

Der Hauptteil der Provinz Posen liegt zwischen dem Baltischen und Schlesiſchen Landrücken in dem tieſten Teil des norddeutſchen Flachlandes, der ſogenannten Zone der großen Täler. Drei breite Talzüge, von Wahniſchaffe als Urſtromtäler bezeichnet, ſind in der Provinz Posen deutlich erkennbar; ſie ſetzen ſich weſtwärts durch die Provinz Brandenburg fort und vereinigen ſich im Tale der unteren Elbe. Den nördlichen Teil der Provinz Posen durchzieht das Thorn-Eberſwalder Urſtromtal, den mittleren Teil das Waſchau-Berliner, den ſüdöſtlichen Teil das Glogau-Baruther Tal. Die von dieſen Urſtromtälern begrenzten, ziemlich breiten Landſtreifen werden durch drei in ungefähr nordſüdlicher Richtung verlaufende kleinere Täler gegliedert. Solche ‚Verbindungstäler‘ ſind in der Provinz Posen: 1. das Tal der Nördlichen Odra nahe der Weſtgrenze, 2. das der nordwärts gerichteten Warthe in der Mitte, 3. das des Goploſees und der Proſna an der Öſtgrenze der Provinz.

Dieſes eben bezeichnete Talnetz wird zu einer Einheit zuſammengefaßt durch die Gewäſſer, die es durchziehen: ſie gehören ſämtlich dem Flußſystem der Warthe an.

Dieſe ſelbſt tritt bei Koſo (in Ruſſiſch-Polen) in das Waſchau-Berliner Urſtromtal ein; bei Moſchin verläßt ſie es und geht in das mittlere Verbindungstal über. Unterhalb von Schwerin tritt die Warthe in das Thorn-Eberſwalder Urſtromtal ein und folgt ihm bis zu ihrer Mündung. Aus dem öſtlichen Teil dieſes Tales kommt ihr bedeutendſter Nebenfluß, die Neße. Der öſtliche Quellfluß der Neße, die Montwy, macht auch das Tal des Goploſees der Warthe zinsbar. Durch die Odra endlich wird ſowohl der von der Warthe nicht berührte, vom Großen Odrabruch erfüllte Teil des Waſchau-Berliner Tales, als auch das weſtliche Verbindungstal an das Gebiet der Warthe angeſchloſſen, und zwar an zwei Stellen, durch die Moſchiner Odra bei Moſchin, durch die Nördliche Odra bei Schwerin. Das vierte Verbindungstal, dasjenige zwiſchen dem Waſchau-Berliner und dem Glogau-Baruther Urſtromtal, wird von der Proſna durchfloſſen, gehört alſo auch zum Wartheſystem.

Man kann daher mit einigem Recht die Provinz Posen als „Wartheland“ bezeichnen, wenn auch das Warthegebiet ſich nicht genau in die Grenzen der Provinz einfügt.

Die Warthe mit ihrem erſt weſtlich, dann nördlich, endlich wieder weſtlich gerichteten Lauf iſt der Hauptfluß der Provinz Posen. Dieſen drei Abſchnitten des Fluſſes entſprechen ganz verſchieden geſtaltete Talſtrecken. Von der ruſſiſchen Grenze bis in die Nähe von Moſchin, alſo ein ganzes Stück über das Wartheknie hinaus, fließt die Warthe in dem großen, von ziemlich hohen Ufern eingefassten Waſchau-Berliner Urſtromtal, das in der Neuſtädter Talweite faſt 15 km breit iſt. Bei Moſchin tritt der Fluß in das ſchmale mittlere Verbindungstal ein, das oberhalb von Posen etwa 4 km, unterhalb dieſer Stadt nur etwa 2 km breit iſt. Mehrere Terrassen ſind in dieſem Tal deutlich zu erkennen. Von Dobornik ab (Welnamündung) bildet das Warthetal die Fortſetzung des unteren Welnatales; es verbreitert ſich wieder und hat keine deutlich abgeſetzten Gehänge. Von dem ihm parallel verlaufenden Netetal iſt es durch ein großes, von Kiefernwäldern bedecktes Sandgebiet getrennt, in dem nur die Dünenzüge ziemlich hoch aufragen.

Die folgende Unterſuchung gilt der Warthe ſelbſt, beſonders ihrer Verkehrsbedeutung, und den an ihr liegenden Städten.

