Frankfurt an der Oder.

Dritter Zeitraum.

(Fortsetzung.)

Stettin scheint inzwischen sein ihm durch Wartislaw neu verstärktes Niederlagsrecht, wenigstens was das Getreide betrifft, vollständig zur Geltung gebracht zu haben. Selbst das Getreide, welches die Kurfürsten von Brandenburg auf ihren eigenen Gütern erzeugen und verschiffen ließen, um in anderen Ländern die für ihre Hofhaltung nothwendigen Dinge dafür einkaufen zu lassen, mußte in Stettin Niederlage halten und an Stettiner verkauft werden. Zuweilen nur wurde die Vorüberschiffung, wenn sich die Kurfürsten an die Herzoge gewandt hatten, auf Fürbitte der letzteren, erlaubt. Doch mußten sie jedesmal einen bündigen Revers ausstellen, daß dies den Rechten der Stettiner Niederlage unschädlich sein sollte. Als aber Markgraf Johann Georg, damaliger Administrator der Bisthümer Lebus und Havelberg, im J. 1557, sich mit einer solchen Bitte an Stettin wandte und sich zur Ausstellung des Reverses willig erklärte, wurde es ihm von der Stadt abgeschlagen [1]). Das Gebot, daß kein Fremder von dem Fremden kaufen durfte, wurde 1561 noch verschärft, indem es auch nach gehaltener Niederlage nicht mehr erlaubt war. Was nach dreitägiger Niederlage nicht verkauft war, konnte zur Achse weiter, zu Wasser

1) Sell Ueber die Niederlags-Gerechtigkeit der Stadt Stettin. Programm 1801. S. 7.

aber nur aufwärts, nicht abwärts durch den Baum verfahren werden, und 1562 setzten sie fest, daß alle Waaren ohne Ausnahme erst in Stettin niedergelegt werden müssen, ehe sie weiter verfahren werden dürften. Es wurde dies auch auf Frankfurt angewandt, und störte sofort das gute Vernehmen zwischen beiden Städten [1]). 1566 wurde deshalb ein Vergleich geschlossen, der Einiges milderte, aber vieles unbestimmt ließ.

Die achtzehn Jahre, auf welche die Beschiffung der Oder bis Breslau gestattet war, näherten sich ihrem Ablaufe, und die Lust am Salzsieden war noch eben so groß als vorher. Noch vor Ablauf der Frist kam Frankfurt mit der Bitte ein, nachher den Strom wieder zu sperren, weil sein Niederlagerecht dabei gefährdet sei. Dagegen aber trug Kaiser Maximilian II. beim Kurfürsten von Brandenburg auf eine Verlängerung der früher bewilligten Frist an, und 1567 kam, mit Bewilligung der Stadt Frankfurt, ein Vertrag zu Stande, nach welchem es den kaiserlichen Unterthanen gestattet wurde, nicht allein Seesalz, sondern auch Holz, Weed- und andere Asche, Pech und Theer achtzehn Jahre lang frei herabschicken zu können. Jedoch sollte nicht allein das dreitägige Niederlagsrecht in Frankfurt beobachtet, sondern auch von jeder Gattung der Waare der sechzigste Theil des Werthes an Zoll entrichtet werden [2]).

Der Kurfürst Joachim II. und Markgraf Johann zu Küstrin hatten Kraft des ihnen ertheilten Rechts die früheren Zölle auf der Oder und Warthe für alle Ausländer so bedeutend erhöht, daß weder Polen noch Pommern diese Flüsse, so weit sie märkisch waren, beschiffen konnten. Vergebens verwandten sich die Fürsten dieser Länder zum Besten ihrer Unterthanen bei den Markgrafen, vergebens wurden durch Abgeordnete von beiden Seiten Unterhandlungen gepflogen, um die ungewohnten Zölle abzustellen und die Schifffahrt auf der Oder und Warthe ihren Unterthanen zu gestatten. Vergebens wurde die Angelegenheit selbst an den kaiserlichen Hof zur Entscheidung gebracht, denn dort verlangte eine solche gar viele Zeit, weil sie den Reichsfürsten auf einem Reichstage vorgelegt werden mußte. Der

1) A. a. O. S. 19. — 2) Lünig, Reichsarchiv; Pars spec. V. II. 491. Hausen, Frankfurt 252. 556.

König Siegmund August von Polen setzte sich zur kräftigeren Betreibung dieser Angelegenheit mit den fünf Herzogen von Pommern-Stettin in Verbindung, und wir lernen die Lage der Sache aus einem Schreiben des Königs an die Herzoge vom 20. October 1570 kennen, in welchem für den künftigen Mai die Niedersetzung einer neuen Commission zur Betreibung derselben verabredet wird [1]). Wie die Sache sich ferner gestaltete, werden wir weiterhin sehen. Die märkischen Städte waren mit dieser Sperrung des Handels für die Ausländer ohne Zweifel sehr wohl zufrieden.

In den Jahren 1570 und 1571 wurden wieder Unterhandlungen wegen Eröffnung des Elbstroms gepflogen, und diese schienen einen baldigen günstigen Erfolg zu versprechen [2]). Fast erscheint es unbegreiflich, wie diese Eröffnung so viele Schwierigkeiten machen konnte, denn die Elbe war schiffbar und legte der Schifffahrt durch Verbauung lange nicht so viele Hindernisse in den Weg, als die Oder. Magdeburg, Dresden und Pirna hatten das Niederlagsrecht. Sächsische (früher nur Meißnische) Unterthanen, wenn sie zum Handel berechtigt waren, konnten inländische Waaren auf- und abwärts verschiffen, durften aber zwischen Meißen und Pirna nirgends anders anlanden, als zu Dresden und Pirna, mußten an jedem dieser Orte drei Sonnenscheine, nämlich drei Tage lang liegen bleiben, die Waaren zum Verkauf ausbieten und sie dann zur Achse weiter fortschaffen. Ausländische Waaren durften auf der Elbe nur verfahren werden, wenn sie auf kursächsischen Schiffen durch sächsische Unterthanen als bestelltes Gut nach Dresden oder Pirna gebracht wurden. Auf Speculation dahin gesandte Waaren mußten drei Tage lang zum Kauf gestellt, und zur Achse fortgeschafft werden. Zu Schiffe durften sie nicht zurückgehen. Besonders aber wachte Magdeburg darüber, daß keine Schiffe, oder doch so wenige als möglich, nach der oberen Elbe gingen, namentlich solche, die Fremden gehörten. Diesen wollte man eben jetzt die Elbe öffnen, und das war es, was so große Mühe machte.

1) v. Raczynski. Cod. 244. f. — 2) Hausen, Staatsmaterialien II. 384.

Der Streit der Städte Frankfurt und Stettin wegen des gegenseitigen Niederlagsrechtes, welcher schon im Jahre 1511 begonnen, hatte trotz aller Versuche, ihn beizulegen, fortgedauert, und sich in gegenseitigen Neckereien und Entziehung aller Handelsvortheile ausgesprochen. Die erschwerte Schifffahrt auf der Warthe, bei welcher Stettins Handel bedeutend litt, machte die gegenseitige Erbitterung noch größer und führte endlich zu einer sehr bedauerlichen Extremität.

Bis dahin hatte Stettin nicht blos den Märkern, sondern auch anderen Fremden erlaubt, solche Waaren, mit welchen Stettin keinen besonderen Handel trieb, wie Kupfer, Sammt, Seide, Zucker, Röthe ꝛc., nachdem sie drei Tage lang niedergelegt und Stettiner Bürgern zum Kauf angetragen, auch die Gebühren entrichtet waren, auf der rechten Fahrt durch den Baum vorüberschiffen zu lassen. Als aber Frankfurt mit dem Anfange des sechszehnten Jahrhunderts weit häufiger als sonst nach der See schiffte, wurde Stettin darüber eifersüchtig, und fand es seinem Interesse gemäß, diesen Aufschwung des Frankfurter Handels zu beschränken. Die schon seit 1562 fortgesetzten Neckereien nahmen zu, bis es zur Explosion kam.

Im Jahre 1571 hatten Frankfurter Kaufleute mehrere Schiffsladungen von Wein, Mühlsteinen und anderen Waaren nach Stettin gebracht, und wollten nach gehaltener Niederlage dieselben von da weiter bringen. Der Rath von Stettin erklärte aber den Frankfurter Kaufleuten, daß dies gegen das Niederlagsrecht der Stadt Stettin sei, wobei er sich wahrscheinlich auf das Privilegium Wratislavs von 1467 stützte. Wir müssen hiernach vermuthen, daß in der That gegen den Sinn dieses Privilegiums bis dahin noch Schiffe durch den Baum von Stettin passirt waren, denn wäre dies nicht der Fall gewesen, so hätte der gegenwärtige kein so großes Aufsehen machen können. Stettin scheint wirklich jetzt der Meinung gewesen zu sein, jenem Privilegio den vollen Nachdruck geben zu müssen; es ließ die Frankfurter Schiffe anhalten, ließ die Waaren ausladen, und nahm sie, wie die Personen in Gewahrsam. Die Stadt Frankfurt bat um Abstellung dieser Procedur, und daß man sie bei dem alten Herkommen und ihren Rechten behalten

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

möge. Alle diese Bitten und Unterhandlungen aber waren vergebens.

Frankfurt wandte sich nun an den Kurfürsten, schilderte ihm die Lage der Sache und bat um Remedur. Der Kurfürst eröffnete am 6. Februar 1572 dem Rathe zu Frankfurt: er ermächtige ihn, auf solche Gegenmittel bedacht zu sein, wodurch dem unrechtmäßigen Vorgeben der Stettiner gesteuert werden könnte. Demgemäß entschlossen sich die Frankfurter zu Repressalien; am 5. März 1572, in der Reminiscere-Messe, nahmen sie daselbst einige vierzig Kaufleute, Stettiner Bürger, gefangen, confiscirten ihnen die Waaren zur Schadloshaltung für die von den Stettinern zurückbehaltenen, und setzten die Kaufleute ins Gefängniß. Diese Maßregel machte großes Aufsehen. Die Herzoge von Pommern schickten am 4. April eine Gesandtschaft an den Kurfürsten von Brandenburg, die aber nichts ausrichtete, weil die Stettiner nicht nachgeben wollten. Vergebens erboten sich die in Frankfurt gefangenen Kaufleute zu einer Caution; erst nach 14wöchentlichem Gefängniß gestattete man ihnen, nach Hause zu reisen, aber ihre Waaren behielt man zurück.

Die Stettiner und Frankfurter hatten sich in der That gegenseitig als Mitglieder der Hanse manche nicht unbedeutende Concessionen gemacht. Die meisten Waaren konnte Frankfurt, wenn die drei Niederlagstage abgehalten und die Gebühren bezahlt waren, durch den Baum in Stettin schiffen; dagegen konnten die Stettiner in Frankfurt in und außer den Jahrmärkten an jedem Donnerstage und Sonnabend den Fremden ihren Hering nach Lasten, halben Lasten, auch einzelnen Tonnen, ja selbst Vierteltonnen verkaufen, auch konnten sie die in Guben, Crossen ꝛc. gekauften Weine ohne Niederlage in Frankfurt zu halten, nach Bezahlung des Zolles vorüberfahren. Ein gemiethetes Schiff aber durfte den Baum zu Stettin von oberwärts her nicht passiren. Natürlich hörten nun, nach Ausbruch des Streites, die meisten dieser Vergünstigungen auf [1]). Der Schaden wurde auf 28,361 Thaler angegeben.

Da die Unterhandlungen mit Stettin zu keinem Resultate

---

1) Sell, Niederlage zu Stettin.

führten, entschloß sich Kurfürst Johann Georg von Brandenburg, am 5. October 1572 ein Edikt zu erlassen, folgenden Inhalts: Die Bürger und Einwohner der Stadt Frankfurt seien seit undenklichen Jahren in geruhigem und unangefochtenem Gebrauch und Uebung gewesen, mit ihren Gütern und Waaren, wenn sie die gebührlichen Zölle davon entrichtet, durch den Baum zu Stettin in die offenbare See, und aus dieser wieder nach Stettin frei und ungehindert zu schiffen, und ihre Waaren den Oderstrom aufwärts zu Wasser oder zu Lande nach Frankfurt zu bringen. Bürgermeister und Rath zu Stettin hätten sich aber im verwichenen Jahre unterstanden, eine andere Ordnung einzurichten, daß nämlich die freie Schifffahrt durch den Baum nur mit etlichen wenigen Waaren solle gestattet, und die Handelsleute gezwungen sein sollten, alle anderen Waaren, sie kämen zu Lande, oder auf dem Oderstrom, oder zur See dahin, nicht allein niederzulegen, sondern auch dieselben an niemand anders, als an Stettiner Bürger zu verkaufen. So hätten sie die Gewerbs- und Handelsleute zu Frankfurt nicht allein in ihrem Besitz gekränkt, sondern auch etliche, ohne vorhergegangene Warnung, durch Gefängniß und andere Mittel gezwungen, zu verbürgen, daß sie die Waaren, welche sie nach dem hergebrachten Gebrauch nach der See verschifft hätten, oder an deren Statt andere gleiche Waaren wieder nach Stettin bringen, oder den Werth derselben deponiren zu wollen, hätten ihnen auch ihre Waaren, die sie von der See dahin gebracht, angehalten, zum Schaden und Verderb derselben, und hielten sie noch auf. Weil nun der Kurfürst seine Unterthanen zu Frankfurt in ihrem geruhigen hergebrachten freien Gewerbe durch die von Stettin nicht wolle stören lassen, auch durch die bisherigen vielfältigen Schreiben, Beschickungen, und selbst durch die von den Frankfurtern eingeschlagenen gelinderen Wege von denen von Stettin nicht zu erhalten gewesen sei, von ihrem Vornehmen abzustehen, so habe er nach gehaltenem Rathe beschlossen, den Stettinern in allen seinen Landen alle Straßen zu Wasser und zu Lande, die Zu- und Abfuhre aller Güter, Lebensmittel und Kaufmanns-

waaren, nichts ausgenommen, zu sperren, zu legen und zu verbieten, und thue dies hiermit in der Art: daß vom Tage Ursula (21. October) an, weder zu Lande, noch zu Wasser in allen seinen Landen bei Verlust der Waaren, Schiffe, Rosse und Wagen, nichts nach Stettin oder von dannen geführt werde, weder von Fremden, noch von seinen Unterthanen, bis die von Stettin die oben erwähnte Verordnung abgestellt haben würden, und seinen Unterthanen wieder gegen Erlegung der gewöhnlichen Gebühren die freie Schifffahrt nach und von der See, auch die Ausübung ihrer Gewerbe und Handthierung zu Stettin, wie zuvor, geruhlich verstatten, und sie in den vorigen Stand einsetzen würden. Er sei überzeugt, daß man ihm diese Maßregel nicht verdenken würde [1]).

Zugleich wurde von neuem eingeschärft, daß alle Prälaten, Grafen, Geistliche, die von Adel oder Bauern, sich aller Handlung und bürgerlichen Handthierung enthalten sollten, namentlich sollten weder sie, noch ledige unbesessene Gesellen in Städten oder Dörfern, noch fremde ausländische Kaufleute, auf den Dörfern Landesproducte aufkaufen und auf Beiwegen mit Umgehung der Zölle aus dem Lande führen, oder dieselben in Flecken und Städten der Mark verkaufen. Die Bauern sollen und müssen Alles zu Markte bringen, und dürfen, was sie brauchen, auch nur auf dem Markte kaufen. Dies Alles unter Strafe der Beschlagnahme des Fuhrwerks und der Waaren [2]).

Die Stände der Neumark hatten darauf angetragen, daß wegen der Niederlage der Bretter und Dielen in Frankfurt eine Abänderung getroffen würde. Markgraf Johann versprach 1572, an die von Frankfurt zu schreiben, daß sie, unschädlich ihrer Privilegien und so weit es sich mit diesen vertrüge, nur die Dielen einige Sonnenschein Niederlage halten ließen, daß sie aber das Auswäschen (?) aufgeben möchten [3]). Der Erfolg ist nicht bekannt.

Der Streit der Frankfurter mit Stettin wurde immer ernster. Die Sperrung aller Zufuhr aus der Mark nach Stettin,

1) Mylius Corp. const. march. V. II. I. 6. — 2) A. a. O. 7. 8 — 3) Ungedruckte Urkunde.

und umgekehrt, war eine höchst empfindliche Maßregel, bei welcher Frankfurt so viel litt, als Stettin, und die Mark so viel als Pommern. Dazu kam, daß die in Frankfurt noch immer in Beschlag liegenden Güter der Stettiner Kaufleute, deren Werth diese auf die damals sehr große Summe von 28,361 Thaler angaben, gänzlich verloren zu sein schienen, was den Stettinern sehr empfindlich war.

Stettin wandte sich nun an das kaiserliche Kammergericht und zugleich an den Kaiser selbst. Auch erfolgten einige vorläufige Befehle, von gewaltsamen Maßregeln abzustehen; allein im Ganzen wurde damit wenig geholfen, und die so lästige Sperre wurde nicht aufgehoben. Dies veranlaßte die Herzoge Johann Friedrich und Barnim von Pommern, am 9. November 1572 persönlich nach Berlin zu kommen, um mit dem Kurfürsten Johann Georg durch unmittelbare Verhandlung die Sache auszugleichen. Theils aber war die Spannung zwischen den Fürsten zu groß, theils gab es dabei vieles zu berücksichtigen, deswegen wurde beschlossen, von beiden fürstlichen Höfen Räthe nach Prenzlau zu senden, welche am 10. Januar 1573 versuchen sollten, eine Ausgleichung herbeizuführen Es geschah dies auch, nämlich die Zusammenkunft erfolgte, aber ohne den gewünschten Erfolg; es blieb vielmehr Alles, wie es war, und der den Advokaten sehr viel versprechende Proceß ging nun beim Reichskammergerichte seinen gewöhnlichen Schneckengang. Daß die damalige Generation sein Ende nicht erleben würde, war vorauszusehen [1]).

Es war natürlich, daß auch Frankfurts Handel bei der gegen Stettin angeordneten Handelssperre gar sehr litt, denn alle Waaren der Ostseehäfen mußten auf vielen Umwegen und mit bedeutenden Kosten zur Achse bezogen werden. Dennoch wurde die Sperre wirklich durchgeführt. Es war völlig das umgekehrte Verhältniß, wie im 14. Jahrhundert. Damals erhielten Stettin und Frankfurt die Berechtigung, mit einander im Frieden zu bleiben, wenn auch Pommern und die Mark im Kriege leben sollten. Jetzt waren beide Länder im Frieden,

1) Jobst Bekmann, Frankfurt. 76. 77. Friedeborn, Stettin. II. 87-89. Sell, Pommern III. 380. 381.

aber beide Städte im Kriege. Wie sehr hatten sich die Zeiten geändert!

Die große Spannung aber, welche dennoch durch diese Vorgänge zwischen Brandenburg und Pommern entstanden war, äußerte einen sehr günstigen Einfluß auf die Unterhandlungen wegen Eröffnung der Schifffahrt auf der Elbe. Bis dahin hatte Brandenburg diesem Unternehmen große Schwierigkeiten entgegen gesetzt, denn von Tangermünde an abwärts durften nur Brandenburgische Schiffer die Elbe befahren, und dies Recht wollte man nicht mit Anderen theilen. Jetzt, wo der Oderhandel ganz darnieder lag, glaubte der Kurfürst von Brandenburg theils durch Beförderung des Elbhandels seinen Ländern neue Wege zur Ausfuhr ihrer Produkte bahnen zu müssen, theils sich von Pommern in Bezug auf viele Handelsartikel unabhängiger zu machen, wenn auch Fremde die Elbe besuchen durften, theils Pommern und Stettin zur Nachgiebigkeit zu zwingen, wenn er sich der Eröffnung des Elbstroms nicht weiter widersetzte, und so wurde derselbe denn 1574 wirklich eröffnet.

