 420. 428. [2]) Bekmann Mark V. I. III. 97. [3]) Klöden Waldemar II. 25. [4]) Buchholz Geschichte der Churmark IV. Anh. 144. — Gerken Fragmente V. 13. [5]) Landbuch 98. [6]) Ungedruckte Urkunde. [7]) Brandenburg a. a. O. 321.

2. Angermünde.

Nach Prenzlau.

Angermünde, Stadt und Schloß.

Kerkow, Kirchdorf, 1348 schon eben so genannt [1]).

Greiffenberg, Schloß und Flecken, Sitz des alten berühmten Geschlechts der Greiffe von Greiffenberg, von welchen Johann schon 1277 genannt wird [2]). Das Schloß wird urkundlich erst 1446 erwähnt [3]); der Ort war 1466 eine Stadt, denn er hatte einen Bürgermeister [4]).

Bei Güntersberg, Kirchdorf, vorbei.

Neu Güntersberg, Vorwerk.

Schmiedeberg, Kirchdorf, hieß 1319 Smedeberg [5]).

Polssen, Kirchdorf, 1319 Pelsene [6]).

Bei Mechow, Kirchdorf, vorbei, hieß 1319 eben so [7]).

Blankenburg, Kirchdorf, ehemals mit einem Schlosse, Stammsitz der berühmten Familie, 1375 Blankenborch [8]).

Bertikow, Kirchdorf, 1375 Berthekow [9]).

Seelibbe, Kirchdorf, 1355 Selubbe villa [10]).

Prenzlau.

Diese Straße ist wahrscheinlich alt, obgleich sie in diesem Zeitraume keine Zollstraße war. Sie war groß und breit, und gehörte zu den ansehnlichsten Straßen. Jetzt ist sie in eine Kunststraße verwandelt, aber von Mechow an anders geführt.

3. Küstrin.

Nach Wriezen.

Küstrin.

Kietz vor Küstrin.

Neu Kietz, Kolonie.

Manschnower Mühle.

Gorgast, Kirchdorf, hieß schon 1375 so, und gehörte dem Johanniter-Orden [11]).

---

[1]) Klöden Waldemar III. 209. 476. [2]) Gerken Cod. II. 420. [3]) v. Raumer Cod. I. 200. [4]) A. a. O. 290. [5]) Buchholz Gesch. d. Churm. V. 17. [6]) A. a. O. [7]) A. a. O. Mecholb ist Lesefehler. [8]) Landbuch 164. [9]) A. a. O. [10]) Gerken Cod. VI. 513. [11]) Landbuch 39.

Golzow, Kirchdorf, hieß 1308 Golsow. Dabei lag ein Eichenwald und der Hartmannswerder [1]).

Friedrichsaue, Vorwerk.

Zechin, Kirchdorf, hieß schon 1312 eben so [2]).

Wollup, Amt und Vorwerk, war bereits 1496 vorhanden [3]).

Kalkhof, Vorwerk, dicht neben dem vorigen.

Freygut, Vorwerk.

Letschin, Kirchdorf, hieß 1379 Lutzin, Lutsin, Lutschin [4]).

Wilhelmsaue, Kolonie.

Groß Barnim, Dorf, 1451 Groten Barnym [5]).

Alt Levin, Dorf, 1451 Lawin [6]).

Eichwerder, Dorf.

Wriezen.

Diese Straße hat immer nur dem inneren Verkehr gedient, und war Fremden nicht verstattet. Der Verkehr ist auf ihr zu allen Zeiten sehr lebhaft gewesen.

4. Strausberg.

a) Nach Neustadt Eberswalde.

Strausberg, Stadt.

Nördlich um den See bei Gielsdorf, Kirchdorf, vorbei. Hieß 1375 Gyselstorp, und war damals schon Kirchdorf [7]).

Theerofen. Durch den Blumenthalschen Forst nach

Lattbusch, Vorwerk und Theerofen.

Löwenberg, Kirchdorf, schon 1300 villa Lowenberg [8]), 1375 als Kirchdorf bezeichnet [9]). Es hatte ein Schloß [10]).

Brunow, Kirchdorf, schon 1375 unter gleichem Namen [11]).

Trampe, Kirchdorf, schon 1375 das Kirchd. Trampe [12]).

---

[1]) Wohlbrück Lebus III. 155. [2]) Gerken Cod. II. 358. IV. 574. [3]) Wohlbrück Lebus III. 136. [4]) A. a. O. 164. [5]) Landbuch 332. [6]) A. a. O. [7]) A. a. O. 90. [8]) Ulrich Wriezen 385. [9]) Landbuch 103. [10]) Fischbach Städtebeschreibung I. 354. [11]) Landbuch 97. [12]) A. a. O. 100.

Durch die Trampesche Heide, welche schon 1350 erwähnt wird [1]), nach

Neustadt Eberswalde.

Auch diese Straße hat nur dem inneren Verkehre gedient, und war nie lebhaft.

b) Nach Wrietzen.

Strausberg.

Bei der Rothen Mühle vorbei.

Ueber die wüsten Feldmarken Groß und Klein Kehnstorff, welche Dörfer schon 1375 nicht mehr existirten. Die Feldmark besteht aus 900 Morgen, und gehört seit 1487 der Stadt Strausberg.

Prötzel, Kirchdorf, 1375 Preßel, Kirchdorf [2]).

Herzhorn, Vorwerk, 1375 ein Kirch- und Pfarrdorf mit 54 Hufen und einem Edelhofe [3]), war 1451 nicht mehr vorhanden, und ist später als Vorwerk aufgebaut.

Schulzendorf, Kirchdorf, 1375 Schultendorp, Kirchdorf [4]).

Wrietzen.

Diese Straße, obgleich auch nur dem inneren Verkehre dienend, war lebhafter, als die vorige, und im letzten Zeitraume Zollstraße [5]).

c) Nach Köpenick.

Strausberg.

Wolfsthal, Vorwerk.

Eggersdorf, Kirchdorf, 1333 Hegghebrestorp [6]), 1375 Egbrechtstorp, Kirchdorf [7]).

Petershagen, Kirchdorf, hatte Namen und Kirche schon 1375 [8]).

Fredersdorf, Kirchdorf, 1375 Frederickstorf, Kirchdorf [9]).