I. Die Warthe.

An ihrer Mündung in die Oder bei Küstrin steht die Warthe dem Hauptstrome nur wenig nach. Sie führt der Oder die Gewässer eines Gebietes zu, das nur um 378 qkm kleiner ist als das Gebiet der Oder oberhalb der Warthemündung.¹⁾ Trotzdem ist die Wasserführung der Warthe doch erheblich geringer als die der Oder.²⁾ Diese Tatsache erklärt sich aus der verschiedenen Beschaffenheit der beiden Flußgebiete. Die Oder empfängt ihre meisten Nebenflüsse aus den ihr Gebiet im Süden und Westen abschließenden Gebirgen, denen reichlicher Niederschlag (bis 1200 mm) zuteil wird; die Warthe dagegen wurzelt, ebenso wie ihr zweitgrößter Nebenfluß, die Prosna, auf der nur zu bescheidenen Höhen ansteigenden polnisch-schlesischen Platte. Ihr größter Nebenfluß, die Neke, gehört ganz dem Flachlande an; die Zuflüsse vom Baltischen Landrücken bewirken allerdings eine ziemlich bedeutende Vermehrung ihrer Wassermasse. Die Höhe des Niederschlags im Warthegebiet erreicht auf russischem Boden etwa 700 mm, in der Provinz Posen beträgt sie durchschnittlich nur 500 mm.³⁾

Durch die Einwirkung ihrer Gebirgs-Nebenflüsse, von denen Bober und Lausitzer Neiße in nicht sehr großer Entfernung von einander den Hauptstrom erreichen, erhält die Oder oberhalb von Küstrin ihren durch ungleichmäßige Wasserführung, namentlich häufigen Wechsel der Wasserstände während der Sommermonate bezeichneten Charakter.⁴⁾ Im Gegensatz dazu hat die Warthe den ausgesprochenen Charakter eines Flachlandflusses, dessen Wasserführung ganz überwiegend von der Schneeschmelze im Frühjahr abhängt.⁵⁾ Zwar kommen auch bei ihr zuweilen sommerliche Anschwellungen, verursacht durch reichliche Niederschläge im oberen Flußgebiet, vor;⁶⁾ sie beeinflussen aber die mittlere und untere Warthe kaum merklich.⁷⁾ Wirkliche Sommerhochwasser sind eine seltene Ausnahme.⁸⁾

Wie gering deren Einfluß auf die mittlere Wasserführung des Flusses ist, zeigt ein Blick auf die jährliche Wasserstandsbewegung.⁹⁾ Sie verursachen nur ein kleines Maximum des Mittelhochwassers im August; es bleibt aber unter der Höhe des Jahres-Mittelwassers.¹⁰⁾ Im übrigen weisen die Sommermonate sehr niedrige Wasserstände auf, während die Oder neben dem Frühjahrs-Maximum ein allerdings schwächeres Sommer-Maximum hat.¹¹⁾ Ihren niedrigsten Wasserstand hat die Warthe im September.¹²⁾ Nach einem allmählich erfolgenden Anschwellen vom Oktober an, das im Februar

1) D W I, 8.

2) Oder b. Küstrin b. MWB. fast 155 cbm/sec, D W III, 223.
Warthe u. Neke „ „ 106 „ „ „ 778.

3) D W I, 35, III, 775; Hellmann 1 und 2.

4) „ „ 10, 143.

5) „ „ III, 774/5.

6) Vgl. darüber D W III, 787/8.

7) D W I, 143.

8) D W III, 775, 777.

9) Vgl. D W III, 784/5, 966. 45–53.

10) D W III, 787.

11) Partsch, I, 189.

12) D W III, 795.

eine bedeutende Steigerung erfährt, bringt der März die höchsten Wasserstände; sie sind verursacht durch das Schmelzen des Schnees, dessen Auffpeicherung im oberen Flußgebiet auch dem April noch ziemlich hohe Wasserstände sichert. Im Mai zeigt sich, trotzdem die Wasserführung durch starke Niederschläge vergrößert wird,¹⁾ schon ein starkes Abfallen (im Frühjahr 1896 trat jedoch das Hochwasser erst im Mai ein, D. W. III, 796), das im Juni noch beträchtlicher wird, während in den folgenden Sommermonaten bis zum Minimum im September nur noch ein schwaches Absinken erfolgt. Der Unterschied zwischen dem Mittelwasser des Sommers und dem des Winters beträgt an den Warthepegeln durchschnittlich nur 86 cm.²⁾

Beachtenswerter als diese entsprechend dem Charakter der Warthe als eines Flachlandflusses ziemlich einfach verlaufende Kurve der Mittelwasserstände während eines Jahres sind die bisweilen zu gefährlicher Höhe anschwellenden Hochfluten. Sie können auch den Städten an den Ufern gefährlich werden und haben namentlich in der Hauptstadt Posen mehrfach großen Schaden angerichtet.³⁾