Aber kein Ereigniß hätte für Frankfurts Handel nachtheiliger wirken können, als dieses. Bisher war der ganze Landhandel der Hansestädte mit Preußen, Polen und Schlesien über Frankfurt gegangen; von Frankfurt waren die Güter der Ostseestädte von Böhmen, Mähren, Schlesiern, Lausitzern und Sachsen abgeholt, und diese Länder waren vorzugsweise durch Frankfurt mit ihrem Bedarf versehen worden. Jetzt änderte sich das. Man konnte voraussehen, daß der Handel von Breslau nach Hamburg und Lübeck künftig nicht mehr über Frankfurt gehen würde. Es war einfacher, die Waaren von Breslau zu Lande durch die Oberlausitz nach der Elbe zu bringen, sie hier einzuschiffen, und sie zu Wasser nach Hamburg oder Lübeck zu transportiren. Die Waaren der Ostseestädte aber konnten von Lübeck und Hamburg aus die Elbe hinaufgeschifft, über Magdeburg unmittelbar nach Sachsen, Meißen und Böhmen, und aus diesen Gegenden zu Lande nach Schlesien und Mähren gebracht werden, wodurch Frankfurts Haupthandel nothwendig verloren gehen mußte. Solche Aenderungen altgewohnter Handelsrichtungen gehen nicht plötzlich vor sich, am wenigsten in dama-

liger Zeit, aber sie bleiben unter solchen Umständen auch nicht aus.

Und sie blieben nicht aus, denn gar bald zeigte sich, wie nachtheilig die Eröffnung des Elbstroms für den ganzen märkischen Handel wurde, und Frankfurt sah mit Schrecken seinen bis dahin noch immer blühenden Handel geschwächt, und noch mehr bedroht. Mit dem Jahre 1585 liefen die 18 Jahre ab, welche im Jahre 1567 für die Beschiffung des Oderstroms zwischen Breslau und Frankfurt zugestanden waren. Allein der Kaiser unterhandelte 1585 von neuem mit dem Kurfürsten, und abermals wurde die Schifffahrt, unter denselben Bedingungen auf zwölf Jahre zugestanden [1]).

Im Jahre 1578 wurde das Edikt vom Jahre 1572, wegen des unbefugten Handelns des Adels und der Geistlichkeit, sowie wegen der Aufkäuferei auf dem Lande nochmals eingeschärft, ein Beweis, daß es wenig geholfen hatte [2]).

Bei der bisherigen Benutzung des Oderstroms machte sich der Uebelstand sehr fühlbar, daß alle von Breslau nach Frankfurt gebrachte Waaren, die nach Hamburg gehen sollten, von Frankfurt aus erst 5 Meilen bis nach Fürstenwalde zur Achse gefahren werden mußten, ehe man sie einschiffen konnte. Jetzt bedauerte man, daß der früher angefangene Kanal nicht fertig geworden war. Allein man überzeugte sich bald, daß es durch Anwendung einfacher Mittel möglich sein würde, die unbequeme Straßenfahrt von Frankfurt fast um die Hälfte zu verkürzen, und da es nun darauf ankam, die Straße über Frankfurt den Hansestädten annehmlich zu machen, und der gefährlichen Concurrenz einer zweiten Straße zu begegnen, so richtete man die Sache ins Werk, an welche man vorher Jahrhunderte lang nicht gedacht hatte.

Nicht fern von der Stelle, von welcher aus man früher den Kanal von der Spree nach der Oder ziehen wollte, liegt nördlich von der Spree der Kersdorfer See, so genannt von dem Dorfe Kersdorf, welches eine Viertelmeile nördlich von ihm entlegen ist. Er steht durch einen sehr kurzen Bach mit der

1) Hausen, Frankfurt 256. — 2) Mylius Corp. constit. march. V. II. I. 10. 11.

Spree in unmittelbarer Verbindung, und man brauchte nur das Wasser der Spree um ein Geringes zu erhöhen, so war eine Schifffahrt von ihm aus auf der Spree bis nach Fürstenwalde, zwei Meilen weit, möglich zu machen. Wurden die Waaren also auf dem Kersdorfer See eingeschifft, so hatte man sie von Frankfurt aus nur 3 Meilen zur Achse zu transportiren. Dies war eine Bequemlichkeit, welche vielleicht manchen Kaufmann veranlaßte, den so viele Jahrhunderte lang beibehaltenen Weg des Waarenhandels nicht aufzugeben, und andere Straßen nicht einzuschlagen.

Demgemäß wurde nun, nachdem mit Berlin die nöthigen Unterhandlungen gepflogen und die landesherrlichen Genehmigungen eingeholt waren, im Jahre 1588 in Fürstenwalde eine Schleuse gebaut, um das Wasser der Spree oberhalb Fürstenwalde höher zu spannen. Die Stadt Frankfurt aber erbauete am südöstlichen Ufer des Kersdorfer Sees ein zur Waaren-Niederlage passendes Gebäude, welches von da ab die Frankfurter Niederlage hieß. Noch jetzt steht auf derselben Stelle ein Haus, welches den alten Namen fortführt. Wir brauchen wohl nicht hinzuzufügen, daß die ganze Angelegenheit für Berlin und Kölln eben so wichtig war, als für Frankfurt; denn sie betraf vorzugsweise den Handel zwischen beiden Städten und die Beibehaltung seines uralten Ganges. Die Niederlage am Kersdorfer See erhielten die Frankfurter Kaufleute. Frankfurt verlor dabei nicht; nur die Fuhrleute von Frankfurt büßten die Fracht für einige Meilen ein, welche die Schiffer von Berlin dafür gewannen. Der Kurfürst aber genehmigte 1588 diese Einrichtung und bestimmte, daß alle auf der Havel und Spree ankommenden, und außer Landes nach Schlesien, der Lausitz ꝛc. gehenden Güter auf der neuen Niederlage am Kersdorfer See, und von hier nach Frankfurt gebracht werden sollten, wo sie Niederlage zu halten hätten; doch dürften sie sonst nirgends auf verbotenen Wegen geführt werden [1]).

Die gegen Stettin i. J. 1572 eröffnete Feindseligkeit dauerte mit großer Hartnäckigkeit fort, ohne daß Stettin nachgab. Bei dem gro-

1) Mylius Corp. constit. march. V. II. I. 17. 18. Transsumpt eines Edicts von 1657.

ßen Schaden, den Frankfurt durch die Eröffnung des Elbstroms erlitt, wurde ihm der gänzliche Stillstand der sonst so lebhaften Handlung mit Stettin doppelt empfindlich. Es wußte die übrigen Städte der Neumark zu bewegen, daß sie sich gemeinschaftlich mit Frankfurt an den Kurfürsten wandten, mit der Bitte, die Handelssperre gegen Stettin aufzuheben. In dem Neumärkischen Landtagsabschiede vom 26. Dez. 1592 ist dies der erste Artikel. Er sagt: Nachdem eine geraume Zeit her die Handlung von Stettin herauf zu Wasser und zu Lande, wegen etlicher eingefallenen Hinderungen gestopft gewesen, wodurch den Einwohnern seiner Lande an ihrer Handlung und Nahrung merklicher Schaden geschehen sei, und die Städte bäten, daß ihnen solche Handlung gegönnet werden möchte, so will er ihnen bewilligen, daß ihnen die Handlung von Stettin zu Wasser und zu Lande herauf geöffnet sein solle, jedoch mit dem Beding, daß kein Salz herauf geführt werde, nur seine Unterthanen und Städte diese Handlung führen, und jeder Unterschleif der Ausländer und Stettiner vermieden werde, in welcher Beziehung es bei dem früheren Verbote und den festgesetzten Strafen verbleiben solle [1]). — Wenn daher Sell a. a. O. diese Handelssperre nur zu drei Jahren angiebt, so ist er im Irrthum. Sie hat geraume Zeit, nach den eigenen Worten des Landtagsrezesses gedauert, nämlich über 20 Jahre. Wahrscheinlich ist aber viel defraudirt worden.

Mit dem Jahre 1597 waren die 12 Jahre abgelaufen, auf welche die Beschiffung der Oder erlaubt worden war. In diesem Jahre überreichte der kaiserliche Kammer-Prokurator Dr Heinrich Stephani am 18. November ein weitläuftiges Gutachten, in welchem er darzuthun sich bemühte, daß Schlesien berechtigt sei, die Oder zu beschiffen [2]). Kurfürst Johann George kehrte sich indeßen nicht daran, und da die 12 Jahre um waren, verlängerte man den Vertrag nicht, und bewilligte die Schiffahrt allein für das Seesalz. Dies verdroß die Breslauer in hohem Grade. Sie machten bekannt, daß, weil die Frankfurter verlangten, alle Waaren sollten nur zur Achse von Bres-

1) Mylius Corp. Const. march. VI. I. 129. 130. — 2) Bekmann, Mark. IV. I. IV. 1018.

lau nach Frankfurt gebracht werden, sie die Landstraße von Frankfurt nach Breslau für gesperrt und geschlossen erklärten, kraft ihres Niederlage-Privilegiums. Es war natürlich, daß diese Erklärung in Frankfurt sehr übel aufgenommen wurde. Man beschloß Vergeltungs-Maßregeln, und da die Breslauer Kaufleute mit dem Seesalz auch andere Waaren verschifften, so belegten die Frankfurter diese Breslauer Waaren mit Beschlag, und behielten sie zurück [1]). Der Kurfürst Johann George aber verbot auf den Antrag Frankfurts im Jahre 1597 jede Beschiffung des Oderstroms oberhalb Frankfurt, somit auch die Verschiffung des Seesalzes [2]). Zwar reichte am 2. Juni 1601 der kaiserliche Kammerprokurator Dr. Martin Krumkrüger abermals eine Deduction ein, welche nachwies, daß Schlesien berechtigt sei, die Oder zu beschiffen, aber ohne Erfolg [3]). Wegen der in Beschlag genommenen Breslauer Waaren erhob sich zwischen Frankfurt und Breslau ein großer Streit, der viele Jahre lang dauerte, und über welchen viele Streitschriften gewechselt wurden [4]).

So manchen Stoß auch Frankfurts Handel durch alle diese Umstände, besonders aber durch die Eröffnung des Elbstroms und seine Zwietracht mit Stettin erlitten hatte, so hielt er sich doch immer noch auf einer Achtung gebietenden Höhe. Freilich reichte sie nicht an die der früheren Zeiten. Um so fester aber hielt die Stadt auf ihre Niederlagsgerechtigkeit, in welcher sie das einzige Heil für ihren Handel zu finden vermeinte. Deshalb ließ sie sich auch am 11. März 1603 vom Kurfürsten Joachim Friedrich die alte Straßenfahrt von neuem bestätigen, und zwar in der Weise, „daß alle und jede Heerstraße und Wege an beiden Seiten der Oder, aus Böhmen, Schlesien, Lausitz, und wo sie hergehen, wenn sie mit Kaufmannsgütern gebraucht und befahren werden, unumgänglich auf die Stadt Frankfurt an der Oder, hin und zurück, zu und von da aus, erst hinwieder, wenn sie die Niederlagsgerechtigkeit gehalten, so weit sie in Pommern oder

1) Friedenberg, Tractatus de Silesiae Juribus II. 186. — 2) Lünig, a. a. O. 491.; Hausen, Frankf. 256. — 3) Beckmann, Mark IV. I. IV. 1018. — 4) Friedenberg, a. a. O.

Polen fahren wollen, auf Küstrin, und sofort auf die Neumark gehen sollen, daß sich auch jeder Fuhrmann, bei Verlust der Güter, Wagen und Pferde, hüten soll, damit er Frankfurt nicht vorbei fahre, und Beiwege auf Lossow oder Mülrose suche" [1]). Es war also an eine Aufgabe dieses Rechts noch nicht zu denken.

Im Jahre 1607 wurden abermals die früheren Edikte wegen des unbefugten Handelns des Adels und der Geistlichkeit, sowie wegen der Aufkäuferei auf dem Lande, von neuem eingeschärft [2]).

Inzwischen war der Gedanke, die Oder und Spree durch einen Graben zu verbinden, gänzlich aufgegeben, da die Niederlage am Kersdorfer See schon eine Erleichterung gewährte. Dagegen aber wurde 1603, wir wissen nicht, von wem, der Vorschlag gemacht, die Oder mit der Havel durch einen Kanal mittelst der Finow zu verbinden, wodurch eine Wasserverbindung zwischen Oderberg und Berlin hergestellt werden würde, zweien Orten, die noch immer in lebhaftem Verkehre standen, und welche nur durch einen Landweg verbunden waren. Kurfürst Joachim Friedrich von Brandenburg erkannte, daß dies vortheilhaft sein müsse, und so ward 1605 mit der Ausgrabung des Kanals nahe bei Liebenwalde, unterhalb der Stadt, der Anfang gemacht. Sein Wasser erhielt er aus der alten Havel oder dem Boßgraben. Dieser Graben wird durch mehrere Seen gespeiset, und die erste Kanalschleuse wurde bei der Liebenwaldschen Brücke angelegt. Man machte den Graben 25 Fuß breit, und stellete einen Grabenmeister mit 50 Gulden jährlichen Gehalts und einem Winspel Roggen an. Für die Ausgrabung einer Ruthe im Holze, mit Rodung der Stämme, ward 10 Sgr., für eine Ruthe in den Wiesen 7 Sgr. 6 Pf., und für eine Ruthe zu baggern 15 margr., auf 60 Ruthen eine Tonne Bier und ein Scheffel Brodkorn gegeben.

Zur Ausführung des Werkes waren viele Arbeiter erforderlich. Es ergingen daher wiederholte kurfürstliche Verordnungen,

---

1) Bekmann, Jobst, Frankf. 79. — 2) Mylius Corp. constit. march. V. II. I. 11. 12.

um aus allen Provinzen, auch aus Preußen, Teichgräber und Handarbeiter dahin zu schicken. Man betrieb die Sache sehr eifrig, vielleicht zu sehr; denn vielen Arbeitern wurde die Sache zu beschwerlich, sie verließen 1606 heimlich die Arbeit und liefen nach Hause. Der Kurfürst erließ deshalb ein Edikt, daß diese Arbeiter nirgend geduldet, sondern durch die Landreiter zum Gehorsam gebracht werden sollten [1]). Es wurden auch viele ergriffen und auf kurfürstlichen Befehl, mit Ketten geschlossen, zurück gebracht und mit Gewalt zur Arbeit angehalten. Als Wasserbau-Verständiger wurde der Mühlenmeister aus Beeskow auf einige Monate requirirt. Dann wurden Lebensmittel angeschafft und den Arbeitern für einen billigen Preis abgelassen. Die kurfürstlichen Amtsunterthanen und die Städte mußten die Fuhren stellen. Im J. 1606 entstand unter den Arbeitern eine ansteckende Seuche, die auch mehrere Dörfer ergriff, und die Arbeit sehr aufhielt. Es wurden daher Teichgräber aus Schlesien geholt, und 1607 festgesetzt, daß in Städten und Dörfern der fünfte Mann aller Hausleute, Zimmerleute und Teichgräber ausgeschlossen, zur Grabenarbeit gestellt werden müsse. Ihre zurückgebliebenen Weiber und Kinder wurden von den Kommunen wöchentlich mit einem Groschen unterstützt, wofür man damals ein Brot von 6½ Pfund erhielt. Zum Bau der Schleusen wurden die Mühlenmeister und Zimmerleute vom Lande requirirt; auch ließ man Zimmerleute aus Baireuth kommen, wodurch man endlich 90 derselben bei der Arbeit anstellen konnte. Es fehlte in jener Zeit überhaupt an Bauhandwerkern.

Der Kurfürst starb 1608; sein Sohn, der nunmehrige Kurfürst Johann Siegismund, aber setzte die Arbeiten kräftigst fort; allein sie wurden durch manche widrige Umstände sehr erschwert und verzögert. Endlich ging 1609 ein beladenes Schiff von der Havel durch 5 Schleusen, bis Schöpfurt. Unterhalb in der Finow waren aber die Schleusen so schwach und so schlecht angelegt, daß sie nicht gebraucht werden konnten, sondern sämmtlich erst reparirt werden mußten. Auch der Fluß

1) Mylius Corp. const. march. V. II. I. 13. 14.

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

mußte noch vertieft, geräumt und gerade gestochen werden. Dazu waren abermals 15 bis 20,000 Thaler nöthig, und bei dem großen Geldmangel konnten die Arbeiten nur sehr langsam fortgesetzt werden. So zögerte sich die Arbeit bis 1617 hin, wo die Schleuse bei Hegermühle wieder eine Hauptreparatur forderte, die allein 60 Schock Stücken-Eichenholz nöthig machte, ohne die Bretter. Der Kurfürst übertrug die Aufsicht über den Bau dem Kurprinzen Georg Wilhelm, und dieser brachte ihn 1620 völlig zu Stande. Es waren 11 Schleusen angelegt. Uebrigens ergiebt sich aus einem Schreiben des kurfürstlichen Geheimenraths an den Kurfürsten, daß schon 75 Jahre früher der Vorschlag gemacht worden sei, die Havel und Oder durch einen Kanal zu verbinden, also 1542, es sei aber dabei geblieben.

Es sollten noch einige Schleusen gebaut werden. Alle vorhandenen aber waren so schlecht gebaut, daß stete Reparaturen nöthig waren, indem das Wasser bei dem starken Gefälle einen großen Druck ausübte. Dies unterbrach die Schifffahrt und störte die Benutzung des Kanals ungemein. Der inzwischen eingetretene dreißigjährige Krieg hinderte die Reparatur der Schleusen, mehrere zerstörte das feindliche Kriegsvolk, die übrigen verfielen, und da das Wasser aus der Havel gewaltig nach der Finow stürzte, mußte ein Theil des Kanals mit Erde zugeschüttet werden. Dadurch verfiel er so sehr, daß später sogar das Andenken an ihn verschwunden war [1]).

Frankfurt an der Oder hat diesen Bau gewiß nicht ohne große Besorgniß beginnen sehen; denn der Kanal hätte seinem Handel geschadet. Diese drohende Gefahr zog aber an seinem Handel unschädlich vorüber.

Im Jahre 1607 beschwerte sich die Ritterschaft der Lande Crossen und Züllichau beim Kurfürsten Johann Siegismund über die von Frankfurt, indem ihnen von der Stadt verwehrt würde, einige Lebensmittel oder andere zur Nahrung gehörige Nothwendigkeiten den Oderstrom hinauf zu führen, obgleich sie ihre Waaren sämmtlich die Oder hinab nach Frankfurt führten. Ferner würde die Auswaschung und Aussetzung des

---

1) v. d. Hagen, Neustadt-Eberswalde 43. f.