---

[1]) v. d. Hagen Neustadt Eberswalde 258. [2]) Landbuch 89. [3]) A. a. O. 87. [4]) A. a. O. 86. [5]) Brandenburg Zollverf. 323. [6]) Gerken Cod. VI. 423. [7]) Landbuch 81. [8]) A. a. O. 76. [9]) A. a. O. 74.

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Bollensdorf, Kirchdorf, 1375 Boldenstorf, mit einer Kirche [1]).

Dahlwitz, Kirchdorf, 1375 Dolewitz, mit Kirche [2]).

Köpenick.

Diese Straße war im letzten Zeitraum ebenfalls Zollstraße. In den frühesten Zeiten ist sie wahrscheinlich wichtiger gewesen.

5. Fürstenwalde.

a) Nach Beeskow.

Fürstenwalde, Stadt.

Langewahl, Dorf.

Alt Golm, Dorf, 1346 Golmen, und damals Kirchdorf, 1518 Alden Golm [3]).

Durch die Brandheide nach

Pfaffendorf, Kirchdorf, und schon 1346 [4]).

Bei Lamitsch, Dorf, vorbei.

Bei Görzig, Kirchdorf, vorbei, 1518 Görtzig [5]).

Bei Neuendorf, Dorf, vorbei. Hieß 1556 eben so [6]), 1393 Neundorf [7]).

Beeskow.

Diese Straße war im letzten Zeitraume Zollstraße, scheint aber alt zu sein. Der Verkehr nahm in späterer Zeit zu.

b) Nach Königs Wusterhausen.

Fürstenwalde.

Rauensche Vierhäuser.

Stadtluch, Forsthaus.

Langendamm bei Markgrafpieske. 1346 Pysk genannt, 1435 Markgrafen Pysk, 1554 Markgrafen Pietz, und Marggrauen pietzk [8]).

---

[1]) A. a. O. 78. [2]) A. a. O. 74. [3]) Worbs Inventar. diplom. Lusat. infer. 152. — Wohlbrück Lebus II. 424. [4]) Worbs a. a. O. 150. [5]) Wohlbrück Lebus II. 443. [6]) A. a. O. 453. [7]) Worbs Inventar. 206. [8]) Worbs Inventar. 152. — Golz Fürstenwalde 85. — v. Eickstedt Landbuch 20. 22.

Spreenhagen, Kirchdorf, 1285 Sprewenhagne, 1435 Sprewenhagin[1]).

Dieser Weg ist sehr alt. In einer Urkunde von 1285 werden die Grenzen des Stadtgebietes von Fürstenwalde also bestimmt: De Tam civitatis (der Damm über die Spree) ex altem parte aquae Sprewe viam antiquam in Ruwen (er führt von Fürstenwalde über Rauen nach Storkow), usque ad montem Ruwen, de henghenden Berge, in vulgo Ruwen (sie heißen noch jetzt die Rauenschen Berge), usque ad magnum lapidem (dieser Stein ist nicht mit den sogenannten Markgrafensteinen zu verwechseln; er lag etwas entfernt vom Fuß der Berge auf dem Lehmplateau nahe am Wege nach Rauen, und ragte in neueren Zeiten nur mit einer Kante aus dem Boden hervor[2]). Jetzt ist er verschwunden. Die Säule unter der Victoria auf dem Belle-Alliance-Platz zu Berlin ist aus ihm gearbeitet, doch reicht das Material zu noch mehreren Säulen), qui jacet circa viam in Sprewenhagne, de magno lapide viam antiquam in Sprewenhagne usque ad Valenbrücke paludem, que in vulgo ein luch dicitur. (Jetzt Stadtluch)[3]). Der Weg nach Sprewenhagen geht jetzt vom Rauenschen Wege früher ab, als damals, wo er bis zum großen Steine lief, und erst hier, der Stadtgrenze folgend, abging. Schon 1285 war dieser Weg ein alter Weg. Die Straße gehört daher unstreitig zu den ältesten Landstraßen, und ich bitte zu bemerken, daß sie der Spree folgt. Wir haben schon oben bemerkt, daß die Straßen, welche Flüsse begleiten, immer zu den ältesten gehören. Die Gegend, welche diese Straße durchzieht, gehörte früher zur Lausitz. Fürstenwalde war Grenzstadt, Wusterhausen Grenzschloß gegen die Lausitz, und das gab der Straße eine gewisse Wichtigkeit, die übrigens

[1]) A. a. O. 15. 85. de Ludewig Rel. IX. 503. [2]) Klöden Beiträge zur mineral. und geognost. Beschreibung der Mark Brandenburg V. 63. [3]) Golz Fürstenwalde 15. de Ludewig Rel. IX. 503.

ungemein sandig ist. Sie führte von Spreenhagen durch den mächtigen Friedersdorfer Forst, und dann nach

Zehrensdorf, Dorf.

Neu Mühle (an der Dahme), war 1375 als Nuemül vorhanden [1]). Auch das Berliner Stadtbuch erwähnt S. 20 der „lude, di von der Nyenmole" mit Holz nach Berlin kommen. Auch 1653 ist sie erwähnt [2]).

Königs Wusterhausen, Flecken und Schloß, war 1375 ein Dorf Wendisch Wusterhusen [3]), mit einem Schlosse, und hieß wendisch: Parsk. Es ist wahrscheinlich schon zu wendischen Zeiten vorhanden gewesen. Im 18. Jahrhundert wurde das Schloß als Jagdschloß benutzt.

c) Nach Buchholz.

Fürstenwalde.

Rauen, Kirchdorf, 1285 Ruwen, so hießen auch die daran hinziehenden Berge. Schon in diesem Jahre wird dieser Weg eine via antiqua in Ruwen, usque ad montem, de henghenden Berge, in vulgo Ruwen, genannt [4]). Im Jahre 1346 ist das Dorf ein Kirchdorf, und heißt Rawen [5]).

Kolpin, Dorf, 1482 Calbinichen, 1508 Kolpinichen [6]), 1552 Kallinchen, 1554 Kolpinichen und Kalpinichen [7]).

Storkow, Stadt und Schloß. 1209 wird schon Sturkowe als Stadt erwähnt [8]). 1336 erhält die Kirche zu Storgkaw Ablaß, 1369 eben so, der Name ist Storgkau geschrieben [9]).

Groß Schauen, Kirchdorf, war es schon 1346, und hieß Shawen [10]).

Fischerhaus Kellnitz.

---

[1]) Landbuch 68. [2]) Mylius corp. constit. march. IV. 470. [3]) Landbuch 68. [4]) Golz Fürstenwalde 15. de Ludewig Rel. IX. 503. [5]) Worbs Invent. 152. [6]) Wohlbrück Lebus II. 451. [7]) v. Eickstedt Landbuch 18. 20. 22. [8]) A. a. O. 61. [9]) Kreisig Beiträge III. 439. 441. [10]) Worbs Invent. 152.

Selchow, Kirchdorf, war es schon 1346 unter gleichem Namen. Es wird 1321 zuerst genannt [1]).

Hermsdorf, Dorf, hieß 1556 ebenso [2]).

Buchholz, Flecken und Schloß, hatte 1346 eine Kirche, war 1449 eine Stadt und hatte Schloß, Zoll und Geleite [3]). Wendisch hieß der Ort Bukowina (d. h. Buchholz).

Diese Straße war zwar jetzt eine Zollstraße, scheint aber niemals sehr besucht gewesen zu sein.

d) Nach Templin.

Fürstenwalde.

Hangelsberg, Krug, Theerofen, Forsthaus.

Kleine Wall, Mühle an der Löcknitz.

Birkenwerder, Vorwerk und Haus.

Alte Buchhorst, Kolonie.

Forsthaus.

Rüdersdorf, Kirchdorf, 1375 Ruderstorf [4]), mit Kirche.

Alte Grund, Kolonie.

Tasdorf, Kirchdorf, 1375 Tastorp [5]), mit Kirche.

Fredersdorf, Kirchdorf, 1375 Frederickstorf, mit einer Kirche.

Alt Landsberg, Stadt, 1375 Landisberge, Lantsberg antiqua, zahlte 15 Mark Orbede [6]).

Werneuchen, Flecken, ehemals Warnow. Von hier in die Straße von Frankfurt nach Rostock, wie früher angegeben.

Diese Straße war ebenfalls Zollstraße, aber wenig befahren.

6. Storkow.

a) Nach Königs-Wusterhausen.

Storkow, Stadt und Schloß.

Wolzig, Dorf, 1518 Wolszk [7]).

---

[1]) A. a. O. und Wohlbrück Lebus II. 455. [2]) A. a. O. 451. [3]) A. a. O. 152. 266. [4]) Landbuch 84. [5]) A. a. O. 82. [6]) A. a. O. 9. 17. 32. [7]) Wohlbrück Lebus II. 434.

Bergschäferei oder hungrige Wolf.

Bindow, Kirchdorf [1]). 1518 Große Bindung. Ueber die Dahme, ehemals mittelst einer Fähre, seit 1700 mittelst einer Brücke [2]).

Lindower Brück, Krug und Zoll.

Senzig, Dorf.

Königs-Wusterhausen, Flecken und Schloß. Siehe No. 5. b.

Auch diese Straße war Zollstraße.

b) Nach Mittenwalde und Zossen.

Storkow.

Bei Görsdorf, Kirchdorf, vorbei, 1518 Gyrrsdorf, 1555 Gerßdorf [3]).

Bei Prieros, Kirchdorf, vorbei, 1314 villa Preroz [4]).

Prieroser Brücke über die Dahme.

Gräbendorf, Kirchdorf.

Glunzbrücke, Forsthaus.

Groß Beesten, Kirchdorf, 1372 Gr. Bestewyn, Kirchdorf [5]).

Mittenwalde, Stadt. Wir geben die übrigen Angaben später. Sie hieß wendisch: Chodowina (Fichtenwald).

Schöneiche, Dorf.

Zossen, Stadt und Schloß, ehemals Czossen. Sehr alt.

Es war diese Straße ebenfalls Zollstraße, doch wenig befahren.

7. Guben.

a) Nach Crossen.

Guben, Stadt.

Rathshof, Vorwerk.

Heidekrug.

Merzwiese, Kirchdorf, war es schon 1346 und hieß Mertenswese, und 1393 Mertinswese [6]).

---

[1]) A. a. O. [2]) Mylius corp. constit. march. IV. 242. [3]) Wohlbrück Lebus II. 428. — v. Eickstedt Landbuch 23. [4]) Gerken Cod. I. 283. [5]) Landbuch 68. [6]) Worbs Inventar. 151. 205.

Neu Rehfeld, Dorf.

Alt Rehfeld, Dorf.

Crossen, Stadt und Schloß.

Diese Straße war sehr stark befahren, und ein Theil der alten, schon 1238 und 1243 vorhandenen Haupthandelsstraße aus Deutschland nach Polen und Preußen. Sie verlor ihre Wichtigkeit, als Frankfurts Niederlagsrecht sich ausbildete, ist aber dennoch immer lebhaft gewesen.

b) Nach Sagan.

Guben.

Schmachtenhagen, Dorf.

Krug und Schäferei von Tschernowitz.

Stargardt, Kirchdorf, war es unter gleichem Namen schon 1346 und 1393 [1]).

Starzeddel, Kirchdorf, schon 1346 und hieß Starzedel, 1393 Storczedil [2]).

Bei Raubart, Dorf, vorbei.

Ossig, Dorf.

Räschen, Dorf.

Schönfeld, Vorstadt.

Sommerfeld, Stadt und Schloß.

Dieser Sommerfeldsche Weg wird in einer Urkunde von 1388 erwähnt [3]).

Hinkau, Vorstadt. Sie war unter diesem Namen schon 1375 vorhanden [4]).

Baudach, Kirchdorf, 1346 Kirchdorf Budichow [5]).

Gassen, Martflecken, war 1650 ein Dorf.

Metzsch-Mühle.

Haak-Mühle.

Zwippendorf, Dorf.

---

[1]) A. a. O. 151. 205. [2]) A a. O. 151. 205. [3]) v. Lebebur Archiv IV. 141. [4]) Worbs Inventar. 192. [5]) Worbs Inventar. 151.

Droskau, Kirchdorf, war es schon 1346, und hieß Druskaw, 1385 Droskow [1]).

Grabig, Dorf.

Luck, Vorwerk.

Sorau, Stadt und ehemals auch Schloß. Es hieß wendisch Zarow. Unstreitig ist der Ort alt, doch kennt man keine frühere Urkunde, als von 1260. Im Jahre 1274 wurde ein Franziskanerkloster daselbst erbaut. Die vier Gewerke waren: die Tuchmacher, Schuhmacher, Schneider und Fleischer [2]).