Klapholzes, und der Dielen, die daselbst vorüber geführt würden, angehalten (das Holz wurde angehalten, um niedergelegt zu werden). Der Kurfürst erwiederte, daß er jetzt die Stadt darüber nicht hören könne, er wolle aber doch suchen, förderlichst an den Rath zu schreiben und dann nach Gebühr zu verordnen; indem die von der Ritterschaft wissen würden, ferner bei ihm anzuhalten [1]). Letztere Klage war schon lange laut geworden. In demselben Jahre verordnete der Kurfürst, um den Mangel des Salzes und mancher Mißbräuche, die bei dem Handel mit demselben eingerissen seien, daß zu Crossen und Züllichau besondere Salzniederlagen eingerichtet werden sollten. Die Beibehaltung der seit einiger Zeit neu entstandenen Fähre zu Zicherstick (jetzt Tschichertzig) wird genehmigt [2]).

Als Kurfürst Johann Siegismund zur Regierung gekommen war, erneuerte er 1609 das Verbot jeder Beschiffung des Oderstroms oberhalb Frankfurt, womit also auch die obige Beschwerde ihre Erledigung fand [3]). Im Jahre 1611 aber erneuerte er das Verbot, die Niederlage von Frankfurt zu umfahren, oder andere Straßen, als nach Frankfurt zu wählen mit denselben Worten, wie es im J. 1603 geschehen war [4]).

Im Jahre 1612 war wieder ein Streit zwischen Frankfurt und Crossen wegen der Oderschifffahrt ausgebrochen, indem Crossen schlechthin Frankfurts Recht bezweifelte, dieselbe zu verbieten. Die Sache ging bis an den Kurfürsten Johann Siegismund, und dieser entschied 1612: daß der Rath der Stadt Frankfurt sein Recht, die Oderschifffahrt zwischen Frankfurt und Breslau, auf- und niederwärts, ober- und unterhalb Crossen zu verbieten, genugsam bewiesen und dargethan habe, und deswegen bei der Ausübung desselben, bis ein Anderes wegen des ordentlichen Besitzes ausgeführt und erkannt worden, ruhig dabei zu lassen sei [5]). So oft und so feierlich anerkannte Rechte haben die Frankfurter sicherlich nicht ungenutzt gelassen, und daß sie es nicht thaten, sondern das Niederlagerecht in aller Strenge

---

1) Ungedruckte Urkunde. — 2) A.a.O. — 3) Lünig a.a.O. 491. Hansen, Frankf. 256. — 4) Jobst Bekmann, Frankf. 79. — 5) Bekmann, Mark IV. I. IV. 108.

aufrecht erhielten, zeigen alle diese Streitigkeiten. Dennoch erlitt der Handel der Stadt einen Schlag nach dem andern.

Das Verbot wegen der Salzausfuhr wurde 1614 aufgehoben, soweit es das zu Driesen gesottene Salz betrifft; auch soll künftig Niemand mehr gezwungen werden, wider seinen Willen Salz in Driesen zu kaufen. Was das Lüneburger Salz betrifft, so bleibt es bei der Verordnung von 1611, so weit es die Ritterschaft und deren Unterthanen angeht [1]).

Polen drang von neuem auf die Eröffnung des WartheStromes und die Aufhebung der den Handel der Polen so sehr erschwerenden Zölle. Man sah dies in der Mark mit großer Besorgniß, und traf Vorkehrungen. In dem Landtagsabschiede Kurfürst Johann Siegismunds von 1614 verspricht er den Ständen, mit den Polen wegen weiterer Eröffnung des Warthe- und Oderstroms nicht ohne Rath und Vorwissen der neumärkischen Stände zu verhandeln oder zu beschließen, ja er wünscht sogar, daß bei etwaigen Verhandlungen mit den Polen die neumärkischen Stände Abgeordnete dahin senden möchten, die ihre Interessen wahrnehmen [2]). Dennoch setzten die Polen ihren Willen durch. Das herannahende Ungewitter des dreißigjährigen Krieges und die jetzt gerade äußerst bedrängte politische Lage der Mark, zwangen den Kurfürsten Johann Siegismund, den Forderungen des Königs von Polen mehr nachzugeben, als er sonst wohl gethan haben würde, und endlich kam am 22. Januar 1618 zu Trebiskow durch beiderseitige Commissarien ein Vergleich zu Stande, welchen König Siegismund zu Warschau am 9. Mai, Kurfürst Johann Siegismund am 6. April zu Königsberg vollzogen, dessen einzelne Punkte folgende waren:

1. Es soll dem Adel, den Kaufleuten und andern Bürgern aus Polen freistehen, mit beladenen und ledigen, großen und kleinen Schiffen, auf der Oder und Warthe ihre Schifffahrt zu treiben, auch bei den anliegenden Städten ihre Waaren, Getreide, oder was es sei, nach ihrem Gutbefinden ungehindert zu verkaufen.

1) Ungedruckte Urkunde. — 2) Mylius Corp. const. march. VI I. 254.

2. Es werden aber auf der Niederlage zu Landsberg an der Warthe (die also wieder hergestellt war), die von Adel 24 Stunden, die vom Bürgerstande 3 Tage lang der Gewohnheit nach stille liegen.

3. Die von Adel werden für 3 Winspel oder eine Last Getreide zu Küstrin nicht mehr als einen polnischen Gulden oder 30 polnische Groschen an Zoll geben, und darauf in dem kurfürstlichen Gebiete nach Vorzeigung der Quittung, den Strom hinunter, nirgend mehr angehalten werden, sondern überall frei gehen.

4. Wenn sie auch stromaufwärts einige Waaren führten, so sollen sie alsdann zu Schwedt nur den halben Zoll erlegen.

5. Kaufleute und Bürger sollen aber nicht allein den alten, sondern auch den neuen Zoll an den gewöhnlichen Orten zahlen.

6. Ledige stromaufwärts gehende Schiffe zahlen keinen Zoll. Von Holzflößen geben die von Adel nur den halben Zoll.

7. Um Unterschleife zu verhüten, soll ein jeder von Adel nicht allein einen offenen Brief ausstellen, mit seiner Hand und Siegel bekräftigt, daß die Waaren sein seien, und wie viel deren sind, sondern er soll auch einen Faktor mitschicken, welcher in Küstrin einen körperlichen Eid ablegen soll, daß die Waaren dem von Adel gehören, und ihrer nicht mehr seien, als angegeben worden.

8. Fände sich mehr, als angegeben, so wird von dem Mehr nicht der halbe, sondern der ganze Zoll entrichtet.

9. Alle Stromhindernisse sollen, sowohl in der Mark, wie in Polen, aus dem Wege geräumt werden.

10. Will Jemand aus Polen die Oder hinauf nach Frankfurt fahren, so soll es ihm unverwehrt sein.

11. Dagegen soll es auch den brandenburgischen Unterthanen frei stehen, unter Erlegung derselben Zölle, wie sie die polnischen Unterthanen geben, auf der Warthe bis hinauf nach Kolo ihre Handlung zu treiben, jedoch mit Vorbehalt der Niederlage zu Posen, und daß ledige Schiffe zollfrei seien. — Stettin habe bisher den Frankfurtern die Schiff-

fahrt in die See verweigert, wolle aber diese Hinderung mit Einwilligung seines Landesfürsten aufheben. Sobald die von Stettin Frankfurt die freie Schifffahrt vergönnen, sollen sie auch die Freiheit haben, von Stettin die Oder und Warthe hinauf nach Polen zu schiffen, vorbehaltlich des Zolls.

12. Criminalvergehen der Reisenden und Schiffer werden dort gerichtet, wo sich der Thäter zu Recht stellt, nach des Landes Recht und Gewohnheit. Dasselbe gilt auch von bürgerlichen Klagen. Kein Kaufmann aber soll wegen eines Andern Schulden angehalten oder gefangen gesetzt werden.

13. Die Waaren, welche seewärts eingebracht werden, können die Einwohner von Großpolen den Strom aufwärts führen. Grobes Salz aber sollen sie von Stettin erst nach Ablauf des Jahres 1618 fortführen. Da auch etliche in Großpolen Lüneburgisch Salz gebrauchen wollen, soll ihnen dies frei stehen; sie dürfen dies Salz aber nirgends anders, als zu Frankfurt einkaufen.

14. Die Grenzirrungen zwischen Polen und der Mark sollen auf diesen Vertrag keinen Einfluß haben.

15. Auch hat der Kurfürst sich gegen Großpolen dahin erklärt, daß er den neuen Graben und die Schleusen, welche sein Herr Vater angefangen und etliche Meilen fortgeführt hat, gänzlich zu Ende führen wolle, so daß die Waaren auf- und niederwärts, nämlich durch den Graben und die Schleusen aus der Oder in die Spree und Elbe, und fortan gegen Hamburg in die See geführt werden können, und will der Kurfürst dahin wirken, daß auch Großpolen die freie Schifffahrt darauf erhalte. Wenn dies zu Ende geführt ist, soll es dem Kurfürsten vorbehalten bleiben, mit den Ständen in Großpolen um eine Erkenntlichkeit zu schuldiger Dankbarkeit zu handeln, zu deren Gefallen es gleichwohl gestellt bleiben soll, ob sie mit ihren Waaren nach Stettin oder Hamburg schiffen wollen [1]).

1) Bekmann, Mark IV. I. IV. 1063 - 1065. Oelrichs Beiträge 265-272.

Offenbar war dieser Vertrag für die Mark nach den damals geltenden Grundsätzen sehr unvortheilhaft. Insonderheit aber schadete er dem Handel Frankfurts gar sehr. Es war nicht allein mit seinen Prätensionen, daß alle Schiffe aus der Warthe erst nach Frankfurt kommen müßten, vollständig abgewiesen, sondern es war sogar Aussicht da, daß die Polen künftig und mit Vorbeigehung von Frankfurt, direkt mit Hamburg würden handeln können, was bis dahin unmöglich war. Diese Aussicht verwirklichte sich zwar nicht, weil der Graben ungebraucht verfiel; doch konnte man dies damals noch nicht wissen. Dazu kam die Wiederherstellung und neue Bestätigung der Niederlage zu Landsberg an der Warthe, und für alle diese großen Nachtheile konnte das ausschließliche Recht, Großpolen mit Lüneburg'schem Salze zu versorgen, keine Entschädigung sein.

Der dreißigjährige Krieg begann mit allen seinen entsetzlichen Leiden und Gräueln, eine Zeit der Noth und der Plage brach herein, welche allen Verkehr auf eine Weise lähmte, wie man es bis dahin nicht gekannt hatte. Nach dem inneren Deutschland hin hörte fast aller Handel auf, und so beschränkte er sich fast ausschließlich auf Polen; allein auch hierhin wurde er gehemmt, und 1621 ward abermals die Schließung Polens aus der Ursache verfügt, weil sich das schlechte Geld von auswärts her vermehrt habe und das gute immer ausgeführt würde. Freilich war das elende Geld damals für den Handel eine große Calamität. Die Unterthanen der Krone Polen durften nichts ausführen, die fremden Kaufleute mußten kommen und die Waaren aus eigenen an den Grenzen gemachten Niederlagen selbst abholen [1]). Mitten in den Kriegsunruhen entschied endlich das Reichskammergericht zu Speier im Jahre 1623 den Prozeß der beiden Städte Stettin und Frankfurt wegen der freien Schifffahrt der Frankfurter in die offene See durch den Baum von Stettin, nachdem 41 Jahre lang darüber gestritten war. Frankfurt gewann den Prozeß, und das Urtheil lautete:

In Sachen Bürgermeister und Raths der Stadt Frankfurt an der Oder, Kläger eines Theils, contra Bürgermeister und

1) Jekel, Polen V. 192.

Rath der Stadt Alten Stettin, Beklagte anderen Theiles simplicis querelae, ist allem Vorbringen nach zu Recht erkannt, daß ermeldeten Beklagten nicht geziemet noch gebühret, gedachte Kläger der freien Schifffahrt auf dem Oderstrome durch den Baum zu Stettin in und aus der See, nach gehaltener gewöhnlicher Niederlage dreier Sonnenscheine und verrichteten gebührlichen Zoll, geklagter Maßen zu entsetzen, und an derselben zu verhindern, sondern daran zu viel und unrecht gethan, derohalben hinfüro davon abzustehen, und deswegen ihnen, den Klägern, genugsame Caution zu thun, auch erlittene Unkosten und Schaden, so viel sie deren, wie recht, liquidiren werden, zu erstatten schuldig, und dazu zu condemniren und verdammen sein, als wir sie zu solchem Allen hiermit condemniren und verdammen, die Gerichtskosten, so deswegen aufgelaufen, aus bewegenden Ursachen compensirend und vergleichend [1]).

So viele Freude dieser Entscheid unter andern Umständen der Stadt Frankfurt gemacht haben würde, so wenig war dies jetzt der Fall. Die Exekution des Urtheilsspruchs würde selbst in Friedenszeiten große Weitläuftigkeiten gemacht haben; jetzt, wo die Mark, wie Pommern unter dem Drucke feindlicher Schaaren aller Farben seufzten und fast erlagen, wer wollte da Stettin zwingen, jenem Urtheilsspruche Folge zu geben? Nicht einmal der zugesprochene Schadenersatz ließ sich unter den obwaltenden Umständen eintreiben und man mußte das Urtheil bis zum Eintritt besserer Zeiten zurücklegen.

Indessen bestätigte Kurfürst Georg Wilhelm nach seiner Thronbesteigung im Jahre 1624 den Frankfurtern ihre Niederlagsrechte und die Straßenfahrt, mit denselben Worten, in denen es 1603 und 1611 geschehen war [2]).

Von neuem hatte der Kaiser beim Kurfürsten Georg Wilhelm auf Bewilligung der freien Schifffahrt auf der Oder zwischen Breslau und Frankfurt angetragen, welche seit 1597 gänzlich eingestellt worden. Der Kurfürst, in den Kriegswirren sich an das kaiserliche Interesse eng anschließend, wagte nicht, zu ver-

1) Jobst Bekmann, Frankfurt 78. 2) A. a. O. 79.

sagen, und gab im Jahre 1628 nach, daß die Schifffahrt wieder eröffnet werden solle, jedoch unter der Bedingung, daß eben die Zölle, wie bei den Landfuhren erlegt werden müßten, und daß er diese Begünstigung jederzeit zurücknehmen könne [1]). Ein Jahr später, 1629, schrieb der kaiserliche Kammer-Prokurator Dr. Georg Schönborn einen Traktat, liberam Viadri in Oceanum navigationem betreffend, worin er abermals den Beweis führte, daß Schlesien berechtigt sei, die Oder zu beschiffen, und alle Zweifel, wie alle Entscheidungsgründe aufgezählt hatte [2]).

Endlich wurde Frankfurt 1531 vom Könige Gustav Adolph belagert, erobert und ausgeplündert, wodurch alle Handlung aufhörte. Das Unglück der Stadt war groß, und Gustav Adolph gab den Bürgern, die über die schreckliche Plünderung klagten, die naiv-lakonische Antwort: Ihr Frankfurter müßt das gewohnt werden! — So konnte es denn die Stadt in diesem Zustande der Ohnmacht nicht hindern, daß de Breslauer vorbei handelten, ohne sich an die Niederlage zu kehren; denn Frankfurt war von schwedischen Truppen besetzt. Um ihren Rechten nichts zu vergeben, schloß die Stadt mit den Breslauern einen Vergleich, des Inhalts: daß es den Breslauern erlaubt sein sollte, ihre Waaren in dem Tzetschenow'schen Busche niederzulegen, weil sie wegen der fremden Besatzung nicht nach der Stadt kommen wollten, und daß sie solche von da selber nach dem Kersdorfer See führen könnten, was bis dahin nur die Frankfurter gethan hatten, aber jetzt wegen Mangels an Pferden unterlassen mußten. Von da gingen die Waaren zu Schiffe nach Berlin [3]). Wie arg mußte es in der Stadt aussehen, wenn sie solche Zugeständnisse machte! In den Jahren 1632 und 1633 bewilligte Kurfürst Georg Wilhelm abermals die freie Oderschifffahrt unter denselben Bedingungen, wie 1628.

Frankfurt litt mit dem ganzen Lande während des dreißigjährigjähri gen Krieges unbeschreibliche Drangsale. Daher ist auch während der nächsten zehn Jahre von seinen Handelsverhältnissen nichts zu sagen. Im Jahre 1640 kam Kurfürst Friedrich Wil-

1) Hausen, Frankfurt 257. — 2) Bekmann, Mark IV. I. IV. 1018. — 3) Hausen, Staatsmaterialien II. 387.

helm der Große zur Regierung; 1643 war ein Landtag zu Kölln an der Spree eröffnet, auf welchem Frankfurt verschiedene Vorschläge zu seiner Wiederaufnahme that, und unter andern vorstellte: wie die Eröffnung des Elbe- und Warthestroms ihre ganze Handlung zerstört habe; das einzige Mittel, ihren gänzlichen Verfall abzuwenden, könnte allein die Eröffnung des Oderstroms sein. Alle schlesischen Güter, welche auf Hamburg gehen sollten, hätten nunmehr ihren Weg über Magdeburg genommen; die Polen aber versendeten ihre Güter von Stettin mit Vorbeigehung von Frankfurt, die Warthe hinauf, nach Schwerin und anderen polnischen Orten [1]).

Wir ersehen aus diesen Klagen mit Entschiedenheit, daß der Waarenzug sich während des dreißigjährigen Krieges geändert hatte, und von Breslau nach Hamburg nicht mehr über Frankfurt, sondern über Magdeburg zog. Schwerlich ist der alte Zug gänzlich aufgegeben worden, allein die Mehrheit der Waaren wählte doch den neuen Weg, und da die Stadt angiebt, daß dies und der veränderte Gang des Handels mit Polen, ihren ganzen Handel zerstört habe, so muß dieser nothwendig aus diesen beiden Theilen bestanden haben. Nehmen wir nun auch an, daß die Stadt etwas zu viel gesagt hatte, wenn sie von ihrem ganzen Handel sprach, da ihr noch immer der Handel nach der Lausitz, nach Böhmen, nach der Mark und Pommern blieb, so ist man doch genöthigt, anzunehmen, daß jene beiden Theile den überwiegend größten Theil ihres Handels bildeten, sonst wäre ihre Klage absurd, und das von ihr angegebene Mittel zur Wiederherstellnng desselben ein thörigtes gewesen. Daraus folgt aber von selbst, daß der Handel zwischen Breslau und Hamburg, der bis dahin über Frankfurt und Berlin gegangen war, ein sehr ansehnlicher und bedeutender gewesen sein müsse, der zugleich für Frankfurt und eben darum auch für Berlin, so lange dasselbe die Niederlagsgerechtigkeit besaß, einen großen Gewinn abgeworfen habe, und selbst nach dem Verluste der Handlung mit Polen und der Concurrenz einer zweiten Straße nach Hamburg, glaubte Frankfurt seinen

1) Hausen, Staatsmaterialien II. 388.

gänzlichen Verfall dadurch abwenden zu können, wenn es auch nur einen Theil des Handels zwischen Breslau und Hamburg mittelst Eröffnung der Oder für sich retten könnte. Wie wichtig muß dieser Handel, wie lebhaft die Straße über Frankfurt und Berlin gewesen sein, ehe es eine zweite Straße gab. Wahrlich, das beweiset genugsam, daß Berlin an einer sehr belebten Handelsstraße lag, wäre auch keine andere vorhanden gewesen, die darüber hinzog, und doch hat man behaupten wollen, Berlin habe vor den Zeiten des großen Kurfürsten gar keinen Handel gehabt und sei nie Handelsstadt gewesen! — Wie seltsam aber hatten sich jetzt die Verhältnisse umgekehrt, daß Frankfurt in einer Maßregel seine einzige Rettung sah, welche es sonst, als seinen Handel auf das Aeußerste gefährdend, mit großer Entschiedenheit von sich gewiesen hatte. So sehr können veränderte Umstände und Zeiten die Ansichten über das, was Noth thut, verschieben. — Daß die Warthe jetzt wirklich von Polen aus und umgekehrt beschifft wurde, ergiebt sich aus dem Vorstehenden.

Es ließ sich auf diese Klagen der Stadt wegen der Zeitumstände wenig thun, denn noch war Frankfurt von den Schweden besetzt. Alles, was geschehen konnte, war das, daß die Beobachtung der Niederlage und der Zwangsstraßen von Neuem eingeschärft wurde. Demgemäß erließ der große Kurfürst unterm 28. November 1643 ein Edikt, worin er sagt: Seit undenklichen Jahren wären gewisse Verträge zwischen seinen Vorfahren und den benachbarten Fürsten aufgerichtet, in welchen deutlich festgestellt worden, daß alle und jede Heerstraßen und Wege an beiden Seiten der Oder, aus Böhmen, Schlesien, Lausitz und wo sie sonst hergehen, wenn sie mit Kaufmannsgütern gebraucht und befahren werden, unumgänglich auf die Stadt Frankfurt an der Oder hin und zurück, zu und von da aus, erst wenn sie die Niederlagsgerechtigkeit gehalten, so weit sie in Pommern oder Polen fahren wollen, auf Küstrin, und so fort auf die Neumark gehen sollen, daß sich auch jeder Fuhrmann bei Verlust der Güter, Wagen und Pferde hüten solle, Frankfurt vorbei zu fahren und Beiwege auf Lossow oder Mühlrose zu suchen, wie dies

in den Jahren 1603, 1611, 1624 öffentlich bekannt gemacht sei, mit dem Beisatz: es solle sich Niemand unterstehen, hier wieder zu handeln, oder sich dabei einzubilden, daß es ihm ungestraft bleiben würde. Dessen ungeachtet ergäbe sich, daß es Leute, zum Theil selbst im Lande angesessene gäbe, welche das Gebot zur Schmälerung der Zölle und der uralten Frankfurter Niederlagsgerechtigkeit überträten, unter dem Vorgeben, daß das Patent von 1624 mit dem Ableben des verstorbenen Kurfürsten erloschen sei. Deswegen erneuere er dasselbe, und gebiete Jedem bei Verlust der Güter, daß sie, auf Ersuchen des Raths von Frankfurt oder dessen Beamten, allen denen, welche Umwege gesucht, die Güter, Wagen und Pferde anhielten, und ihnen solche bis auf weiteren Bescheid nicht verabfolgen lassen sollen. Es sei dabei einerlei, ob es Ausländer oder Einheimische wären, denn letzteren wolle das noch weniger geziemen, als Ausländern. Auch habe der Rath von Frankfurt die Zöllner zu Küstrin, Lossow, Mühlrose und Frankfurt zu instruiren, daß die Fuhrleute ermahnt würden, die rechte Straße zu halten [1]).

Im J. 1644 gelang es endlich gütlichen Unterhandlungen, die Schweden zum Abzuge aus Frankfurt zu bewegen und die Stadt dem Kurfürsten zurück zu geben. Nunmehr war es möglich, auf die Rückkehr zur alten Ordnung der Dinge zu denken, und zunächst war die Rede davon, die während des langen Krieges in großen Verfall gekommene Niederlagsgerechtigkeit der Stadt wieder herzustellen. Auf die Bitte des Raths erließ Kurfürst Friedrich Wilhelm am 27. Januar ein Edikt, worin er sagt: daß Alles, was während der Kriegsunruhen gegen die Privilegien, Gerechtigkeiten und Gewohnheiten der Stadt Frankfurt geschehen, derselben nicht zum Präjudiz und Nachtheil gereichen sollte, daß namentlich auch Alles, was gegen die Privilegien wegen der Niederlage, Landstraßen und des Stroms geschehen, oder noch während des Krieges geschehen möchte, ihr an ihren Rechten keinen Abbruch oder Eintrag thun sollte, indem es zu betrachten, als ob es nicht geschehen sei [2]).

1) Mylius, corp. const. march. V. II. I. 15. 16. Jobst Beckmann, Frankf. 79. 80. — 2) Mylius corp. const. march. V. II. I. 15–18.

Sodann kam es zur Sprache, die während des Krieges stattgefundene Schifffahrt auf der Oder zwischen Breslau und Frankfurt wieder zu verbieten, und nur den Transport zur Achse, wie vor alten Zeiten, zu gestatten, ein Beweis, daß sich wieder andere Ansichten in Frankfurt geltend gemacht hatten, als im Jahre vorher, und daß eine andere Partei das Ruder führte, welche die alten Tage des Glanzes auch durch die alten Mittel herbei zu führen hoffte, unter allen Umständen ein vergebliches Bestreben, wenn man nicht die alten Zeiten und Verhältnisse zurück rufen kann. Das Land war jedoch so verwüstet, daß es gänzlich an hinlänglichem Fuhrwerk fehlte, und so sah man sich genöhigt, die Schiffahrt noch auf ein Jahr bis zum 1. October 1645 zu erlauben.

Als aber dieser Termin abgelaufen war, überzeugte man sich, daß auch jetzt der Waarentransport zur Achse noch nicht zu leisten sei. Es ergab sich, daß die Landstraßen durch das sich überall umhertreibende Kriegsgesindel überaus unsicher gemacht wurden, und Räubereien wie Mordthaten auf den Landstraßen gehörten zu den gewöhnlichen Ereignissen. Die Frachtwagen waren diesem Gesindel eine willkommene Beute, das in den vielen verödeten Dörfern und Häusern leicht ein Unterkommen fand. Auf dem Wasser war weniger von ihnen zu fürchten. Dazu kam der Mangel an Fuhrwerk und Pferden. Unterweges waren sehr wenige, meist ganz entkräftete oder ruinirte Pferde zum Anspannen zu erhalten, und die Wege, für welche während des ganzen Krieges nichts gethan war, die aber durch den Transport der schweren Artillerie und der übrigen Kriegsfahrzeuge bei dem weichen Boden außerordentlich gelitten hatten, befanden sich in einem schaudererregendem Zustande. Selbst an eingerichteten Wirtshäusern, welche die damals sehr mäßigen Ansprüche an Nothwendigkeiten und Bequemlichkeiten hätten befriedigen können fehlte es an den Straßen, denn der Krieg hatte die meisten zerstört. Auf dem Wasser konnte man sie entbehren. Die Brücken zu Frankfurt, zu Krossen, und an anderen Orten, waren abgebrannt, die über kleinere Flüsse und Bäche waren ruinirt oder zusammengefallen, und noch keine wiederhergestellt, so daß die Wagen auf der Straße nicht von

der Stelle kamen. Kurz, es gab der Hemmnisse so viele, daß man auf die Wagenfahrt verzichten, und die Wasserfahrt beibehalten mußte, und deshalb verglich man sich am 28. Dezember 1646 dahin, daß die Wasserfahrt noch auf zehn Jahre, nämlich vom 1. Januar 1647 bis dahin 1657, und zwar unter folgenden Bedingungen erlaubt sein sollte:

1) die breslauschen Kauf- und Handelsleute können ihre Waaren und Kaufmannsgüter ohne Unterschied und ohne Ausnahme mit Schiffen die Oder herunter bringen bis an den Baum und die Niederlage zu Frankfurt.

2) Sie können ihre Waaren daselbst verkaufen, jedoch außer den Messen und Jahrmärkten nicht an Fremde, oder sie können sie durch solche Faktoren, welche sie aus der Kaufmannschaft daselbst bestellen, nach geleistetem Niederlagsrechte, nach ihrer Bequemlichkeit über die Frankfurter Niederlage auf den Strömen Spree, Havel nnd Elbe, oder auf der Achse weiter in andere Lande und Städte hin und zurück auf unverbotenen Straßen befördern und versenden.

3. Desgleichen soll auch den Frankfurter Kaufleuten in gleicher Weise verstattet sein, ihre Waaren bis an den Baum und die Niederlage zu Breslau zu bringen, und von da weiter in andere Länder und Städte führen zu lassen, und zu verhandeln [1]).

Diese Bestimmungen sind wichtig. Sie zeigen uns, daß Frankfurt sein altes Niederlagsrecht in seiner ganzen Strenge wiederhergestellt hatte, es lebte von Neuem auf, und in mancher Beziehung lernen wir die Bestimmungen desselben daraus kennen. Wir sehen, daß die Waaren auch jetzt noch nicht auf der Oder über Frankfurt von Fremden hinab geführt werden durften, sondern sie konnten nur nach geleistetem Niederlagsrechte, nach der Spree, Havel und Elbe geführt werden, aber nicht durch die Breslauer Kaufleute allein, sondern durch einen Faktor, der ein in Frankfurt angesessener Kaufmann sein mußte. Die Oder hinunter durfte, von Frankfurt an, kein Breslauer Waaren führen. Und doch hatten Breslau und Frankfurt sich gegenseitig erlaubt,

1) Lünig, a. a. O. 343. Bekmann, Mark IV. I. IV. 1090

über ihre Niederlagen hinaus zu handeln; man kann denken, in welcher Strenge das Niederlagsrecht gegen andere Städte geübt würde, mit denen kein solcher Vertrag bestand. Sie mußten unbedingt ihre Waaren in Frankfurt verkaufen, eben so, wie der Breslauer, wenn er keinen Faktor in Frankfurt hatte, und außer den Messen durfte dies nur an Frankfurter geschehen. Auch zahlten die Breslauer nicht bloß die Niederlagsgebühren, sondern hielten wirklich Niederlage. Wieviel strenger wird dies von Andern gefordert sein!

Jetzt dachte aber Frankfurt auch daran, seinen gewonnenen Proceß gegen Stettin geltend zu machen, denn noch hatte Stettin davon keine Notiz genommen. Wahrscheinlich ist von Frankfurt eine Anforderung an Stettin gemacht worden, die abgelehnt wurde. Man überzeugte sich in Frankfurt, daß gütliche Maaßregeln nicht zum Ziele führen würden, und beschloß, das Pfändungsrecht anzuwenden. Auf der Martinimesse des Jahres 1645 wurden in Frankfurt einem Stettinschen Kaufmanne 12 Tonnen Honig confiscirt und einbehalten, der Kaufmann verklagte den Rath von Frankfurt beim kurfürstlichen Kammergerichte zu Berlin, und dieses sprach 1646 das Urtheil: daß der Rath zu Alten Stettin weder dem kurfürstlichen Edikte von 1572, noch dem Urtheile des kaiserlichen Kammergerichts vom 13. Juni 1623 Genüge geleistet habe. Deswegen müßten auch die Beklagten bei denselben geschützt, und könnten nicht daraus gesetzt werden, noch weniger sei ihnen aufzulegen die 12 Tonnen Honig, welche der Kläger im Martini-Markte vergangenen Jahres verlustig worden, zu restituiren [1]).

Endlich erreichte der entsetzliche dreißigjährige Krieg mit dem Jahre 1648 durch den westphälischen Friedensschluß sein Ende, nachdem die Mark auf das Grausamste verwüstet worden war. Ein großer Theil der Häuser in den Städten stand leer und verfiel; es gab kein Dorf, in welchem nicht mehr oder weniger Häuser wüste geworden waren; ja viele Dörfer hatten kaum noch einige Bewohner aufzuzeigen, viele lagen in Schutt und Trümmern, ein großer Theil des Landes konnte aus Man-

1) Jobst Bekmann, Frankfurt 78.

gel an Händen nicht bebaut werden, der Wohlstand war zerrüttet, der Geldmangel und das Elend allgemein. So tief hatte es seine Wurzeln geschlagen, daß noch 60 Jahre später in den Dörfern und Städten nicht alle Häuser wieder erbaut waren, welche der Krieg verwüstet hatte. Der Verkehr stockte, die Städte waren nur Schattenbilder von dem, was sie gewesen waren, entvölkert und arm. Die Gewerbthätigkeit war vernichtet, der Handel gelähmt, wie es nach einem so langen Kriege, steter Einquartirung, Brandschatzung, Lieferungen an die Kriegsheere, Plünderungen, Feuersbrünsten und den Verheerungen der Pest nicht anders sein konnte. Aus dieser Periode des gänzlichen Verfalls der Städte stammen fast alle unsere älteren Städtebeschreibungen in der Mark, und wenn man sie benutzt hat, um aus ihnen darzuthun, wie kläglich der frühere Zustand dre märkischen Städte gewesen sei, selbst noch zur Zeit des großen Kurfürsten, und wie traurig sie daher früher noch gewesen sein müssen, so bedarf die Unstatthaftigkeit einer solchen Folgerung wohl keines Beweises. Es ist durch die frühere gewaltsame Beschränkung der städtischen Macht und Freiheit, dann aber durch den unglücklichen dreißigjährigen Krieg viel Gutes und Tüchtiges auf lange, viel für immer zerstört worden. Hier wollen wir nur auf den Kanal an der Finow hinweisen, welcher so gänzlich zerstört war, daß selbst das Andenken an ihn erloschen war, als man das Projekt späterhin wieder aufnahm. In diesem Falle ist es nachher noch gelungen, die alten Schriften wieder aufzufinden, welche von ihm Kunde geben; wie viele nützliche Einrichtungen aber mag es gegeben haben, von denen jede Erinnerung erloschen, jeder Buchstabe verloren gegangen ist!

Während die Oderschifffahrt zwischen Breslau und Frankfurt noch fortdauerte, hatten die Breslauer Kaufleute 1648 dem Kaiser Ferdinand III. mehrere Vorschläge zur Aufnahme ihrer Handlung überreicht. Unter diesen befand sich auch die Hinweisung darauf, wie vortheilhaft es für ihre Handlung sein würde, wenn ein schiffbarer Kanal die Oder und die Spree verbände, weil alsdann die Waaren zu Wasser von Breslau nach Hamburg geführt werden könnten. Daß schon früher ein-

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

mal der Anfang gemacht worden, dies Projekt zu realisiren, war ganz vergessen.

Dem Kaiser gefiel dieser Vorschlag wohl, und die Vortheile leuchteten ihm ein. Er fing deshalb an, mit dem Kurfürsten Friedrich Wilhelm dem Großen zu unterhandeln. Auch der Kurfürst fand den Plan wohl geeignet zur Aufnahme seiner Länder, und erkannte darin das einzige Mittel, der verderblichen Wirkung entgegen zu arbeiten, welche die Eröffnung des Elbstroms für die Handlung seiner Lande gehabt hatte. Es war vorauszusehen, daß Hamburg lieber seine Waaren von Breslau ganz zu Wasser beziehen, als daß es dieselben von Breslau erst zur Achse nach der Elbe bringen, und sie dort einschiffen werde. In jenem Falle aber mußten sie fast die ganze Mark Brandenburg, und zwar beinahe ganz auf dem uralten Wege durchziehen, auf welchen die Handlung dadurch zurück gelenkt wurde. Je ergiebiger sich aber dies in früheren Zeiten gezeigt hatte, um so nothwendiger war es, jetzt, wo der Handel so sehr danieder lag, etwas zu thun, um die großen Verluste zu vermindern. Der Kurfürst ging deswegen gern auf die gemachten Vorschläge ein, versprach, dabei mitzuwirken, und die Verhandlungen wurden fortgesetzt [1]).

Frankfurts Hader mit Stettin war auf einen Punkt gekommen, wo beide Städte die Nothwendigkeit erkannt hatten, zu dessen Beilegung Schritte zu thun. 1651 auf dem Martini Markte wollte man den Stettinschen Kaufleuten nicht erlauben, ihre unverkauften Waaren zu Wasser nach Stettin zu führen, sondern nur zur Achse. Ueberhaupt machten sich beide Städte auf den Märkten während dieses langen Streites das Leben möglichst schwer [2]). Das hatte zu einem gütlichen Vergleiche geführt. Der Ausführung desselben stellten sich jedoch mancherlei Hindernisse in den Weg, und so wurde die Sache 1653 einer Commission übergeben, welche aus kaiserlichen und kurfürstlich brandenburgischen Räthen bestand, und den Auftrag erhielt, sie innerhalb eines Jahres zu erledigen. Zugleich erklärte der Kurfürst, daß das von seinem Vorgänger, dem Kurfürsten Jo-

1) Hansen, Staatsmaterialien II. 388. — 2) Sell, Niederlage S. 23.

hann Georg 1572 erlassene Edikt gänzlich todt sein und dem Handel der brandenburgischen Unterthanen nach Stettin, der ganz verfallen sei, nichts mehr in den Weg gelegt werden sollte, doch unschädlich den alten Rechten beider Städte. — Aber auch diese Commission vermochte den Knoten nicht zu lösen; in der Hauptsache erfolgte weiter nichts, und die ganze Angelegenheit blieb liegen.

Mit dem 1. Januar 1657 waren die zehn Jahre abgelaufen, während welcher den Breslauern die Oderschifffahrt erlaubt worden war, und abermals wurde eine Commission ernannt, um zu berathen, ob sie noch ferner fortbestehen sollte. Die Breslauer Kaufmannschaft trug unmittelbar auf das Fortbestehen an, die Frankfurter Commissarien aber machten große Schwierigkeiten, und wollten sich auf die Bewilligung nicht einlassen, indem sie bemerklich machten, daß die Ursachen, wegen welcher sie vor zehn Jahren ihre Einwilligung dazu gegeben hätten, nun nicht mehr vorhanden seien, denn die Brücken bei Frankfurt und Crossen seien wieder erbaut, und auch die übrigen Mängel hätten sich erledigt. Breslau aber führte an, das der noch anhaltende Krieg und andere Calamitäten, es ihnen sehr wünschenswerth machten, den früheren Vertrag noch länger bestehen zu lassen, und wußte seinen Antrag mit so guten Gründen zu unterstützen, daß die Frankfurter Commissarien endlich nachgaben, und dem Vertrage abermals auf zehn Jahre vom 1. Januar 1657 bis zum 1. Januar 1667 neue Gültigkeit gaben [1]). Die Frankfurter hatten es besonders schmerzlich empfunden, daß die Handelswaaren, welche von Breslau zu Wagen in und durch die Mark Brandenburg nach Hamburg, Lübeck oder die Niederlande seither versendet worden waren, entweder gar nicht nach Frankfurt, sondern auf Abwegen vorbei, oder wenn sie nach Frankfurt gekommen waren, nur hindurch geführt wurden, ohne Niederlage zu halten, ja ohne nur daselbst auszuspannen, oder zu herbergen, was den alten Rechten gänzlich zuwider war. Die Breslauer Commissarien entschuldigten dies damit, daß zu Frankfurt eine Zeit lang die Pest geherrscht habe, auch die Kriegsunruhen zu

1) Lünig a. a. O, 346. Bekmann Mark IV. I. IV. 1020.

diesem Vorbeifahren gezwungen hätten; sodann hätten die kurfürstlichen Zöllner die Zölle willkürlich erhöht, und die Wirthshäuser seien so unbequem gewesen, daß die Fuhrleute daselbst nicht hätten rasten können. Würden diese Uebelstände abgestellt, so würde sich der Fuhrmann von selbst einfinden. Zur Abhaltung der dreitägigen Niederlage könne man sich aber nicht verstehen, weil sie davon eximirt seien, und dies ward ihnen auch endlich nachgegeben, jedoch in der Art, daß jeder durchgehende Wagen in Frankfurt 8 Groschen bezahlen sollte. Ein wunderbares Verhältniß war es immer, daß eine auswärtige Stadt einem ganzen Lande, wie Schlesien, die Benutzung des mitten durch dasselbe hinfließenden Stromes erlauben oder verbieten konnte.