Loh-Mühle.

Marsdorf, Dorf, war 1350 unter diesem Namen vorhanden [3]).

Herrnmühle.

Sagan, 1285 Sachun [4]).

Diese Straße ist zu allen Zeiten stark befahren gewesen.

c) Nach Dresden.

Von Guben bis Hoyerswerda.

Hoyerswerda, Stadt und Schloß.

Kl. Neida, Dorf.

Mühle.

Bernsdorf, Dorf.

Groß Grabe, Kirchdorf.

Schwepnitz, Kirchdorf.

Schmorkau, Kirchdorf.

Königsbrück, Stadt und Schloß.

Lausnitz, Dorf.

Niklas Kirche.

Klein Okrilla, Dorf.

Groß Okrilla, Dorf.

Ottendorf, Kirchdorf.

---

[1]) A. a. O. 149. 199. [2]) Worbs Archiv 241. [3]) A. a. O. 297. [4]) A. a. O. 93.

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Hermsdorf, Dorf.
Lausa, Kirchdorf.
Dresden.

Ueber die Frequenz und das Alter dieser Straße ist mir nichts bekannt.

d) Nach Muskau.

Guben.
Schenkendorf, Kirchdorf, war es schon 1346[1]).
Krug.
Birkenberg, Dorf.
Mehlen, Kirchdorf.
Jahnsdorf, Dorf.
Berge, Dorf, 1389 vorhanden[2]).
Forste, Stadt.
Koine, Dorf.
Raden, Krug neben dem Dorfe.
Jerischke, Dorf.
Papiermühle.
Muskau.

Die Straße war ziemlich lebhaft.

8. Crossen.

a) Nach Schwiebus.

Crossen, Stadt.
Berg, Kirchdorf.
Pfeffermühle.
Murzig, Dorf.
Krämersborn, Kirchdorf, 1565 Kremerßborn[3]).
Sawische, Dorf.
Vorwerk und Kolonie.
Schönfeld, Dorf, hieß 1207 wendisch, Rogylnicze, deutsch, Schönwald[4]).

---

[1]) A. a. O. 151. 154. [2]) Worbs Invent. 202. [3]) v. Eickstedt Landbuch 39. [4]) Tzschoppe und Stengel Urk. 120.

Mühlbock, Kirchdorf, hieß 1207 wendisch, Olobock, deutsch, Melbock [1]).

Schwiebus.

Die Straße war ziemlich befahren.

b) Nach Pommern.

Crossen.

Berg, Kirchdorf.

Lochwitz, Kirchdorf, hieß 1261 Lochuz [2]).

Lochwitzer Mühle.

Forsthaus.

Baudach, Kirchdorf.

Kolonie.

Pleishammer, Eisenhammer an der Pleiß.

Hammerkrug.

Grüne Hirsch-Mühle.

Döbbernitz, Kirchdorf, im Jahre 1350 Dobernitz, und war damas ein Städtchen, und noch 1528 [3]).

Augustenhof, Vorwerk.

Sternberg, Stadt und Schloß.

Kemnath, Kirchdorf, hieß 1572 schon ebenso [4]).

Tauerzig, Kirchdorf, hieß 1350 Turzic, 1400 Turtzk, 1461 Turtzik [5]).

Ostrow, Kirchdorf, hieß 1355 Osterow [6]).

Zielenzig, Stadt.

Herzogswalder Ziegelei.

Arensdorf, Kirchdorf, hieß 1421 ebenso [7]).

Forsthaus und Theerofen.

Jägerhof, Forsthaus.

Neue Glashütte.

Blockswinkel, Kolonie, zwischen 1767 und 1773 erbaut.

---

[1]) A. a. O. [2]) A. a. O. 349. [3]) Wohlbrück Lebus III. 533. [4]) A. a. O. 484. [5]) A. a. O. 529. [6]) A. a. O. 526. [7]) Wohlbrück Lebus III. 468.

Rodenthal, Kolonie, ebenso.

Eglofstein, Kolonie, ebenso

Roßwiese, Kolonie, ebenso.

Landsberg.

Von Zielenzig aus konnte aber auch der folgende Weg eingeschlagen werden:

Zielenzig, Stadt.

Langenfeld, Kirchdorf, 1286 Langenvelde [1]).

Trebow, Kirchdorf, 1354 ebenso genannt [2]).

Mauskow, Kirchdorf, 1400 Muzekow [3]).

Krieschter Scharfrichterei.

Sägemühlen.

Kriescht, Kirchdorf, 1354 Crissewis und Creschitz, nachher Krisitz, Krischitz, Kryschytz genannt [4]).

Quebeck, Kolonie, 1773 und 1774 erbaut.

Groß Louisa, Kolonie, 1773 und 1774 erbaut.

Holländer zu Pyrehne, ebenso.

Ueber die Warthe mittelst Fähre.

Fichtwerder, Fährhaus.

Pyrehne, Kolonie, 1767 und 1773 erbaut.

Balz, Kolonie, ebenso.

Vietz, Kirchdorf und Eisenhammer.

Diese unstreitig schon sehr alte Straße aus Böhmen, Schlesien und der Lausitz nach Stettin, war nach der Ansicht von Frankfurt eine innere Communicationsstraße, und dem Verkehre mit Kaufmannswaaren gänzlich verboten, nach der Ansicht von Crossen aber eine erlaubte Straße. Der Kurfürst entschied den langen Streit, indem er 1533 den Crossenern die Straße in beschränkter Weise erlaubte, wie wir das oben näher angegeben haben. Fremden blieb sie verboten, was 1539 von neuem festgestellt wurde, dagegen wurde der Gebrauch dieser Straße in beschränkter Weise auch der Stadt Landsberg gestattet, und dies scheint ein altes Recht gewesen

[1]) Wohlbrück Lebus III. 522. [2]) A. a. O. 457. [3]) A. a. O. 451. [4]) A. a. O. 448.

zu sein, wie wir ebenfalls ausführlicher angegeben haben. Dennoch wurde die Straße von den fremden Fuhrleuten stets als ein Schleifweg benutzt, und 1546 versprach noch Crossen der Stadt Frankfurt, ihr getreulich helfen zu wollen, den Fuhrleuten die Straße nach Landsberg zu verwehren, ein Versprechen, das nicht gerade aufrichtig gemeint gewesen sein mag. Nachmals wurde diese Straße 1657 verboten, und abermals 1723. Erst seit dem Jahre 1751, in welchem Frankfurt sich zu milderen Grundsätzen entschloß, wurde diese Straße auch dem erlaubten Waaren-Verkehr eröffnet, nachdem sie viele Jahrhunderte hindurch verboten, und nur unerlaubter Weise benutzt worden war, weshalb es auf derselben an Confiscationen nicht gefehlt haben wird. Von da ab hat auf dieser Straße immer ein ziemlicher Verkehr geherrscht.

c) Nach Sommerfeld.