Es scheint fast, als ob man nach dem dreißigjährigen Kriege und wiederhergestellter Ruhe in Berlin versucht habe, die seit 1448 verlorene Niederlage wiederherzustellen, worauf mehrere Spuren wenigstens hindeuten. Auch scheint der Verkehr in Berlin sich verhältnißmäßig schneller gehoben zu haben, als in Frankfurt, und dies dürfte sich wohl daraus erklären, daß es sich des Handels mit Stettin bemächtigt hatte, den früher Frankfurt betrieb, und der, wie die vorige Urkunde angiebt, in Frankfurt ganz verfallen war. Zwischen Berlin und Stettin war das Vernehmen freundlich geblieben, und es lag in der Natur der Verhältnisse, wenn die Kaufleute Berlins aus einem Umstande Gewinn zu ziehen strebten, der ohne ihr Verschulden herbeigeführt war, und Stettin ergriff bereitwillig die sich darbietende Gelegenheit, sich für den verlornen Handel mit Frankfurt zu entschädigen. So versorgte nun Berlin die umliegenden Gegenden mit Ostseeprodukten, und namentlich war sein Handel nach der Lausitz und Böhmen dadurch lebhaft geworden. Eben dadurch scheint man in Berlin auf den Gedanken gekommen zu sein, die Bewilligung des Niederlage-Rechtes nachzusuchen, und da Frankfurt sein verlornes Niederlage-Recht gegen 1490 wieder erhalten hatte, so durfte auch Berlin darauf hoffen, und wie es scheint, traf man Anstalten dazu. Frankfurt sah den Gewinn, den Berlin auf seine Kosten machte, mit Neid an, und dies um so mehr, als Stettin dadurch in den Stand gesetzt wurde, den

Unfrieden mit ihm noch länger zu ertragen. Es beschloß, Gegenmittel zu versuchen, selbst auf Berlins Kosten, und vor allen Dingen die Wiederherstellung der Niederlage in Berlin zu verhindern, und zu dem Ende wandte es sich an den großen Kurfürsten, klagte über den großen Verfall seiner Handlung, und stellte vor, daß dieser ganz besonders daraus hervorginge, daß seine Niederlags- und Straßen-Gerechtigkeit auf vielfache Weise verletzt werde, indem man die Kaufleute zwinge, anderwärts niederzulegen, und dann von diesen Orten aus, Frankfurt vorbeihandle. Die Frankfurter wußten dem großen Kurfürsten dies so einleuchtend zu machen, und durch unrichtige Darstellung des Verhältnisses zwischen Berlin und Frankfurt ihn so sehr für ihre Ansicht zu gewinnen, daß sie ihn zu einem falschen Schritte verleiteten, indem er am 19. August 1657 folgendes Edikt erließ:

„Von undenklichen Jahren her sei Frankfurt durch kaiserliche, königliche und kurfürstliche Diplome mit der Niederlagsgerechtigkeit dergestalt begnadigt, daß in den Kurlanden nirgend als zu Frankfurt mit Kaufmannsgütern Niederlage gehalten werden soll.

(Hier hatten die Frankfurter den Kurfürsten falsch berichtet. Von undenklichen Zeiten her hatten Berlin und Oderberg die Niederlage, Frankfurt von 1253, Landsberg an der Warthe seit 1257, und Eberswalde seit 1317. Berlin hatte die seinige 1448 verloren, alle andern bestanden noch.)

„Kraft des Edikts von 1588, das der Kurfürst bestätigt habe, sollten alle aus der Havel und Spree ankommende, und außer Landes nach Schlesien, der Lausitz u. s. w. gehende Güter auf der neuen Niederlage am Kersdorfer See, und dann weiter nach Frankfurt gebracht, damit Niederlage gehalten, und sie dann auf unverbotenen Wegen weiter gebracht werden. Auch seien mit den benachbarten Fürsten Verträge geschlossen, daß alle Straßen und Wege zu beiden Seiten der Oder aus Böhmen, Schlesien, Lausitz" ꝛc. (Es folgen nun die Worte der schon mitgetheilten Edikte von 1603, 1611, 1624 und 1644.)

„Indessen habe der Rath von Frankfurt angezeigt, daß nicht allein die verbotene Umfahrung, sondern auch andere höchst

schädliche Neuerungen, ihrer Niederlage und den kurfürstlichen Zolleinkünften großen Abbruch thäten, ihm auch von den kurfürstlichen Beamten bei der Abstellung dieser Mißbräuche nicht hülfreiche Hand geboten werde. Da er aber gesonnen sei, die Stadt Frankfurt bei ihrer Niederlags- und Straßengerechtigkeit zu schützen, so gebiete er durch Gegenwärtiges allen Kauf- und Handelsleuten in seinen Landen, wie auch den von Hamburg auf der Elbe, Havel und Spree in seinem Gebiete ankommenden Schiffen ernstlich und bei hoher Strafe, daß keiner an Kaufmannsgütern zu Berlin oder anderswo am Spreestrom etwas niederlegen oder auch von daher, oder von der neuen Niederlage am Kersdorfer See ab auf Breslau, Cottbus in die Lausitz, Sechs-Städte, oder an andere Orte, oder auch von Stettin durch Landsberg auf verbotenen Wegen zur Schmälerung der Niederlagsgerechtigkeit der Stadt Frankfurt, etwas an Gütern versenden soll. Es seien alle Hauptleute, Kastner Bürgermeister, Rathmann, Richter, Schulzen, Land- und Zoll-Bereiter, alle Befehlshaber und Unterthanen, die Gerichte und Gerichtszwang haben, angewiesen, bei Verlust der Gerichte hierauf streng zu wachen, und nicht zu dulden, daß von Berlin aus nach der Lausitz und Cottbus, oder von der Kersdorfer Niederlage, oder von Stettin über Landsberg nach Cottbus, Beeskow oder der Lausitz, irgend etwas, mit Vorbeigehung der Stadt Frankfurt versendet würde, und wenn es geschähe, sofort Waaren, Schiffe, Wagen und Pferde anzuhalten, an die Amtskammer zu Kölln an der Spree zu berichten, und den kurfürstlichen Bescheid zu erwarten, auch hierbei dem Rathe der Stadt Frankfurt alle mögliche Hülfe zu leisten [1]).

Dieses scharfe Edikt, das die Niederlagsgerechtigkeiten aller andern märkischen Städte nicht bloß bedrohte, sondern gar nicht anerkannte, und den ganzen Waarenzug aus der Mark und

1) Mylius, Corp. constit. march. V. II. I. 17-20.

Pommern nach der Lausitz und Böhmen einzig und allein über Frankfurt dirigirte, jeder andern märkischen Stadt aber den direkten Handel dahin verbot, muß in der Mark eine große Sensation erregt haben. Besonders aber fanden sich die Städte Berlin und Kölln in ihren Rechten dadurch gekränkt, ja ihren Handel nach der Lausitz dadurch vernichtet; denn wenn sie Waaren z. B. nach Luckau zu versenden hatten, so mußten sie diese erst nach Frankfurt, und von da nach Luckau senden, was doppelt so weit als der direkte Weg von Berlin nach Luckau ist, und natürlich kam dem Kaufmann in Luckau die Waare wohlfeiler zu stehen, wenn er sie unmittelbar von Frankfurt bezog, als von Berlin über Frankfurt. Berlin und Kölln waren gezwungen, Beschwerde zu führen, und kamen mit einer solchen bei dem Kurfürsten ein. Dieser sah sich genöthigt, durch einen Erlaß vom 20. Januar 1658 in Bezug auf das vorige Edikt zu erklären: daß die Bürgerschaft und Handelsleute der Städte Berlin und Kölln ihm vorgestellt, wie sie seit undenklichen Zeiten im ruhigen und beständigen Besitze eines freien Handels gewesen sei, und deshalb bitte, das vorige Edikt zu kassiren. Nun habe der Kurfürst am 7. November die Sache durch seine geheimen Räthe untersuchen lassen, und es sei entschieden, daß beide Theile (Berlin und Frankfurt) ihre Rechte von 6 Wochen zu 6 Wochen weiter auszuführen hätten, inmittelst aber die Einwohner von Berlin und Kölln bei ihrem freien Handel, so weit sie ihn bisher gehabt, zu belassen, so daß also allen Kauf- und Handelsleuten in und außerhalb Landes nach wie vor freistehen soll, auf Berlin und Kölln, wie sie es gewohnt sind, zu reisen, zu handeln, ihre Güter zu verfahren, und damit zu schalten und zu walten nach ihrem Gefallen, bis zum Austrage dieser Sache, doch unbeschadet dem Rechte der Stadt Frankfurt [1]).

Es ist nicht bekannt, daß späterhin noch etwas in der Sache verfügt worden, gewiß aber, daß Berlin und Kölln im Besitze seiner alten Rechte und seines freien, d. h. von landesherrli-

---

1) A. a. O. 19-22.

chen Vorschriften unabhängigen Handels verblieb. Auch die Niederlagsrechte der übrigen märkischen Städte blieben unangetastet, und dieser Versuch Frankfurts, seinen Handel zu heben, trug keine Früchte. Für Berlin aber scheint er die Folge gehabt zu haben, daß die Niederlage wieder hergestellt wurde, aber nicht zu Gunsten der Stadt, sondern des Kurfürsten. Es ergiebt sich darüber nichts Gewisses; die Spuren, welche darauf hindeuten, werden wir im Folgenden angeben.

Unterdessen waren die Unterhandlungen wegen Grabung des Kanals zwischen der Oder und Spree so weit gediehen, daß im Jahre 1662 bei der Stadt Mülrose mit der Arbeit der Anfang gemacht wurde. Es geschah besonders auf Anrathen des Amtsrathes und Rentmeisters, auch Direktors des Post- und Salzwesens, Michael Matthias, dem Enkel des im Jahre 1608 genannten Thomas Matthias, und die Leitung der Angelegenheit wurde dem kurfürstlichen General-Quartiermeister und Hauptmann zu Biegen Philipp de Chiese übertragen. Die ganze Arbeit wurde auf kurfürstliche Kosten ausgeführt. Der Kanal ist etwa drei Meilen lang [1]).

Am 27. März 1662 erließ die Neumärkische Regierung eine Bekanntmachung des Inhalts: daß sich verschiedene Kauf- und Fuhrleute unterfangen hätten, zur Schmälerung der Niederlagsgerechtigkeit der Stadt Frankfurt einige Kaufmannswaaren, als Hering, Fische, Honig, Thran ꝛc. aus Pommern über Landsberg, Sonnenburg, Lümmeritz und Göritz nach Schlesien oder der Lausitz, und von da durch die genannten oder andere verbotene Orte wieder zurück nach Pommern zu führen, und somit verbotene Straßen zu gebrauchen. Auf Ansuchen des Raths von Frankfurt seien deshalb gewisse Ausreiter bestellt, welche „die Straßen partiren und die Verbrecher anhalten könnten," zu welchem Ende denn auch dem gedachten Rath, seine Niederlagsgerechtigkeit aufrecht zu erhalten, den Vorzeiger dieses dazu bestellt und angenommen hat, mit den Anderen ein wachsames Auge darauf zu haben, und die Straßen fleißig zu bereiten, die Uebertreter aber, sammt Pferden, Wagen und

1) Bekmann Mark IV. I. IV. 1020. Hausen, Frankfurt 258.

Waaren anzuhalten und in Gewahrsam zu bringen. Alle Beamten werden angewiesen, dabei hülfreiche Hand zu leisten [1]). — Gewiß ergiebt sich daraus die ernste Absicht, der Stadt ihr Niederlagsrecht in gewohnter Art aufrecht zu erhalten, ohne das Geringste davon aufzuopfern.

Im Jahre 1664 ladete Kurfürst Friedrich Wilhelm die Kaufmannschaft zu Breslau ein, von dem neuen Graben zwischen der Spree und Oder Gebrauch zu machen, mit dem Beisatze: daß Frankfurt seiner Niederlage wegen nichts zu erinnern hätte, weil die Schiffe nicht bis dorthin zu kommen brauchten, also ihre Niederlage auch nicht überfahren würde [2]). — Das also war der Grund, den der Kurfürst gebrauchte, um Frankfurts Bedenken gegen den Kanal zurückzuweisen. Zu einer andern Zeit würden sie diesen Grund nicht haben gelten lassen.

Mit dem 1. Januar 1667 waren die zehn Jahre abgelaufen, auf welche die Schifffahrt des Oderstroms oberhalb Frankfurt erlaubt worden war, und es ist in der That räthselhaft, daß Frankfurt jetzt abermals auf eine gänzliche Schließung der Oder antrug, wo der Mülroser Kanal beinahe fertig war, der doch nur den halben Nutzen gewähren konnte, wenn dieser Theil der Oder nicht befahren wurde. Man muß annehmen, daß Frankfurt diesen Antrag nur machte, um seinen Rechten nichts zu vergeben, die es durch diesen Kanal nothwendig für verletzt halten mußte.

Im Jahre 1668 wurde der Mülroser Kanal fertig, und nunmehr erhielt der oben erwähnte Amtsrath Matthias den Auftrag, mit den Kaufleuten von Breslau und Hamburg in Unterhandlungen zu treten, damit sie bei dem Handel zwischen beiden Städten sich des Kanals bedienen möchten, und dies ist ein entscheidender Beweis, daß dieser Kanal hauptsächlich gegraben worden war, um den alten Handel zwischen Hamburg und Breslau von Magdeburg hinweg, in die alte Straße über Frankfurt und Berlin zurück zu lenken. Nicht einen neuen Handel zu begründen, sondern einen verlorenen wieder zu gewinnen, das

1) Jobst Beckmann, Frankf. 80. — 2) Friedenberg, Tractatus de Silesiae Juribus II. 187.

war die Absicht bei dem Bau dieses Kanals. Wäre dieser Handel nicht ein sehr bedeutender und wichtiger gewesen, wäre selbst der Theil desselben, auf den man nur noch rechnen durfte, — denn ganz hörte der Transport über Magdeburg sicherlich nicht auf, — nicht ansehnlich gewesen, so hätte der Kurfürst gewiß die großen Kosten nicht an das Werk gewendet. Der Amtsrath Matthias stellte den gedachten Kaufleuten die Versicherung aus, daß sie auf die Beständigkeit und gute Unterhaltung des Kanals mit Sicherheit rechnen könnten, daß der Kurfürst keine andere Absicht habe, als Schifffahrt und Handel zu befördern, und daß es nicht seine Meinung sei, die durch den Kanal gehenden Güter mit neuen Zöllen oder Abgaben zu beschweren, sondern es sollte gänzlich bei den alten Zöllen zu Mülrose, Fürstenwalde und Berlin, wie solche vor Alters gewesen, sein Bewenden haben. Diese Nachricht ist sehr wichtig. Sie zeigt uns, daß Hamburg und Breslau in Bezug auf die Zölle schon vor Alters begünstigt waren, und daß dieser alte Handel auch schon vor Alters über Berlin ging. Wir ersehen ferner, daß in Köpenik kein Wasserzoll gezahlt wurde, und zwar schon seit Alters nicht, denn diesen Wasserzoll hatte Berlin für immer im Jahre 1298 erkauft, und eingehen lassen. Diese Zollerleichterungen und Begünstigungen hat Hamburg vielleicht als Erwiederung erhalten, nachdem es 1283 versprochen hatte, alle Männer und Kaufleute des Markgrafen Otto von Brandenburg in Hamburg wie seine eignen Bürger zu halten [1]). Auch Lübeck war in der Mark zollfrei. Matthias zeigte den Kaufleuten ferner, daß der Waarentransport mittelst des Kanals viel schneller als sonst geschehen, und man auch das Umladen vermeiden würde, ein Beweis, daß der Kurfürst willens war, das Abhalten der Niederlage in Frankfurt von diesen Schiffen nicht zu fordern [2]). Ohne Zweifel ist dies für die Frankfurter eine Schreckensnachricht gewesen.

Im Jahre 1669 wurde der Kanal zum erstenmale befahren. Das Haus Schmettauer zu Breslau hatte fünf große Oderkähne unter dem Schiffer Andreas Freiberg, mit 28 Garnefassen, 4

1) Bekmann, Mark IV. III. 1139. — 2) Bekmann, Mark IV. I. IV. 1021.

Röthefassen und 1½ Tonne Wachs befrachtet, am 9. März von Breslau abgehen lassen. Sie gingen am 18. März durch den Kanal, und kamen am 22. März zu Berlin an. Hier wurden sie am folgenden Tage in Schuten umgeladen, und nach Hamburg abgefertigt, wobei eine kurfürstliche Verordnung es allen Zollbedienten zur Pflicht machte, den Schiffer nirgends über 2 Stunden aufzuhalten, weil man sehen wolle, in welcher Zeit Schiffe auf der neuen Tour den Weg von Breslau nach Hamburg zurücklegen könnten. Nachdem die Breslauer Kaufleute sahen, daß die Probe gut abgelaufen war, fertigte das Haus Schmettauer abermals 4 große Oderkähne ab, welche den 10. April in Berlin ankamen. Die Güter wurden in Schuten umgeladen, und gingen dann nach Hamburg. Von der andern Seite ging ein Schiffer von Hamburg mit 30 Lasten lüneburgischen Salzes durch den Kanal, und langte auf der Oder an der Niederlage zu Frankfurt an; er wurde aber mit der Rückladung aufgehalten [1]).

Frankfurt sah durch diese Vorgänge sein Niederlagsrecht, wie sein Recht, die Schifffahrt auf der Oder zu verbieten, welche beide auf die feierlichste Weise anerkannt worden waren, gefährdet. Es wandte sich deswegen an den Kurfürsten, und erinnerte an diese Rechte. Der Kurfürst antwortete am 5. November 1669 in sehr allgemeinen Ausdrücken: daß er ihrethalben fernere gnädigste Verordnung thun wolle, wenn sie die Schifffahrt auf der Oder, so viel an ihnen, mit allem Fleiße beförderten [2]). Hiernach hielten die Frankfurter für rathsam, auf ihr Recht, die Oderschifffahrt zu verbieten, ferner nicht zu bestehen, eben so wenig aber, darauf zu dringen, daß die den Mülroser Kanal, jetzt Friedrich Wilhelms Graben genannt, passirenden Schiffe, die Niederlage in Frankfurt hielten. Die Zeit, solche Forderungen durchzusetzen, war vorbei. Frankfurts Handel litt allerdings durch den Kanal sehr große Einbußen, denn der ganze Waarentransport zu Wasser zwischen Breslau und Hamburg berührte jetzt Frankfurt nicht mehr, und ging vorbei. Um so

---

1) Beckmann, Mark IV. I. IV. 1025. f. — 2) A. a. O.

ängstlicher suchte es den Landtransport zu retten, und was sonst von seiner Beherrschung des Oderstromes zu retten war.