Crossen.

Steindamm, Vorstadt.

Deutsch Sagar, Kirchdorf, 1611 Teutschen Sager, 1565 Sagar[1]).

Wendisch Sagar, Dorf.

Bober Mühle.

Ueber den Bober.

Neubrück, Eisenhammer.

Deichow, Dorf.

Bobersberg, Städtchen, 1565 Boberßbergk.

Berloge, Dorf.

Seedorf, Dorf.

Königswille, Dorf.

Heide- oder Kaninchen-Haus.

Göhren, Kirchdorf.

Schönfeld, Vorstadt, 1611 Schönfelde, Dorf.

Sommerfeld.

---

[1]) v. Eickstedt Landbuch 39.

Diese Straße ist ein Theil der großen Landstraße aus Posen nach der Lausitz und Böhmen, und jedenfalls schon sehr alt. Ohne Zweifel ist sie schon benutzt worden, noch ehe Frankfurt sein Niederlagsrecht in aller Strenge ausübte. Ob sie während des 14. bis 17. Jahrhunderts mit Kaufmannsgütern befahren werden durfte, ergiebt sich nicht mit Gewißheit, dürfte aber doch durch Frankfurts Uebergewicht verhindert worden sein. Jedenfalls ist aber die Straße, nachdem Frankfurt auf den Straßenzwang verzichtet hatte, wieder in Aufnahme gekommen, und von da ab, bis in die neuesten Zeiten von Frachtfuhrwerk stark befahren worden, so daß sie zu den frequentesten und wichtigsten Straßen gehört.

9. Züllichau.

a) Nach Karge.

Züllichau.
Langmeil, Kirchdorf.
Schloßmühle.
Unruhstadt oder Karge.

Diese Straße hat einen nicht unbedeutenden Verkehr, besonders mit Schwarzvieh aus Polen nach Berlin.

b) Nach Grüneberg.

Züllichau.
Krauschow, Dorf.
Allzunah, Krug.
Neue Welt, Krug.
Tschicherzig, Dorf.
Fähre über die Oder.
Fährkrug.
Sawade, Kirchdorf.
Kühnau, Dorf.
Grüneberg, Stadt.

Diese Straße ist um 1607 nebst der Fähre über die Oder entstanden, und erhielt, wie wir oben gesehen haben, die landesherrliche Billigung. Jetzt bildet sie einen Hauptübergangspunkt, und der Verkehr ist nicht unbedeutend.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

10. Cottbus.

a) Nach Guben.

Cottbus.
Sandow, Vorstadt.
Mühle.
Lakoma, Dorf.
Maustmühle.
Diebsdorf, Dorf.
Peitz, Stadt.
Lieberose, Vorstadt.
Tauer, Dorf.
Grabkow, Dorf.
Atterwasch, Kirchdorf, und schon 1346 [1]).
Deulswitz, Dorf.
Klostermühle.
Guben.
Die Straße hat einen lebhaften Verkehr.

b) Nach Forste.

Cottbus.
Sandow, Vorstadt.
Schlößchen, Vorwerk.
Klein Lieskow, Dorf.
Tranitz, Dorf.
Weißagk, Kirchdorf, 1346 bereits Kirchdorf, 1389 Wyschogl (wendisch) [2]).
Mulkwitz, Kirchdorf.
Alt Forste, Vorstadt.
Forste.
Auch diese Straße hatte einen lebhaften Verkehr.

c) Nach Muskau.

Cottbus.
Sandow, Vorstadt.
Vorwerk.
Pechkrug.

[1]) Worbs Invent. 151. [2]) Worbs Invent. 151. 202.

Gablenz, Dorf.
Trebendorf, Dorf.
Mattendorf, Dorf.
Groß Kölzig, Kirchdorf.
Neu Sorge, Krug.
Judenkrug.
Kolonie.
Zschorne, Dorf.
Jämlitzer Mühlenkrug.
Muskau. 1361 Muskow, Schloß.

d) Nach Senftenberg.

Cottbus.
Schwarze Bärbude.
Sachsendorf, Dorf.
Kl. Gaglow, Dorf.
Feldkrug.
Kl. Osnig, Dorf.
Schorbus, Kirchdorf, 1346 Schorbisch, Kirchdorf [1]).
Drebkau, Städtchen.
Domsdorf, Dorf.
Greschmühle.
Schäferei.
Rosendorf, Dorf.
Forsthaus.
Wendisch Sorno, Kirchdorf.
Sorge oder Thamm, Dorf.
Senftenberg, Stadt und Schloß, 1325 genannt.

e) Nach Luckau.

Cottbus.
Brunschwig, Vorstadt.
Ströbitz, Dorf.
Kolkwitz, Kirchdorf, 1346 Kolckewitz, Kirchdorf [2]).
Glinzig, Dorf.

---

[1]) Worbs Invent. 150. [2]) Worbs Invent. 150.

10. Cottbus.

a) Nach Guben.

Cottbus.
Sandow, Vorstadt.
Mühle.
Lakoma, Dorf.
Maustmühle.
Diebsdorf, Dorf.
Peitz, Stadt.
Lieberose, Vorstadt.
Tauer, Dorf.
Grabkow, Dorf.
Atterwasch, Kirchdorf, und schon 1346 [1]).
Deulswitz, Dorf.
Klostermühle.
Guben.
Die Straße hat einen lebhaften Verkehr.

b) Nach Forste.

Cottbus.
Sandow, Vorstadt.
Schlößchen, Vorwerk.
Klein Lieskow, Dorf.
Tranitz, Dorf.
Weißagk, Kirchdorf, 1346 bereits Kirchdorf, 1389 Wyschogl (wendisch) [2]).
Mulkwitz, Kirchdorf.
Alt Forste, Vorstadt.
Forste.
Auch diese Straße hatte einen lebhaften Verkehr.

c) Nach Muskau.