Dem letzteren Rechte gemäß hatte Frankfurt mitunter wohl einem von oberhalb auf dem Strome herabkommenden Schiffe erlaubt, bei Frankfurt, nach gehaltener Niederlage, weiter zu schiffen, besonders, wenn die Landstraßen sehr unsicher, oder in Kriegszeiten die Pferde schwer zu haben waren; aber es geschah niemals, ohne Ausstellung eines Reverses, des Inhalts: daß wegen Unsicherheit der Straßen ꝛc. dem N. zwar erlaubt worden sei, die genannten Güter die Oder hinunter gegen Erlegung der Gebühren abzuführen, daß aber solche aus Gunst geschehene Bewilligung weder den Hoheitsrechten und Regalien des Kurfürsten, noch den kaiserlichen, königlichen und kurfürstlichen Privilegien der Stadt Frankfurt, die Schifffahrt des Oderstromes betreffend, im allergeringsten Abbruch oder Nachtheil bringen, oder zu irgend einem Präjudiz gereichen solle. Solche Reverse aller Art wurden vom Rathe in Verwahrung genommen, und Bekmann versichert, deren noch viele gesehen zu haben.

Obgleich Breslau die polnischen Kaufleute ohne Niederlage von ihnen zu fordern, frei mit ihren Waaren hindurchgehen lassen mußte, und obgleich seine Niederlage dadurch unendlich verloren hatte, so war es doch weit entfernt, andere Kaufleute, welche Waaren aus Polen holten, in gleicher Weise zu behandeln.

Dem Kurfürsten lag gar sehr daran, den Oderhandel besonders nach der Ostsee hin und zurück, möglichst zu befördern. Daß die bisherigen Privilegien ihn übermäßig beschränkten, und jede freie Entwickelung, jeden Aufschwung desselben hemmten, weil sie mit der gänzlich geänderten Lage des Staats und den Bedürfnissen der Zeit nicht mehr im Einklang waren, lag zu nahe, als daß es seinen Blicken entgehen konnte. Er berief zu dem Ende Deputirte der Städte Breslau, Frankfurt an der Oder und Stettin nach Kölln an der Spree, und verhandelte mit ihnen über freiere zeitgemäße Concessionen, die sie sich gegenseitig machen sollten. Es mag nicht wenig Mühe gemacht haben, die starren Gemüther zu bewegen. Am 11. Juni 1676 kam aber doch zwischen Stettin und Breslau folgender Vertrag zu Stande.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

1) Stettin bewilligt, unbeschadet seines Stapelrechts und ohne ein Präjudiz der Kaufmannschaft zu Breslau eine freie Handlung mit Leinenwaaren, Garnfässern, Stückgütern, Seidenwaaren, Materialwaaren, Specereien, Röthe, Wolle, Honig, Tüchern, englischem Vitriol, schlesischem Eisen und andern Kaufmannswaaren, welche in und aus der See durch den Stadtbaum gehen können.

2) Ausgenommen davon sind: Getreide aller Art, Mehl, Schiffsplanken, Dielen, Masten, Klappholz, Pech, Theer, Salz, Hering, Thran, schwedisch Eisen, schwedischer Vitriol, Flachs, Hanf, Berger Waaren und Kreide, welche von einem Breslauer Kaufmann zwar in und aus der See geschifft werden können, er muß sie aber in Stettin ausladen, an einen Bürger und Kaufmann daselbst verhandeln, und sie aus dessen Händen sich wieder verschaffen.

3) Kein Breslauer Kaufmann darf seine Tücher außer Stettin in Pommersche Städte verführen und verkaufen, noch darf er Honig darin aufkaufen, sondern er muß diese Waaren durch seinen Faktor an oder von einem Stettinschen Bürger und Kaufmann verkaufen oder kaufen.

4) Solche Waaren, die ab und auf gehen, sind jedesmal an einen Factor, der zu Stettin Bürger und Kaufmann ist, zu senden.

5) Die Waaren, welche daselbst ausgeladen werden müssen, sind nach geschehener gewöhnlicher Landrührung und erlegten Gebühren sofort in andere Schiffsgefäße zu bringen.

6) Von den Waaren ist der Stadt Stettin die unter dem Namen der Stadtzulage eingeführte Abgabe nach einem besonderen angehängten Tarif zu entrichten.

7) Diese Vergünstigung ist nur dem Breslauer Kaufmann und dessen eigenen Gütern und Faktoreien zugestanden. Daher wird derselbe auch jeden Unterschleif vermeiden, so wie Alles was der Niederlags- und Stadtgerechtigkeit Eintrag thut.

8) Vorstehender Vertrag ist nur auf vier Jahre gültig, und läuft, ohne freiwillige Erneuerung, mit denselben ab [1]).

---

1) Lünig, Reichsarchiv. P. spec. cont. IV. II. Forts. p. 350.

An demselben Tage wurde von den Deputirten der Stadt Breslau und der Stadt Frankfurt an der Oder nachstehender Vergleich geschlossen:

1) Was in Nachstehendem verabredet wird, soll weder dem Kaiser, noch dem Kurfürsten von Brandenburg an ihren Regalien und fürstlichen Rechten, noch den beiden kontrahirenden Städten an ihren Landstraßen, Wagenfahrt noch sonstigen Rechten und Gerechtigkeiten in keiner Art nachtheilig oder schädlich sein.

2) Die Stadt Frankfurt öffnet der Stadt Breslau, jedoch unbeschadet ihres Stapelrechts oder sonstigen Privilegien, ihren Baum, so, daß die Breslauer Bürger und Kaufleute ungehindert auf- und abwärts der Oder bis nach Stettin fahren und handeln mögen, mit allerhand Waaren und Gütern, ohne Unterschied und Ausnahme.

3) Ausgeschlossen aber sind ausdrücklich alle Fisch- und Fettwaren, welche die Herren Frankfurter als etwas Besonderes für sich zu behalten fest bestehen, welche kein Breslauer aus der Ostsee über Stettin, oder von Stettin bringen soll. Mit den auf der Elbe, Havel, Spree oder zur Achse aus Holland und Hamburg gebrachten Fisch- und Fettwaaren soll es wie bisher gehalten, und dieselben nach Breslau zu bringen, nicht verboten sein.

4) Für jedes große Stück Gut verspricht der Breslauer Kaufmann der Stadt Frankfurt als Anerkenntniß der Niederlage, des Centner Geldes, des Stadtzolles und der Ein- und Ausladungs-Gebühr einen Thaler, und von kleineren Stücken nach Verhältniß, was aber nur allein auf diese Verhandlung und für vier Jahre gültig ist. Was außerdem aus Schlesien und Breslau nach der Frankfurter Niederlage gebracht und abgesetzt wird, zahlt nach bisheriger Gewohnheit.

5) Die Breslauer sollen nicht verbunden sein, ihre von Breslau oder Stettin kommenden Waaren in Frankfurtsche Schiffe umzuladen, sondern, sobald die obigen Gebühren bezahlt sind, können sie in den Schiffen, in denen sie kommen, ohne Aufenthalt oder Mahnung zum Feilbieten, weiter gebracht wer-

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

den. Auch können schlesische oder märkische Schiffe ohne Unterschied befrachtet werden.

6) Die Güter sollen der Faktorei eines Frankfurter Kaufmanns mittelst Frachtbriefes und gewöhnlichen Faktorei-Gebühren anvertraut, von demselben sofort durch den Frankfurtschen Baum weiter gesandt werden, und ohne eine solche Commission nicht passiren.

7) Das Alles soll auf vier Jahre lang währen, und die Schifffahrt auf dem neuen Graben nicht präjudiciren.

8) Wenn innerhalb dieser Zeit der Vertrag nicht erneuert wird, verbleibt die Niederlagsgerechtigkeit der Stadt Frankfurt ungekräukt, und ist der Vertrag dann aufgehoben.

9) Der Stadt Frankfurt werden ihre Rechte gegen andere Städte in Schlesien wegen Schließung des Oderstroms, und was sie deshalb erstritten, feierlichst reservirt, und die Oeffnung des Baums einzig und allein den Breslauern nachgegeben.

10) Weil auch die Stadt Frankfurt in diesem Vergleich zur Beförderung der Handlung von ihren Privilegien ziemlich abgewichen, und den Oderstrom unterhalb Frankfurt geöffnet, so versprechen die breslauschen Deputirten, daß sie mit ihren Prinzipalen wegen der Straßenfahrt auf Frankfurt mit den Gütern, die durch die Mark Brandenburg nach Hamburg, Lübeck oder die Niederlande von Breslau zu Wagen verführt werden, reden und sich bemühen wollen, daß die verbotenen Mittelstraßen nicht mehr gebraucht, sondern alles gemäß der alten Niederlags- und Straßenfahrt-Gerechtigkeit und betreffenden Vergleichen wieder eingerichtet und beobachtet werde.

Für alle nach Holland und andere ausländische Orte in und aus der See über Frankfurt und Stettin von und nach Breslau zu Wasser gehende Stückgüter wurde der Frankfurtschen Niederlage nach einem angehängten Tarif eine Gebühr entrichtet [1]).

In Crossen, welches der verwittweten Kurfürstin als Wittwensitz angewiesen war, hatte dieselbe neue Zölle angelegt; auch der Rath hatte als Aufschlag des Stadtzolles sogenannte Con-

1) Lünig, a. a. O. 352–354.

zessionsgelder eingeführt, worüber sich die Breslauer und Frankfurter Kaufleute schon 1657 beschwert hatten [1]). Eben so war in Fürstenberg und Groß-Glogau der Zoll erhöht. Der Kurfürst bestimmte daher am 14. Juni 1678 eine neue Zollrolle für Crossen, um diese Willkürlichkeiten abzuschaffen. Es ergiebt sich daraus, daß folgende Waaren auf der Oder verschifft und versteuert wurden: Im Ganzen und Großen: Leinen Waaren, Elendshäute, Rauchwaaren, Indigo, Mandeln, Pfeffer, feine Tücher, Kronrasch, Landtücher, Wachs, Zucker, Spezerei und Kramwaaren. — Im Kleinen: Baumwolle, Braun- und Blauholz, Anis, Fenchel, Galläpfel, Kalmus, Ingwer, Kümmel, Lorbeer, Musketen und Pistolen, Pflaumen, Reiß, Röthe, Rötscher oder Stockfisch, Waid, Salpeter, Sensen, Strohmesser, Stahl und Steyersche Waaren, Tabak, Kreide, Leinsamen [2]). Kaiser Leopold genehmigte den oben erwähnten Vertrag der drei Städte Breslau, Frankfurt und Stettin am 29. Dezember 1678 [3]).

Dieser Vertrag ist ohne Zweifel den Städten Stettin und Frankfurt überaus schwer angekommen; denn er war in der That vorzugsweise vortheilhaft für Breslau, und wenn auch der lebhaftere Handel dem Lande überhaupt zu Gute kam, so gewannen doch Frankfurt und Stettin dabei wenig. Es ergiebt sich nicht, daß der Vertrag nach Ablauf der vier Jahre erneuert worden sei, und wahrscheinlich haben beide Städte dazu das Ihrige beigetragen; denn Concessionen dieser Art waren zu große Neuerungen, als daß man sie ohne Unwillen hätte mit ansehen können. Der neue Graben aber änderte gar bald den Gang der Handlung und machte die Erneuerung des Vertrages unnütz.

Es wird hier an der Zeit sein, über einen wichtigen Handelsartikel jener Zeit, das Salz, zu sprechen, und weiter anzugeben, wie es damit in dieser Periode gehalten wurde, indem wir an das, was Stück III. S. 43. darüber mitgetheilt ist, anknüpfen.

Noch immer versorgte Lüneburg die Mark mit Salz, und

---

1) A. a. O. 348. — 2) A. a. O. 355. — 3) A. a. O. 356.

bezahlte für die gestattete Freiheit und den gewährten Schutz an den Kurfürsten von Brandenburg jährlich seine 200 Thaler. Allerdings that der neue Industriezweig, das Sieden des Salzes aus Boysalz dem Absatze des Lüneburgischen Salzes Schaden; diese Liebhaberei dauerte indessen nicht hundert Jahre, denn das Boysalz war durch den vermehrten Absatz theuer geworden und gewährte keinen Vortheil mehr. Daneben fanden auch kleinere Posten magdeburgischen Salzes ihren Weg nach der Mark zur Achse, und beeinträchtigten den Absatz des lüneburgischen Salzes.

Jene Liebhaberei am Salzsieden, die aus der Einführung des Boysalzes hervorgegangen war, hatte auch in der Mark zur Aufsuchung von Salzquellen geführt, und unter mehreren anderen hatte man besonders in der Nähe von Belitz einen Salzbrunnen aufgefunden, der in Angriff genommen wurde, und von dem man sich große Dinge versprach. Der Kurfürst wandte viel Geld daran, um ihn nutzbar zu machen, allein die, welche zur Einrichtung berufen waren, zeigten sich als unwissende, viel versprechende und wenig leistende Leute. Nach langer Arbeit lieferte der Brunnen Salz, und man glaubte endlich so weit gekommen zu sein, daß man den Bedarf der ganzen Mark und mehr damit würde decken können. Demzufolge verbot Kurfürst Joachim II. im J. 1560 die Einfuhr alles fremden Salzes und dessen Verkauf, bei Confiscation desselben, und Gefangenschaft für Käufer und Verkäufer, wobei dem Angeber die Hälfte des confiscirten Salzes als Belohnung versprochen wurde. Die Durchfuhr fremden Salzes, wenn davon in der Mark nichts verkauft wurde, blieb erlaubt [1]), und der Stadt Lüneburg wurde dies 1571 ausdrücklich nochmals versichert [2]).

Allein man hatte den Kurfürsten getäuscht. Der Brunnen lieferte wenig Salz, man konnte das wilde Wasser nicht abhalten, und endlich versagte er seine Dienste ganz. Es mußte wieder fremdes Salz eingeführt werden, der Kurfürst Johann George unterhandelte unter den früheren Bedingungen mit

1) Klöden, Beiträge zur mineralog. und geognost. Kenntniß der Mark Brandenburg; St. III. S. 52. Mylius corp. constit. march. IV. II. 147. — 2) Gerken, Fragm. march. II. 147.

Lüneburg, und eröffnete ihm seine Staaten. 1583 machte der Kurfürst bekannt, daß er das Lüneburgische Salz, zur Hälfte Wintergatten-, zur Hälfte Hammersalz, durch seine Diener in richtigem Maaße und Gewichte an bestimmten Orten und zu festgesetzten Preisen verkaufen lassen werde, seinen Unterthanen zum Vortheil; auch könne jeder dies Salz in und außerhalb Landes verhandeln und sich damit nähren. Um seiner Unterthanen Nahrung im Lande besser zu fördern, kann neben dem lüneburgischen Salze auch hallisches, stasfurther, großsalzisches oder anderes Magdeburger und Lüneburger Salz ins Land geführt werden, aber nur zur Achse. Zu Wasser auf der Elbe, Havel und Oder darf nur Lüneburgisches Salz verschifft werden, sonst keines. Auch sei es verboten Boysalz zu sieden und zu verkaufen. Die verordneten Salzschreiber sollen Niemanden übersetzen, noch beschweren, und von der Tonne nur 6 Pfennige Schreibegeld nehmen. Dies Alles bei ernster Strafe. Die Orte, wo das Salz niedergelegt und für landesherrliche Rechnung verkauft werden sollte, waren: Lenzen (die Tonne zu 2 Thlr. 2 Sgr.), Tangermünde, Havelberg (2 Thlr. 3 Sgr.), Rathenow, Brandenburg, Potsdam, Spandau, Berlin (2 Thlr. 4 Sgr.), Bötzow, Fürstenwalde (2 Thlr. 6 Sgr.), Zehdenick, Beeskow (2 Thlr. 8 Sgr.), Küstrin (2 Thlr. 10 Sgr.) [1].

Wenn es hiernach den Anschein gewinnt, als ob der Salzhandel nunmehr ein landesherrliches Regal geworden sei, so ist dies doch nur in gewissem Sinne richtig, und verhielt sich eigentlich anders. Die Städte der Mittelmark waren sehr verschuldet und fanden keine Mittel, ihre Schulden abzutragen. Auf einem Landtage hatten sie daher dem Kurfürsten den Vorschlag gemacht, ihnen den Handel mit Lüneburger Salz zu überlassen, um aus dem Ertrage desselben ihre Schulden decken zu können. Auf diesen Vorschlag war der Kurfürst eingegangen und schloß mit den Mittelmärkischen, Uckermärkischen und Ruppinschen Städten einen Contract ab, in der Art, daß die genannten Städte das benöthigte Salz von Lüneburg her sich zuführen lassen sollten. Dieses Salz sollte dann von ihnen an

1) Mylius, a. a. O. 3.

die Detailhändler (Verseller) gegen einen festen Preis unter Aufsicht eines landesherrlichen Dieners, des Salzschreibers, verkauft werden, der von jeder Tonne 6 Pfennige als Gehalt bezog. Aus dem Ertrage sei sodann der Kostenpreis an Lüneburg zu berichtigen, außerdem aber dem Kurfürsten von jeder Tonne eine Abgabe als Pension zu zahlen; den Ueberschuß hätten die Städte zur Tilgung ihrer Schulden zu verwenden, wogegen der Kurfürst dem Handel Schutz angedeihen, und die Einfuhr anderen Salzes, besonders zu Wasser, verbieten wollte. Aus dieser Uebereinkunft ging das vorige Edikt hervor [1]).

So blieb die Sache während der nächsten 25 Jahre. Unterdessen war es doch den Stettiner Kaufleuten gelungen, Lüneburgisches Salz (Travensalz) noch etwas wohlfeiler zu liefern, als der Kurfürst, und damit die Uckermark und die Neumark heimlich zu versorgen. Die Salzschreiber beklagten sich darüber, weil sie ihr Salz nicht los wurden, und der Kurfürst Johann Sigismund verbot deshalb 1610 die Einschwärzung dieses Salzes in die Mark sehr ernstlich. Durch den Contract mit Lüneburg, sagt er, sei es ihm möglich geworden, die Niederlagen mit Salz zu einem Preise zu versorgen zu einer Zeit, wo das Salz selten und theuer gewesen sei. Keiner könne sich über Mangel an Salz beschweren, und selbst wenn es, was er bezweifle, an andern Orten etwas wohlfeiler wäre, so thue ihm doch die heimliche Einführung Schaden, und solle mit Confiscation und Strafe geahndet werden [2]). Dies Verbot half sehr wenig, Stettin führte sehr viel Lüneburgisch Salz nach der Neumark, und besonders betrieben die Städte Landsberg an der Warthe und Züllichau den Handel im Großen, weshalb der Kurfürst sein Verbot 1612 erneuerte [3]). Dies half jedoch eben so wenig, der Handel mit Lüneburger Salz über Stettin nahm im Gegentheil zu, und besonders waren es Prenzlau, Schwedt, Wriezen, Landsberg und Züllichau, die dies Salz, so wie das in Pommern gesottene Boysalz im Großen kauften und ihre Umgegend damit versahen. Der Kurfürst war daher nochmals im J. 1614 genöthigt, sein Verbot zu erneuern, und empfahl

1) Mylius, corp. constit. march. IV. II. I. 11. — 2) Mylius, corp. const. march. IV. II. I. 6. — 3) A. a. O.

insonderheit seinen Beamten, die sich in der Ausführung seiner Befehle sehr säumig bewiesen hatten, eine strengere Wachsamkeit [1]). Wie wichtig übrigens dieser märkische Salzhandel für Lüneburg war, ergiebt sich unter anderem auch daraus, daß die Stadt Lüneburg auf Bitten des Kurfürsten Johann Sigismunds demselben 16000 Thlr. lieh [2]). Uebrigens zahlte die Stadt noch regelmäßig jährlich ihre 200 Thlr., wie die vorhandenen Reverse zeigen. Der letzte von 1621 ist vom Kurfürsten Georg Wilhelm ausgestellt. Nachher scheint der dreißigjährige Krieg die Zahlung unterbrochen zu haben, wenigstens fehlen die Reverse.