Cottbus.
Sandow, Vorstadt.
Vorwerk.
Pechkrug.

[1]) Worbs Invent. 151. [2]) Worbs Invent. 151. 202.

Gablenz, Dorf.
Trebendorf, Dorf.
Mattendorf, Dorf.
Groß Kölzig, Kirchdorf.
Neu Sorge, Krug.
Judenkrug.
Kolonie.
Zschorne, Dorf.
Jämlitzer Mühlenkrug.
Muskau. 1361 Muskow, Schloß.

d) Nach Senftenberg.

Cottbus.
Schwarze Bärbude.
Sachsendorf, Dorf.
Kl. Gaglow, Dorf.
Feldkrug.
Kl. Osnig, Dorf.
Schorbus, Kirchdorf, 1346 Schorbisch, Kirchdorf [1]).
Drebkau, Städtchen.
Domsdorf, Dorf.
Greschmühle.
Schäferei.
Rosendorf, Dorf.
Forsthaus.
Wendisch Sorno, Kirchdorf.
Sorge oder Thamm, Dorf.
Senftenberg, Stadt und Schloß, 1325 genannt.

e) Nach Luckau.

Cottbus.
Brunschwig, Vorstadt.
Ströbitz, Dorf.
Kolkwitz, Kirchdorf, 1346 Kolckewitz, Kirchdorf [2]).
Glinzig, Dorf.

---

[1]) Worbs Invent. 150. [2]) Worbs Invent. 150.

Limberg, Dorf.

Krischow, Kirchdorf.

Eichow, Dorf.

Schönbeck, Schloß und Dorf.

Vetschau, Stadt, 1302 Dorf Veczicz, wahrscheinlich, 1346 Fetzschow [1]).

Koswig, Dorf.

Kalau, Stadt, 1301 Calowe, und ein erheblicher Ort des Landes, und später durch seine Woll- und Viehmärkte viel bekannt [2]).

Buckow, Kirchdorf.

Mühle.

Schlabendorf, Kirchdorf, 1346 Schlaberndorf, 1285 Slaberndorf, und schon Kirchdorf, 1210 hieß es Zlauwrendorf, 1226 Zlaboresdorf [3]).

Garrenchen, Dorf.

Luckau.

f) Nach Görlitz.

Von Cottbus bis Muskau, wie c. Von Muskau nach

Ober-Mühle.

Forsthaus und Krug zu Brand.

Neudörfel, Dorf.

Tränke, Dorf.

Hirschkrug.

Aufwurf, Dorf.

Neusorge, Dorf.

Bremenhain, Dorf.

Noes, Dorf.

Rothenburg, Stadt. Von hier wie früher angegeben.

Die Straße ist immer sehr lebhaft gewesen.

---

[1]) Worbs Invent. 117. 150. [2]) Meermann Gesch. d. Kreisstadt Calau, 196 f. [3]) Worbs Invent. 152. 95. 62. 73.

g) Nach dem Schwilowsee.

Cottbus.
Brunschwig, Vorstadt.
Sylow, Kirchdorf, 1346 Sylo, Kirchdorf [1]).
Striesow, Dorf.
Fehrow, Kirchdorf.
Mocho, Kirchdorf, 1346 Kirchdorf Mochow [2]).
Zollhaus.
Goyatz, Dorf, oder auch Hoffnungsbai, Haus.
Von Goyatz kann man über
Alte Mühle,
Ressen, Dorf,
Mittweide, Kirchdorf, nach
Trebatsch, Kirchdorf, und damit auf die Straße nach Frankfurt kommen.

Nachdem Frankfurts Niederlagsrecht in Verfall gerathen war, und es den Straßenzwang nicht mehr behaupten konnte, war die Kaufmannschaft in Cottbus auf den Gedanken gerathen, aus diesem Umstande Vortheil zu ziehen. Die Spree war bis dahin nur aufwärts bis Fürstenwalde beschifft worden; schiffbar aber war sie bis zum Schwilowsee, und wenn man die Waaren zu Wasser bis dahin gehen ließ, so hatten sie bis Cottbus einen verhältnißmäßig nur kleinen Weg zur Achse zu machen. Der fertig gewordene Friedrich-Wilhelmskanal gestattete, eben sowohl Waaren von Hamburg über Berlin, als von Stettin dahin bringen zu lassen, und ihr weiterer Vertrieb nach der Lausitz, Schlesien und Böhmen bot nicht unbedeutende Vortheile dar. Es war zu augenscheinlich, um den Versuch gewagt zu finden, und gar bald ward das bis dahin unbedeutende Dorf Goyatz am Schwilowsee eine reiche Waaren-Niederlage, von wo die Kaufleute von Cottbus die Waaren abholten, und weiter vertrieben. Gar bald beschwerte sich Frankfurt beim Könige über diese Niederlage, und der

[1]) Worbs Invent. 150. [2]) Worbs Invent. 150.

König versprach im Jahre 1723, deswegen weitere Schritte zu thun, denn Goyatz lag in den Landen des Kurfürsten von Sachsen, was für Cottbus sehr bequem war. Ob Verhandlungen mit der kursächsischen Regierung statt gefunden haben, ist unbekannt, gewiß aber, daß die Waaren-Niederlage in Goyatz verblieb, und der Handel auf dem neuen Wege eine immer größere Ausdehnung erhielt. Die sächsische Regierung aber legte für diese Waaren sowohl in Beeskow, wie bei Goyatz einen Zoll an, und erhob ihn von denselben in ansehnlicher Höhe. Außerdem zahlte Goyatz eine jährliche Schatzung von 1000 Gulden, was am besten für die Bedeutsamkeit dieses Handels sprechen dürfte. In neuester Zeit ist dem Ausladeplatz Goyatz schräg gegenüber noch ein zweiter, die Hoffnungsbai, errichtet worden, und die Straße zwischen hier und Cottbus ist eine der lebhaftesten Frachtstraßen, da sie Cottbus mit den nächsten Ab- und Ausladeplätzen für den Materialwaaren-Verkehr, nämlich den Seeplätzen über Berlin verbindet, und einen reichen Vertrieb dieser Waaren nach Schlesien und Galizien gestattet. Die Spree hat dadurch eine früher nicht vorhandene Bedeutung für den Handel erhalten, und Cottbus hat sich so eines nicht unbedeutenden Theils der ehemaligen Frankfurter Handlung bemächtigt.

Die Spreefahrt von Fürstenwalde bis zum Schwilow-See.

Fürstenwalde.
Bärenbusch, Forsthaus auf dem rechten Spreeufer.
Berkenbrück, Kirchdorf, eben da.
Friedrichskrug, auf dem rechten Spreeufer.
Streitberg, Haus, auf dem linken Spreeufer.
Schütze zu Tempelberg, Forsthaus, auf dem rechten Ufer.
Forsthaus zu Steinhöfel, eben so.
Schweinebraten, auf dem linken Ufer.
Fluthkrug, auf dem rechten Ufer.
Drahendorf, Dorf, auf dem linken Ufer.

Neubrück, Kolonie, mit einer Brücke, auf dem rechten Ufer. Eintritt des Mülroser Kanals.

Raßmannsdorf, Dorf, mit einer Brücke über die Spree, auf dem linken Ufer.

Dorfstelle zu Görzig, Haus, auf dem linken Ufer.

Abladeplatz Weiße Ofen, Haus, auf dem rechten Ufer.

Abladeplatz Karausch, Haus, auf dem rechten Ufer.

Radinkendorf, Dorf, auf dem linken Ufer.

Beeskow, Stadt, auf dem linken Ufer.

Bahrensdorf, Dorf, auf dem rechten Ufer.

Kummerow, Dorf, auf dem rechten Ufer.

Leißnitz, Dorf, auf dem rechten Ufer.

Glowe, Dorf, auf dem rechten Ufer. Eintritt in den großen Schwilow-See. Dieser See wird schon in einer Urkunde von 1302 der Zwilow genannt [1]). Alle Sagen über sein spätes Entstehen und die Dörfer, welche er überschwemmt haben soll, gehören zu den Märchen.

Sarkow, Dorf, am nördlichen Ufer.

Möllen, Dorf, am östlichen Ufer.

Sawall, Dorf, am westlichen Ufer. Austritt der Spree.

Pieskow, Dorf und Schäferei, am östlichen Ufer.

Zaue, Kirchdorf, am westlichen Ufer.

Scheune, auf einer Insel.

Speichro, Dorf, am östlichen Ufer.

Jessern, Dorf am östlichen Ufer.

Goyatz, Dorf, am westlichen Ufer.

Hoffnungsbai, am südlichen Ufer.

Zollhaus, am südlichen Ufer.

11. Luckau.

a) Nach Guben.

Luckau.

Duben, Kirchdorf.

Neuendorf, Dorf.

[1]) Wilkii Ticemann. c. d. 164. — Worbs Invent. 118.

Lübben, Stadt und Schloß, sehr alt, Luibni und später Lobben genannt.

Radensdorf, Dorf.

Kaminchen, Dorf, 1347 Kamenig[1]).

Waldow, Dorf, 1346 Waldaw, und Kirchdorf[2]).

Lamsfeld, Dorf.

Schäferei.

Lieberose, Stadt und Schloß, ehemals Lubracz und Lubrasse[3]).

Jamlitz, Dorf, 1302 Jemnitz, mit ausdrücklicher Erwähnung der Brücke. Daher war der Weg vorhanden.

Theerofen.

Stakow, Dorf.

Pinnow, Kirchdorf.

Lübbinchen, Dorf.

Schäferei.

Schenkendöbern, Dorf.

Klostermühle.

Guben.

Es ist dies, wie sich aus obigem ergiebt, eine der ältesten Straßen dieser Gegend.

b) Nach Finsterwalde.

Luckau.

Wittmannsdorf, Dorf.

Riedebeck, Kirchdorf.

Mühle.

Bornsdorf, Kirchdorf.

Weissagk, Kirchdorf, schon 1346[4]).

Gosmar, Kirchdorf, 1346 Gosmer, Kirchdorf[5]).

Ponsdorfer Windmühle.

Finsterwalde, Stadt und Schloß.

Der Verkehr der Straße hat sich in neueren Zeiten gehoben.

---

[1]) Destinata litterar. I. 92. [2]) Worbs Invent. 152. [3]) A. a. O. 118. [4]) Worbs Invent. 151. [5]) A. a. O. 152.

12. Lübben.

a) Nach Spremberg.

Lübben.
Steinkirchen, Kirchdorf.
Ragow, Dorf.
Krimitz, Dorf.
Zerkwitz, Kirchdorf, hieß bereits 1315 ebenso [1]).
Lübbenau, Stadt und Schloß, 1346 Löbenaw [2]).
Boblitzer Mühle.
Boblitz, Dorf.
Bergschenke.
Vetschau, Stadt, 1346 Tetzschow [3]).
Schießhaus.
Lobendorf, Dorf.
Krug Tornitz.
Wüstenhain, Kirchdorf.
Schankmühle und Krug (Brodkowitzer Heideschenke).
Drebkau, Stadt, 1346 Drepkow [4]).
Jehserigk, Dorf.
Ziegelei.
Papproth, Dorf.
Stradow, Kirchdorf, 1346 Stradaw, Kirchdorf [5]).
Grüne Baum, Krug.
Ober Mühle.
Spremberg, Stadt.
Der Verkehr in neuerer Zeit ist nicht unbedeutend.

b) Nach Ruhland und Dresden.

Lübben.
Steinkirchen, Kirchdorf.
Ragow, Dorf.
Grundkrug.
Kl. Beucho, Dorf.

---

[1]) A. a. O. 128. [2]) A. a. O. 150. [3]) A. a. O. 150. [4]) A. a. O. 152. [5]) A. a. O. 152.

Kittlitz, Dorf.
Mühlenschenke.
Vorberg, Dorf.
Seese, Kirchdorf.
Schäferei.
Kalau, Stadt.
Bei Wercho, Dorf, vorbei.
Kabel, Dorf.
Gosda, Dorf.
Heideschenke.
Krug und Schäferei.
Barzig, Dorf.
Saalhausen, Kirchdorf, 1290 Salhusen[1]).
Särchen, Dorf.
Klettwitz, Kirchdorf.
Knop-Mühle.
Zschipkau, Dorf.
Ruhland, Stadt, 1363 mit einem Schlosse.
Hermsdorf, Kirchdorf.
Lipsa, Dorf.
Forsthaus und Theerofen.
Schmorkau, Kirchdorf.
Königsbrück, Stadt. 1331 Kunigsbrucke, Zoll, 1351 Stadt. Von hier, wie unter 7. e. angegeben.