Im Jahre 1624 publicirte Kurfürst Georg Wilhelm ein Edict, in welchem er sagt, daß der Handel mit Lüneburgischem Salz, mit gesottenem und ungesottenem Bergsalz nach der Mark nie stärker im Gange gewesen sei, als eben jetzt, denn im vergangenen Sommer (1623) seien allein weit über 600 Lasten gesottenen Bergsalzes von Stettin nach der Mark geschafft worden, was ihm großen Schaden an den Gefällen thue. Selbst bis in die Residenzen hinein erstreckte sich der Handel mit verbotenem Salze. Er erneuert daher unter Androhung geschärfter Strafen die früheren Verbote, nimmt aber davon aus Prälaten- Herrn- und Ritterstand, die für ihre Haushaltung fremdes Salz kaufen können, so wie die ganze Neumark mit den inkorporirten Kreisen, mit welchen es jederzeit seine absonderliche Bewandniß gehabt habe [3]).

Allein es half kein Verbot. Das Salz in der Mark war theurer, als es von außerhalb geliefert werden konnte. Ueber alle Grenzen des Landes zwischen der Elbe und Oder drangen die Salzwagen herein, und überschwemmten dasselbe mit Salz, so daß die Städte das von ihnen angeschaffte Salz unverkauft behielten, und den Betrag in Lüneburg schuldig bleiben mußten. Wie arg die Einschleppung war, ergiebt sich unter anderem daraus, daß aus Meklenburg mit einem Male 60 Salzwagen in die Priegnitz eindrangen, und von da in die Mittelmark. Da dem Uebel nicht abzuhelfen war, gab der Kurfürst im November

1) A. a. O. 7. — 2) Nach einer Nachricht im Königl. Geheim Kabinetsarchive. — 3) Mylius, Corp. const. march. IV. II. I. 10.

1625 den Salzhandel frei, und erlaubte das Einbringen des Salzes zu Wagen, aber jeder Fuhrmann hatte im ersten Grenzzolle von jedem Pferde eine Abgabe von 1½ Thaler zu zahlen, bei Verlust der Pferde, des Wagens und der ganzen Ladung [1]).

Auch mit dieser Bestimmung wurde der Zweck nicht erreicht. Kurfürst Johann Siegismund hatte den Polen erlaubt, weil sie sich weigerten, das Salz aus den märkischen Niederlagen zu kaufen, daß sie ihren Bedarf in Stettin einkaufen und auf der Oder und Warthe zu Wasser, oder auch zu Lande durch die Neumark nach Polen bringen konnten, um es daselbst weiter zu verhandeln. Doch war diese Freiheit nur den polnischen Unterthanen gewährt worden. Es benutzten dies aber fremde Handelsleute, führten auf ihre Rechnung Salz nach Polen und machten auf alle jene Freiheiten Anspruch, wobei außerdem ein großer Theil dieses Salzes aus Polen durch Schlesien nach der Mark eingeschmuggelt wurde. Mehrere Orte in der Neumark besorgten sogar die Spedition. Auch Schlesien, das noch zu Polen gerechnet wurde, sandte Wagen und Fuhrleute durch die Neumark nach Stettin, und ließ sich Salz zuführen. Märkische Kaufleute thaten dasselbe, indem die Fuhrleute angeben mußten, sie seien von Polen gedungen, erhielten so das Salz viel wohlfeiler und trieben damit einen sehr ins Große gehenden Schmuggelhandel, so daß der Salzhandel des Kurfürsten gar wenig abwarf.

Es konnte so nicht bleiben, die Städte zwischen der Elbe und Oder hatten gar keinen Vortheil von dem Contracte mit dem Kurfürsten; aber man hatte sich auch überzeugt, daß keine Maßregel half, wenn die Neumark nicht mit ihnen gemeinschaftliche Sache machte. Es gelang wirklich, die neumärkischen Städte zu bereden, und nunmehr glaubte man, zu den Grundlagen des ursprünglichen Contractes zurückkehren zu können. Schon am 15. Mai 1632 erließ der Kurfürst eine Verordnung für die Neumark, um den Unterschleif zu verhüten, die jedoch wenig wirkte, weil es in manchen Niederlagen an Salz fehlte. Der Kurfürst schloß daher im Jahre 1633 mit der Stadt Lü-

1) A. a. O. 11.

neburg einen neuen Contract auf eine Reihe von Jahren, durch den sie sich zur Salzlieferung anheischig machte, und mit den Mittelmärkischen, Uckermärkischen, Stolpirischen und Ruppinschen Kreisen wurde der ältere Contract erneuert, und auch auf die Neumark und ihre inkorporirten Kreise ausgedehnt. Alle diese Gegenden sollte Lüneburg mit Salz versehen. Nunmehr erließ Kurfürst George Wilhelm am 22. Sept. 1634 ein Edikt, in welchem er jedem Andern in der Mark den Salzhandel verbietet, außer den verordneten Direktoren des Salzhandels in den vorgedachten Städten. Kein anderes Salz darf gekauft werden, Prälaten und Ritterschaft für ihren Hausstand jedoch ausgenommen. Die Polen behalten ihr Recht, Salz aus Stettin zu holen, aber nur denen ist es gestattet, welche sich bündig darüber ausweisen, daß das Salz wirklich für Polen geholt werde. Schlesische Fuhrleute dürfen nur bis Landsberg an der Warthe gehen, auch wenn sie für Polen Salz holen wollen. Alle Beamten sollen darauf streng achten, und jedem Uebertreter werden harte Strafen angedroht [1]). Wie viel von alle dem während der Unruhen und Plagen des dreißigjährigen Krieges gehalten worden ist, kann man sich denken.

Kurfürst Friedrich Wilhelm der Große kam zur Regiernng, und mit ihm wurden andere Grundsätze geltend. Am 24. Mai 1643 machte er bekannt: Er höre, daß die Schiffer, welche Lüneburgisch Salz auf der Elbe und Havel brächten, und zu Wagen in Tonnen oder Tücher geschlagen in die Mark führten, bange seien, daß man es ihnen nehmen würde, weil der Salzhandel gewissen Leuten verschrieben sei. Ihm sei davon nichts bekannt, es könne jeder Salz zu Wasser oder zu Wagen nach der Mark bringen, wenn er nur die Abgabe bezahle, und dabei würde er Jeden schützen [2]). — Der Salzhandel war sonach gänzlich frei gegeben.

Der Westphälische Friede wurde geschlossen, dem verheerenden Kriege eine Grenze gesetzt. Es galt, wieder aufzubauen, was er zerstört hatte. Man sah sich nach Rettungsmitteln um, und abermals schien das Salz Hülfe gewähren zu können. Der

1) Mylius, Corp. constit. march. IV. II. I. 18. f. — 2) Mylius, Corp. constit. march. IV. II. I. 18.

Kurfürst kam auf den von seinen Vorältern schon versuchten Plan zurück, den leeren Schatz zu füllen, aber nicht in der Art, daß er den Städten den Salzverkauf gegen eine Abgabe überlassen wollte, sondern indem er den Salzhandel zu einem Regale machte. Er selber wollte das Salz kommen und für seine Rechnung mit Ausschluß jedes Anderen verkaufen lassen.

Zu dem Ende sandte der Kurfürst im Jahre 1651 den Bernd von Arnim und Herrn Tornow nach Lüneburg, um mit der Stadt erstlich einen Vergleich wegen der noch unbezahlten 16000 Thlr. zu treffen, die sie dem Kurfürsten Johann Sigismund vorgeschossen hatte; demnächst aber einen Contract wegen des nach der Mark zu führenden Salzes mit ihr abzuschließen. Die Abgeordneten verlangten, daß die Stadt die von ihr übernommenen jährlichen 200 Thlr., welche sie an den Kurfürsten zu zahlen, aber seit dem Jahre 1622 nicht gezahlt hatte, auf die Schuldsumme in Abrechnung bringen sollte; die Stadt aber widersprach und wollte von einer solchen Zahlung nichts wissen. Endlich aber gab sie doch nach, und der Contract kam in folgender Art zu Stande: Lüneburg liefert so viel Salz, als verlangt wird, nach der Elbe, wo es in kurfürstliche Schiffe verladen wird. Für diese Berechtigung zahlt Lüneburg an den Kurfürsten ein Schutzgeld von jährlich 225 Thlr. gegen einen Revers desselben. Diese 225 Thaler aber behält Lüneburg ein, und rechnet sie auf die 16,000 Thlr. ab, worüber Rechnung zu halten ist [1]).

Hierauf erließ der Kurfürst am 15. Febr. 1652 ein Edikt, in welchem er seinen Entschluß anzeigt, seine märkischen Lande ohne Ausnahme selber mit Salz versorgen zu wollen. Keiner, auch nicht die Seifensieder, dürfen bei harter Strafe anderwärts Salz kaufen, als bei seinen Faktoren; weder Fremde, noch Einheimische dürfen Salz durch das Land führen, und angrenzende Lande, die durch die Mark Brandenburg Salz bekommen können, haben dasselbe in seinen Lagerstädten bei den Salzfaktoren zu kaufen. Aller Schmuggelhandel wird streng verboten, weshalb die Fähren über die Elbe scharf beaufsichtigt werden sollen.

---

1) Nach einer Nachricht im Königl. Geheim. Staatsarchive.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Fuhrleuten, die seit lange gewöhnt sind, Salz von Lüneburg und andern Salzörtern zu holen, soll dies ferner gestattet sein; sie haben aber dem Salzfaktor ihres Orts, oder dem nächsten, wenn sie ausfahren, 6 Thlr. zu zahlen und den Schein darüber bei der Rückkunft auszuliefern, auch über ihr Salz ihm Bericht zu erstatten, bei schwerer Strafe. Der dritte Theil des Werths der confiszirten Waare, Pferde und Wagen wird zwischen dem Angeber und dem Salzfactor als Belohnung getheilt. Alle kurfürstlichen Salze in den Schiffen und Böten passiren künftig frei von allen Abgaben, werden aber an allen Orten von den Faktoren genau visitirt, damit die Schiffer nicht heimlich Salz einschleppen [1]).

So streng auch das Edikt lautete, so hart die Strafen waren, so wurde das Contrebandiren doch nicht verhütet, und besonders nach der Neumark und Uckermark sehr viel fremdes Salz eingeschleppt, was sich daraus ergab, daß die dortigen kurfürstlichen Faktoreien wenig absetzten. Der Kurfürst erließ deshalb 1660 ein Edikt, durch welches er eine scharfe Bewachung der dortigen Grenzen anordnete [2]).

Am 14. Nov. 1664 erneuerte der Kurfürst sein Edikt von 1652 und versprach Maßregeln zu treffen, daß das Salz trockner und wohlfeiler geliefert werde, und verordnete eine Menge Maßregeln, um eingerissene Uebelstände und Unterschleife zu verhindern. Den 24. Mai 1665 wurden die Salzfaktoreien und die Preise bekannt gemacht, für welche sie das Salz verkaufen sollten [3]). Es betraf dies nur die Altmark, wo nur Lüneburgisch Salz verkauft wurde. Am 26. Aug. 1667 folgte eine ähnliche Bekanntmachung für die Kurmark, wo spanisches, französisches, lüneburger und magdeburger Salz verkauft wurde [4]).

Diese Benutzung anderen Salzes, als des lüneburgischen, that natürlich dem Absatze des letzteren Eintrag; bis zum Jahre 1671 waren von Lüneburg regelmäßig 225 Thlr. jährlich auf die Schuld abgerechnet worden. In diesem Jahre aber sandte

---

1) Mylius, Corp. constit. march. IV. II. I. 18. f. — 2) Mylius, Corp. const. march. IV. II. I. 22. — 3) A. a. O. 26. — 4) A. a. O. 27.

die Stadt die vom Kurfürsten ausgestellte Quittung über 225 Thlr. zurück und wollte sie nicht mehr in Zahlung annehmen, weil die sogenannten Schutzgelder durch die gesperrte Zufuhr aus und in die Mark lange aufgehört hätten, die märkischen Waaren nicht mehr zu ihnen kämen, auch die Lüneburgischen Unterthanen kein Salz mehr in die Mark führen dürften. 1674 gab der Kurfürst nach, daß die jährlichen 225 Thlr. nicht mehr in den Rechnungen aufgeführt werden sollten [1]).

Im J. 1679 verbot der Kurfürst nochmals jede Einbringung von Salz, und schrieb vor, daß kontrollirt werden sollte, wie viel ein Jeder Salz kaufe [2]). Mit dem Jahre 1680 nahm der Kurfürst von Magdeburg Besitz, und mit dem Lande erhielt er auch dessen reiche Salzquellen. Von nun an hörte der Debit des Lüneburgischen Salzes in der Mark gänzlich auf, und nur das einheimische wurde für landesherrliche Rechnung verkauft. Zu Dramburg und Driesen aber ließ der Kurfürst eigene Salzsiedereien anlegen, um aus diesen den größten Theil der Neumark zu versorgen [3]). 1694 wurde befohlen, daß daß Salz nach Gewicht verkauft werden soll, 1698 aber der Befehl aufgehoben [4]).

Im October 1680 wurde eine Quantität Wein von Guben nach Stettin hinunter geschifft. Die Schiffer mußten sich reserviren, daß diese ihnen verstattete und auf ihr inständiges Bitten zugelassene Vorbeischiffung des Gubenschen Weins nach Stettin einem edlen Rathe und der Stadt Frankfurt an der Oder an ihren Rechten und Gerechtigkeiten, juri prohibendi auf dem Oderstrom oder der Niederlage keinesweges nachtheilig, noch dieser Actus weder von ihnen oder sonst jemand vorgeschützt, oder zur Consequenz gezogen werden sollte [5]). Im J. 1680 hatte der Kaiser seinen Kammersecretär Gottfried von Mönnich die ganze Oder in Schlesien besichtigen lassen, und in Folge seiner Berichterstattung wurde am 26. Sept. 1681 den dabei betheiligten Regierungen, Aemtern und Fürsten aufgege-

1) Nach einer Nachricht im Kön. Geh. Staatsarchive. — 2) Mylius, Corp. const. march. IV. II. I. 31. — 3) A. a. O. 34. — 4) A. a. O. — 5) Jobst Bekmann, Frankf. 48. Bekmann, Mark, IV. I. IV. 1039. f.

ben, alle alten Pfähle, Stöcke und Bäume, welche bei dem niedrigen Wasserstande der Oder sichtbar geworden waren, beseitigen zu lassen [1]).

Ungeachtet der vielfachen Verbote, daß der Adel und die Geistlichkeit sich alles Handelns enthalten sollte, wurde doch fortwährend dagegen gesündigt. Auch die Aufkäuferei unterblieb nicht. Es erging daher 1682 ein neues Verbot, welches 1692 wiederholt wurde. [2]).

Die Schleusen im Mülroser Kanale oder Friedrich-Wilhelmsgraben waren vorläufig nur aus Holz erbaut worden. Vom Jahre 1697 an wurden sie durch die folgenden Jahre allmählich durch von Stein erbauete ersetzt [3]).

Obgleich sich Breslau und Frankfurt über den Handel der ersteren Stadt nach Stettin über Frankfurt im Jahre 1678 vertragen hatten, so war doch der so lange dauernde Streit der Stadt Frankfurt mit Stettin, wegen des Schiffens der Frankfurter nach der See, eine noch immer nicht geheilte Wunde, welche die besten Kräfte beider Theile verzehrte und ihnen großen Schaden brachte. Im J. 1699, im Monat März, wurde abermals von beiderseitigen Kommissarien eine Zusammenkunft zu Königsberg in der Neumark veranstaltet und im J. 1700 zu Berlin fortgesetzt. Beide hatten aber keine Folgen, und Alles blieb beim Alten [4]).

Im J. 1680 war die Besorgniß entstanden, daß die Pest von Polen aus eingeschleppt werden könnte. Es wurden darum sehr strenge Maßregeln und eine genaue Beaufsichtigung aller Reisenden angeordnet, wobei denn wiederholt das alte Gebot erneuert wurde, alle Schleif- und Nebenwege bei Lebensstrafe zu vermeiden und sich bloß auf den alten gewöhnlichen Landstraßen zu bewegen. Es wurde auch befohlen, hier und da, wie es vormals geschehen, an den Ab- und Schleifwegen, Galgen aufzurichten und schwarze Tafeln daran zu hängen mit der Inschrift: Lebensstrafe für diejenigen, welche sich von verdächtigen Orten aus Polen und den dazu gehörigen Provinzen oder

1) Lünig, Cod. diplom. II. 87-91. — 2) Mylius, Corp. constit. march. V. II. I. 23. 24. 27. — 3) Bekmann, Mark. IV. I. IV. 1023. — 4) Jobst Bekmann, Frankf. 78.

andern inficirten Orten, wegen der Pest, durch Schlupfwege einschleichen wollen [1]). Solche Denkzeichen an den Landstraßen würden in den jetzigen Zeiten vielen Reisenden das Reisen gänzlich verleiden; damals aber betrachtete man einen gut besetzten Galgen als das sicherste Zeichen gesetzlicher Ordnung, als eine Bürgschaft für die Sicherheit der Landstraße, und erblickte einen solchen fast neben jeder Stadt. Einige mehr fielen Niemanden unangenehm auf.

Im Jahre 1699 wurde ein neues Reglement für die Schiffer auf der Oder, Spree, Havel uud Elbe erlassen, wonach ein jeder Schiffer ein eigenes Schiff besitzen mußte, und mit keinem gemietheten fahren durfte. Namentlich sollte keiner zu gleicher Zeit in Berlin und Hamburg mit einem gemietheten Schiffe in Ladung liegen. Im Sommer und angehender Herbstzeit sollte sich jeder mit einer Ladung von 30 Stücken begnügen; im Frühling aber, „da wohl 100, ja 140 Stück an Leinwand, Garn und Rothfässern, Wachs, Wolle, Tüchern, ja oft etliche 100 Platten Kupfer herunter kommen," sollen sich 3 bis 4 Schiffer damit begnügen, und die Faktoren sollen die Schiffe gleich befrachten, damit keiner verkürzt werde. In Berlin soll der zuerst ankommende Schiffer sich an den Krahn und Niederlage legen, die andern aber, bis dieser ganz abgefertigt, bis an die sogenannte Hundebrücke, (die jetzige Schloßbrücke) zurückbleiben. Es war nämlich nach dem Anbau des Werders die Berliner Niederlage 1688 auf die Stelle der jetzigen Bauschule und ihres Platzes verlegt worden, welche nachmals der alte Packhof genannt wurde. Daher noch die jetzige Niederlagsstraße. Alle großen Schiffsgefäße, welche oft 100 Fässer fassen können, sollen abgeschafft sein, und kein Schiffsknecht soll irgend Waaren oder Güter für sich mitnehmen [2]).

Am 12. August 1700 wurde ein neues Reglement mit der Stadt Hamburg wegen der Schiffahrt auf der Spree, Havel und Elbe, zu Kölln an der Spree abgeschlossen, worin ein Theil der vorigen Bestimmungen mit vielen neuen aufgenommen wurde, namentlich, daß in Hamburg jedesmal ein Berliner und

1) Mylius, Corp. const. march. V. IV. II. 408. f. — 2) Mylius, Corp. const. march. V. II. I. 31. 32.

ein Hamburger Schiffer zugleich in Ladung liegen sollen, und ehe diese nicht abgelegt, soll kein anderer zur Ladung verstattet werden. Ferner soll ein Schiffer in der Ausfahrt außerhalb des Baums Güter in sein Schiffsgefäß weder ein- noch ausladen, denn allein zu Berlin und Hamburg, weil sonst nirgends Lagerstellen sein sollen, doch blieb den von Berlin abfahrenden Schiffern frei, zu Potsdam, Brandenburg, Havelberg und an anderen Orten Hirse und andere Kaufmannswaaren nach richtiger Verzollung einzunehmen und nach Hamburg hinunter zu fahren [1]).

So emsig auch Frankfurt während dieser ganzen Periode sein Niederlagsrecht aufrecht zu erhalten suchte, so war es doch selbst den ernstlichen Verfügungen des großen Kurfürsten nicht möglich gewesen, den Verfall der Niederlage und des Frankfurter Handels überhaupt, aufzuhalten. Beides war am Schlusse dieser Periode nur ein schwaches Schattenbild von dem, was es zur Zeit der Blüthe Frankfurts gewesen. Mannigfache Umstände vereinigten sich, um dies traurige Ergebniß herbeizuführen, und um sie unschädlich zu machen, hätte es mehr als menschlicher Kräfte bedurft. Die wiederholten Verbote des polnischen Handels, der unselige langdauernde Streit mit Stettin, die Eröffnung der Wartheschifffahrt, die Eröffnung der Elbe und Oder bis Breslau, das Unglück des dreißigjährigen Krieges, dessen furchtbare Folgen noch nicht überwunden waren, vor Allem aber die Herstellung des Friedrich-Wilhelms-Kanals, der die Stadt fast um alle ihre Handelsverbindungen brachte, die sich durch ihn von selbst auflöseten, — das waren allerdings furchtbare Schläge, und es spricht für die Größe und Kraft jener Institutionen, daß es so mächtiger und so vieler Schläge bedurfte, ehe der fest gewurzelte weit schattende Baum seine Blätter und Zweige verlor, und in sich abstarb. Er stand noch aufrecht, aber nur als eine trauernde Ruine aus der Vergangenheit. Uebrigens war mit dem dreißigjährigen Kriege der ganze Handel der märkischen Lande bis zur völligen Unbedeutenheit gesunken, und nach der Beendigung desselben war

1) Mylius, Corp. const. march. V. II. I. 33-40.

das Land so verwüstet und entkräftet, der Wohlstand so gesunken, daß er sich erst gegen das Ende dieser Periode anfing, wieder etwas zu erheben, aber mit dem Handel der Vorzeit war er nicht zu vergleichen. Auch gab es keinen freien Handel mehr, wie ehemals, denn jetzt bevormundete ihn die Regierung, und schloß die Verträge ab, welche ehemals den Kaufleuten selber überlassen waren. Auch die Hanse hatte aufgehört.

Betrachten wir nun das, was die Zölle in dieser Periode angeht. Die alten Zollsätze hatten sich schon um 1520 mannigfach verändert, und der Zoll wurde nach ganz anderen Sätzen erhoben. Teymler aber vermuthet, daß daran nur Versäumnisse der Zöllner schuld gewesen seien. Wie er aber erhoben wurde, ist nicht gesagt [1]).

Der Rath von Frankfurt hatte auch einen Zoll zu Mülrose, und alle Fuhrleute, welche in das Land hernieder fuhren, nach Wrietzen, Freienwalde ꝛc. und nicht nach Frankfurt gehen wollten, zahlten daselbst von jedem Pferde 4 Pfennige Zoll, und erhielten vom Zöllner ein Zeichen. Gab der Fuhrmann dasselbe auf seiner Rückkehr innerhalb 14 Tagen zurück, so fuhr er frei hindurch. Hausgeräth, das von einem Dorfe nach dem andern durchgeführt wurde, gab 3 Groschen Zoll. Seit der Zeit, wo in Frankfurt der Brückenzoll für das Pferd auf 12 Pfennige erhöht worden war, ließ sich der Zöllner auch in Mülrose 12 Pfennige für das Pferd zahlen. Er brachte aber jährlich nicht über einen rheinischen Gulden ein, weil der Zoll zu Mülrose gar viel umfahren wurde [2]).

Von den Kähnen nahm der Hausvogt an den drei Jahrmärkten zu Martini, Reminiscere und Margarethen von jeglichem Zollen einen Groschen, und von jedem Boden 2 Groschen [3]). Ueber den Herings- und Fischzoll finden sich weiter keine Angaben.

Was den Damm- und Brückenzoll betrifft, so zahlte jeder ausländische Fuhrmann, der über die Brücke fuhr, von jedem Pferde dem Thorwärter 2 Pfennige, dem Zöllner 12 Pfennige. Bei der Ausfahrt zahlte der Fuhrmann dem Thor-

1) Zimmermann, Märk.-St.-Verf. II. IV. — 2) A. a. O. 18. 3) A. a. O.

wärter abermals 2 Pfennige von jedem Pferde. Jeder Bauer der über die Brücke fuhr, zahlte vom Pferde 1 Pfennig, von 2 Ochsen eben so viel [1]). Jeder polnische Wagen zahlte ursprünglich von 2 Scheffeln Salz 1 Pfennig, von einem Pferde 3 Pfennige. Um 1516 wurden durch Irrthum eines Zöllners statt dessen vom Pferde 12 Pfennige genommen, dabei ist es geblieben [2]). Nach Teymlers Angabe trug der Zoll von den polnischen Wagen jährltch 50 Schock. Somit müssen jährlich 2000 polnische Pferde die Brücke passirt haben.

Auch über die Zollfreiheiten in Frankfurt ergiebt sich nichts Neues, so wenig, als über die Zollfreiheiten der Frankfurter Bürger anderwärts. Die Zollordnung vom J. 1632 kennt keine Befreiung der Frankfurter Bürger vom Zolle; im Gegentheile sagt sie ausdrücklich: die Stadt Frankfurt an der Oder und die Polen geben zu Wrietzen an der Oder doppelten Zoll. Eben so wenig kennt die Zollrolle von 1660 eine Befreiung Frankfurts. Zu Fürstenwalde mußte 1670 jeder Frankfurter von jedem Pferde einen Zoll von 8 guten Pfennigen erlegen [3]).

Räthselhaft ist dagegen eine Verfügung des Kurfürsten Joachims II. von 1549. Er befiehlt darin allen Zöllnern, besonders denen von Prenzlau, Neustadt-Eberswalde und Lindow auf den Bericht des Raths und der Stadt Frankfurt, daß, weil deren Bürger allenthalben in seinem Kurfürstenthum zollfrei seien, und er ihre Briefe eingesehen habe, die das bestätigen, daß sie nirgend höhere Zölle geben sollen, als sie vor Alters gegeben haben, und daß man sie ihre Freiheit genießen lassen soll. — Gegeben zu Kölln an der Spree [4]). — Was müssen das für Briefe gewesen sein, die dem Kurfürsten vorgelegt wurden? Wenn sie im ganzen Kurfürstenthum zollfrei waren, was soll dann das Gebot, ihnen keine höheren Zölle abzufordern, als sie vor Alters gegeben haben? Sie zahlten also doch Zoll, und waren nicht zollfrei? Wir vermögen die Urkunde in keine Uebereinstimmung mit den Umständen zu bringen.

1) A. a. O. 16. 17. — 2) A. a. O. 28. — 3) Mylius, Corp. const. march. IV. I. 45. 95. 96. 106. — 4) Ungedruckte Urkunde.

Die Zahl der Jahrmärkte vermehrte sich in dieser Zeit. Am 1. Mai 1540 wurde die Stadt von dem Kurfürsten Joachim II. ermächtigt, einen neuen Viehmarkt vom 8. bis zum 13. Juli, und einen andern 3 oder 4 Tage vor Martini (11. Nov.) zu halten. Zu einem dritten, 2 Tage vor dem Reminiscere-Jahrmarkte zu haltenden Viehmarkte, ertheilte der Kurfürst Johann Georg Erlaubniß am 29. Februar 1588 [1]).

Vor Eröffnung der Elbe und Warthe waren die Frankfurter Messen die ansehnlichsten in ganz Deutschland, und wurden, nach einem Berichte des Raths von 1598 von Kaufleuten aus den Niederlanden, aus England, Frankreich, Savoyen, Italien, Cölln, Wien, Augsburg, Nürnberg, Frankfurt am Main, Böhmen, Breslau, Posen und Danzig besucht [2]). Die Frankfurter Messen waren damals für den Waarenhandel, was die Leipziger Messen jetzt für den Buchhandel sind. Nach Eröffnung des Friedrich-Wilhelms-Kanals verlor Frankfurt durch ihn, so wie durch die beschränkte Niederlagsgerechtigkeit einen großen Theil seiner Handelsverbindungen mit dem Auslande. Furchtsam sah die Stadt ihrem Verfalle entgegen; die Furcht war aber überspannt. Vielmehr hoben sich die Messen so, daß nicht allein, wie ehemals der Markt, sondern auch die nächsten Straßen mit Gewölben und Buden angebaut wurden. Außer den Marktzeiten aber nahm der Verkehr sehr ab.

Ob innerhalb des in Rede stehenden Zeitraums in Frankfurt Münzen geschlagen wurden, ergiebt sich nicht. Wohl aber wurden im 17. Jahrhundert die Münz- und Probationstage des Ober-Sächsischen Kreises abwechselnd in Frankfurt und in Leipzig gehalten, wozu alle einzelnen Staaten dieses Kreises ihre Gesandten schickten. In Frankfurt geschah es zum letzten Male am 27. März 1680 [3])

Es muß der Stadt innerhalb dieses Zeitraums gelungen sein, von der Zahlung der Orbede wieder befreit zu werden, denn sie zahlten sie späterhin nicht mehr.

---

1) Wohlbrück, Lebus III. 112. — 2) A. a. O. 112. Hausen, Frankf. 266.; dessen Staatsmaterialien. II. 384. — 3) Jobst Bekmann, Frankf.

In Bezug auf das Geleite, die Juden, Gilden und Gewerke ergiebt sich in diesem Zeitraum nichts.

Besser stand es jetzt schon mit der Beförderung der Correspondenz. Unter den Kurfürsten Joachim I. und Joachim II. (von 1499 bis 1571) wurden alle landesherrlichen und Privatbriefe durch 30 vereidete Boten bestellt, die aus der Hofrenthei zu Kölln an der Spree besoldet wurden, und außerdem noch ein bestimmtes Zehr- und Wartegeld für jeden Tag erhielten, wenn sie an einem Orte verweilen mußten. Diese Boten besorgten zugleich auf ihren Zügen die Briefe ins Ausland, sammelten und bestellten unterwegs, was ihnen eingehändigt wurde, und ließen sich dafür nach Willkür ein Bestellerlohn bezahlen. Dies waren die sogenannten Botenposten, und Markgraf Johann zu Küstrin hatte bereits eine Boten-Ordnung erlassen, welche als das erste Postgesetz unseres Landes betrachtet werden kann. Es ergiebt sich daraus, daß eine Botenpost regelmäßig von Küstrin über Trebbin, Zinna und Annaburg nach Wittenberg gegangen ist, von wo die Briefe durch kurfürstlich sächsische Boten abgeholt und für Kur-Brandenburgische Rechnung weiter besorgt wurden. 1583 errichtete Kurfürst Johann Georg von Sachsen ein erneuertes und verbessertes Boten-Reglement.

In einem Schreiben des Kurfürsten Joachim Friedrich vom 15. Dezbr. 1600 an das Domkapitel zu Magdeburg wird einer „seit vielen vndt vnfürdenklichen Jahren" über Zinna nach Annaburg „angerichteten" Botenpost, und des mit dem Kaiser und den Mitkurfürsten geführten Schriftwechsels gedacht, der durchaus frei befördert werden müsse, weil er Reichssachen betreffe. Auch sei es dringend nöthig, diese und „Andrer" Briefe schleunigst zu bestellen.

Drei Jahre nachher (1603) waren schon eine Botenpost von Brandenburg nach Stettin, und auf kurfürstlichen Befehl vom 13. November 1604 an den Kammermeister in Küstrin, auch eine solche mit Botenwechsel von Amt zu Amt über Landeck und Neuhof bis Marienwerder vorhanden, um die herrschaftlichen Briefe aus und nach Preußen schleuniger zu besorgen.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Kurfürst Johann Sigismund erhielt gleich nach seiner Thronbesteigung die Curatel und Landesregierung in Preußen, und dieses wichtige Herzogthum forderte öftere schriftliche und schleunige Mittheilungen, für welche die Botenposten nicht genügten. Der Kurfürst befahl deshalb 1610 dem Amtmann in Zehden, die ihm zugebrachten Briefe nach Preußen durch reitende Boten von Stadt zu Stadt weiter zu senden, von den Brief-Empfängern einen Empfangschein ausstellen, und diesen zurück bringen zu lassen. Dies ist die erste reitende Post in Brandenburg und Preußen. Zugleich erließ er am 20. Juni 1610 eine neue Post- und Boten-Ordnung, in welcher genau angegeben war, wieviel die vereideten Kanzlei- oder Postboten Lohn und Zehrungsgeld für jeden Botengang nach Mainz, Speier, Darmstadt, Braunschweig, Kopenhagen, Cleve, Wien, Krakau ꝛc. erhalten sollten. Sie gingen von der kurfürstlichen Kanzlei ab, aber nur, wenn eine Anzahl Briefe für eine Route vorhanden war. Die Briefe, wie ihre Besorgung wurden genau controllirt.

Dennoch war die Besorgung durch Fußboten bei der großen Unsicherheit der Wege mißlich. Deshalb wurde die reitende Post von Zehden nach Marienwerder verbessert und ihr ein geregelterer Gang vorgeschrieben; sie war zu Ende des Jahres 1620 im Gange, allein die Schrecken des dreißigjährigen Krieges unterbrachen auch diese Einrichtung.

Im Jahre 1638 wurde ein Botencours von Königsberg über Marienwerder nach Nebro eingerichtet, wo sich eine märkische reitende Post von Berlin über Küstrin, Neuhof und Tuchel anschloß. Bald darauf wurde dieser ganze Cours als Reitpost eingerichtet. Ihre Kosten betrugen jährlich 1214 Thlr. Auf jeder Station waren zwei Postillons und zwei Pferde. Sie trat an die Stelle der früheren Reitpost von Zehden nach Marienwerder.

Im Juli 1649 wurde eine zweite Reitpost eröffnet, von Berlin über Spandau, Brandenburg, Barby, Magdeburg vorbei, das noch von Schweden besetzt war, Halberstadt, Braunschweig, Hannover, Minden, Bielefeld, Hamm, Wesel und Cleve, welche wöchentlich einmal abgefertigt wurde. Graf Lamoral v. Taxis

versuchte es, die Berechtigung zur Anlegung von Posten auch im Brandenburgischen zu erhalten, scheiterte aber an dem festen Sinne des großen Kurfürsten, der dies Regal nicht aus den Händen geben wollte. Er ernannte im Gegentheil seinen Geheimen Staatsrath, den Freiherrn Otto von Schwerin, zum Vorstand der Posten, und 1652 zum Ober-Post-Direktor.

Unterdessen waren auch noch mehrere Postcourse entstanden und in den meisten Städten wurden Posthaltereien errichtet. Personen und Gepäck konnten mit diesen Reitposten nicht befördert werden, Extraposten aber gab es noch nicht. Dagegen aber wurden nach einem alten Herkommen, außer dem königlichen Dienst, den reisenden hohen Standespersonen und Staatsbeamten auf kurfürstliche Pässe Pferde, Lebensmittel und Viehfutter frei geliefert, und es erhielten die Postmeister die Verpflichtung, dies zu besorgen. Diese Dienstfuhren hießen Paß- oder Post-Fuhren, und die Reisenden mußten über die Leistung eine Bescheinigung ausstellen.

Allein viele hohe Beamte und Krieger mißbrauchten dies Recht, benutzten es auf ihren Privatreisen, und zwangen die Postmeister oder Posthalter mit Gewalt, sich ihrem Willen zu fügen, verweigerten aber nach geschehener Leistung die Bescheinigung, ohne welche kein Ersatz der Kosten erfolgte. Der Mißbrauch wurde so arg getrieben, daß der Kurfürst ihn 1659 durch ein sehr scharfes Edikt verbieten mußte. Zugleich wurde den Postmeistern, um ihnen Respekt zu verschaffen, der Titel Sekretarius beigelegt.

Es war indessen Niemand gezwungen, Postpferde zu nehmen; man that es nur, um schneller fortzukommen, nicht weil schneller gefahren wurde, sondern weil man die Pferde früher erhielt. Wer nicht mit Postpferden fahren wollte, miethete sich ein Fuhrwerk von einem Fuhrmann, und solche Fuhren nannte man nun Extrafuhren. Diese Lohnfuhrleute, oft unterstützt von den Stadtobrigkeiten ihres Ortes, legten aber dem Postfuhrwesen alle möglichen Hindernisse in den Weg und behandelten die Reisenden sehr willkürlich. Diesen Unfug hoben die Edikte von 1699 und 1700 auf, indem sie die Pflichten der Lohnfuhrleute gegen das Postwesen und gegen die Reisenden

bestimmten. Sie setzten fest, daß die Lohnfuhrleute Reisende nur nach einer durch das Loos zu bestimmenden Reihenfolge oder Beurt fahren durften, und Jeder mußte in einem Verzeichnisse, Rolle genannt, eingeschrieben stehn, nnd fahren, wenn ihn die Reihe traf. Davon hießen sie Reihenfahrer, Beurtfahrer, oder Rollfuhrleute. Sie standen in jedem Orte unter einem Post-Wagenmeister. Für jede Meile wurden auf das Pferd 7 Groschen bezahlt, und nur die Rollfuhrleute durften Reisende befördern [1]). Dessen ungeachtet erlaubten sie sich gegen die Reisenden alle möglichen Plackereien. Das Reisen mit ihnen war beschwerlich, verdrießlich, kostbar, und man wurde sehr langsam befördert, denn der Fuhrmann nahm sich in Acht, seine Pferde auf den schlechten Wegen, die überall vorhanden waren, anzustrengen, oder seinen Wagen zu zerbrechen. Eine Reise zum Vergnügen gehörte damals zu den unmöglichen Dingen, und der Gedanke daran konnte in keines Menschen Kopf kommen, denn man hatte nirgend so viel Aerger, Unbequemlichkeit, Geldausgaben, Plackereien, Strapatzen und Gefahren auszuhalten, als auf einer Reise. Die Wagen waren offene Bauerwagen, man saß auf Stroh oder Heu, wenn es hoch kam, auf Säcken, die Wirthshäuser gewährten kaum Brod und Wasser, und eine meist sehr unreinliche Streu in der allgemeinen Gaststube, nebst vielen Grobheiten; denn der Wirth wußte recht gut, daß der Gast es anderswo nicht besser fand. Selbst in den größeren Städten durfte der Reisende in den Wirthshäusern auf wenig Bequemlichkeit rechnen. Wer hätte da wohl zum Vergnügen reisen sollen?

1) Mathias. Ueber Posten und Post-Regale, I. 160–183.