Die Straße wird von Fracht- und Personen-Fuhrwerk viel benutzt.

13. Sorau.

a) Nach Muskau.

Sorau.
Linderode, Kirchdorf, und schon 1346[2]).
Kolonie.
Haasel, Dorf.
Tschacksdorf, Kirchdorf.

---

[1]) Worbs Invent. 99. [2]) Worbs Invent. 150.

Krohle, Dorf.
Triebel, Stadt.
Kemnitz, Dorf.
Schiers, Haus.
Gr. Särchen, Kirchdorf und Schloß.
Muskau.
Stark befahrene Straße.

b) Nach Görlitz.

Sorau, Stadt, 1325 Soraw, 1329 Sarow, 1337 Zarow.
Rautenkranz, Krug.
Kunzendorf, Kirchdorf.
Mühle.
Kunau, Kirchdorf.
Amalienhof, Vorwerk.
Saaz, Dorf.
Halbau, Flecken.
Birkenlache, Dorf.
Schnellförtel, Dorf.
Stenker, Dorf.
Rausche, Kirchdorf.
Forsthaus und Mühle.
Kaupe oder Webersdörfel, Dorf.
Nieder Penzhammer, Kolonie.
Penzig, Kirchdorf, 1382 Penczk.
Lissa, Kirchdorf.
Serchа, Dorf, 1418 Serchow [1]).
Hennersdorf, Kirchdorf, 1320 Heinrisdorf.
Tischbrücke, Vorwerk.
Görlitz.
Eine stark befahrene Frachtstraße.

---

[1]) Ober-Lausitz. Urkunden-Verz. I. No. 998.

14. Triebel.

Nach Pförten.

Triebel.
Kl. Teuplitz, Dorf.
Gr. Teuplitz, Dorf.
Hohe Vorwerk.
Pförten.
Ziemlich befahren.

15. Spremberg.

Nach Dobrilugk.

Spremberg, sehr alte Stadt, wendisch Grodk oder Hrodk, d. h. Burg, genannt. 1301 heißt es oppidum et castrum Sprevenberg. 1479 erhielt die Stadt die Erlaubniß, Graben, Planken und Mauern anlegen zu dürfen [1]).

Heinrichsfelde, Dorf.
Ziegelei.
Grüne Tanne oder Töpperschenke.
Zollhaus und Krug.
Dürre Wolf, Krug.
Dörwalde, Kirchdorf.
Schmogro, Dorf.
Gr. Räschen, Kirchdorf.
Barzig, Dorf.
Saalhausen, Kirchdorf, 1290 Salhusen [2]).
Sallgast, Kirchdorf, schon 1346 ist Solgast ein Kirchdorf, und 1285 kommt schon ein Friedrich v. Solgast vor [3]).
Bei Schacksdorf, Dorf, vorbei.
Große Vorwerk.
Finsterwalde, Stadt.
Hennersdorf, Dorf, 1234 Heinrichsdorf, 1373 Heymerstorf [4]).
Dobrilugk, Stadt und ehemaliges Kloster.

---

[1]) Hoffmann Scriptor. rer. Lusat. IV. 184. — Worbs Invent. 212. [2]) Worbs Invent. 99. [3]) Worbs Invent. 151. 92. [4]) A. a. O. 74.

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

16. Elsterwerda.

Nach Hoyerswerda.

Elsterwerda.
Bei Kahla, Kirchdorf, vorbei.
Plessa, Kirchdorf.
Mückenberg, Stadt.
Dolstheide, Dorf.
Hörlitz, Dorf.
Senftenberg, Stadt.
Buchwalde, Dorf.
Gr. Koscher, Dorf.
Tätschwitz, Kirchdorf.
Laubusch, Dorf.
Weinbergshäuser.
Nardt, Dorf.
Hoyerswerda.
Ziemlich starker Verkehr.

17. Senftenberg.

Nach Liebenwerda.

Senftenberg.
Sorge oder Thamm, Dorf.
Hörlitz, Dorf.
Bei Krügers Mühle vorbei.
Papiermühle.
Ziegelei.
Zoll- und Forsthaus.
Staupitz, Kirchdorf, 1309 und 1373 Stupusch, Dorf, mit einer Brücke abwärts nach Finsterwalde [1]).
Theerofen.
Gorden, Kirchdorf, 1297 Gordan, wobei diese Straße ausdrücklich als eine öffentliche Landstraße bezeichnet wird. Es heißt: que diuisio diuidit agros villarum inter Gordan et Oppilwain (jetzt Oppelhein). Ab isto loco proce-

[1]) Worbs Invent. 122. 124. 188.

ditur usque ad stratam publicam, que directe ducit usque ad dictam villam Gordan. Inde transitur per superiorem viam, que diebweg vocatur, etc. [1]).

Jagdhaus.

Liebenwerda.

Aus der obigen Mittheilung ergiebt sich, daß diese Straße schon 1297 vorhanden war, und noch jetzt ist der Verkehr darauf nicht unbedeutend. Sie ist in den folgenden Jahrhunderten oft verboten, aber doch benutzt worden.

Es konnte hier nur darauf ankommen, die wichtigeren Straßen aufzuführen, und wir beschränken uns daher auf die mitgetheilten.

Zugleich aber beschließen wir hiermit die Nachrichten über Frankfurt an der Oder. Mit dem Jahre 1810 begann eine neue Zeit, welche sich mehr von der vorausgegangenen unterschied, als irgend eine der früheren, und die wichtigsten Verhältnisse umgestaltete. Auch für Frankfurt wurde es eine neue Zeit, und von allen den Einrichtungen, Rechten und Verhältnissen ist theils nichts mehr, theils sind nur spärliche unscheinbare Reste vorhanden, das Meiste ist sogar der Vergessenheit anheim gefallen. Die Neuzeit und ihre Resultate sind noch nicht abgeschlossen, sie gestatten noch keine unbefangene Beurtheilung. Wir überlassen sie daher einem künftigen Fortsetzer unserer Arbeit, zufrieden, das Wichtigste aus der Handelsgeschichte dieser Stadt, und mit ihr der Mark Brandenburg, gegen vollständige Vergessenheit gesichert zu haben.

[1]) de Ludewig Rel. I. 185. 186.