Von den erwähnten, selten vorkommenden sommerlichen Hochfluten war im 19. Jahrhundert nur diejenige von 1854 wirklich gefährlich, während die übrigen nur geringen Schaden an der Ernte verursacht haben.⁴⁾ Auch in den früheren Jahrhunderten, aus denen wir Angaben über Hochwassererscheinungen in der Stadt Posen haben (seit dem 16. Jahrhundert), hat nur je einmal eine große sommerliche Ueberschwemmung stattgefunden, veranlaßt durch unaufhörliche Regengüsse,⁵⁾ nämlich im Jahre 1550, vom 6. Juli bis in den September hinein, 1663, im August und 1736, im Juli. Dieses Hochwasser war das größte, das die Stadt jemals heimgesucht hat. Der Wasserstand betrug damals 9,3 m am Pegel Posen.⁶⁾

Ebenso selten waren die Winter-Ueberschwemmungen. Die drei, von denen wir Kunde haben, fielen in die Jahre 1539/40, 1755 (als Ursache werden Regengüsse angegeben) und 1769.⁷⁾ In neuerer Zeit, seit 1848, ist das Mittelhochwasser nur im Dezember, und zwar viermal am Pegel Schrimm, dreimal an den übrigen Pegeln überschritten worden.

Die eigentlich gefährlichen, weit besonders großen und häufig vorkommenden Ueberschwemmungen fallen in das Frühjahr, und zwar meist in den März; nach der Tabelle im Oderstromwerk III, 796 zeigt dieser Monat an den Posner Pegeln überall die größte Zahl der Ueberschreitungen des Mittelhochwassers, und von den 39 Hochfluten, über die wir aus dem 16.—18. Jahrhundert Kunde haben, sind 33 Frühjahrshochwasser gewesen.⁸⁾

Die Höhe und Dauer der Fluten war sehr verschieden. Mehrere Faktoren sind bei ihrer Beurteilung in Rechnung zu stellen. Zunächst ist maßgebend die Menge des im Winter gefallenen Schnees, die jedoch als Ganzes nur dann in Betracht kommt, wenn keine Tauwetterperioden sie schon im Laufe des Winters bedeutend eingeschränkt haben. Sodann hängt viel davon ab, ob das Tauwetter allmählich einsetzt, oder ob plötzlich eintretende hohe Temperaturen binnen wenigen Tagen den Flüssen bedeutende Schmelzwassermengen zuführen. Am ungünstigsten wirkt das Zusammenfallen plötzlichen Tauwetters mit bedeutenden Regengüssen.

Die Hochwasserverhältnisse sind insofern noch günstig, als die Einwirkung der Nebenflüsse keine schädliche Erhöhung des Wasserstandes herbeiführt, weil deren Hochwasserwellen in der Regel vor dem Eintreffen der Wartheville schon abgelaufen sind.⁹⁾ Ungünstig dagegen wirken auf die Höhe und

1) D. W. III, 175.

2) „ I, 179.

3) Vgl. Warschauer 4; über Hochwasser bei Schrimm B. 3.
20. März 1908.

4) D. W. III, 800.

5) Warschauer 4, S. 163.

6) D. W. III, 800.

7) Warschauer 4, S. 163.

8) „ „ „ 161.

9) D. W. III, 776—78.

den Abfluß der Hochwasser mannigfache Hindernisse im Warthetal, da sie bedeutende Aufstauungen herbeiführen. In älterer Zeit waren solche Hindernisse die Talengen¹⁾ und die das Ueberschwemmungsgebiet größtenteils erfüllenden Waldungen, außerdem die Mühlenwehre, die trotz der Verbote der polnischen Reichstage bestanden und erst nach der preussischen Besitznahme allmählich sämtlich entfernt worden sind.²⁾ In neuerer Zeit sind dafür die Deiche, Straßendämme und Eisenbahnbrücken hinzugekommen.

Am ungünstigsten steht es mit dem Abfluß des Hochwassers in dem schmalen Durchbruchstal der Warthe zwischen Rogalinek und Obornik. Oberhalb Posen wird das Ueberschwemmungsgebiet bei Ninwa und Buszcykunwo auf 500 m, unterhalb bei Radzim auf 300 m und bei Obornik sogar auf 250 m durch die beiderseitigen Höhenränder eingeschnürt.³⁾ Außerdem ist das enge Tal unter- und oberhalb von Posen größtenteils bewaldet.⁴⁾ In der Stadt Posen selbst wirken als Abflußhindernisse die zu Verteidigungszwecken angelegten sogenannten Schleusen, noch mehr aber ganze Stadtteile und Festungswerke, die im Ueberschwemmungsgebiete liegen.⁵⁾ An der unteren Warthe sind auf der Strecke zwischen Birnbaum und Schwerin durch die Deichanlagen besonders ungünstige Abflußverhältnisse geschaffen worden, da hier auf einer Strecke von 26 km das Hochwasserbett meist nur 200—300 m breit ist, an der engsten Stelle sogar nur 160 m; hier sind daher auch mehrfach Deichbrüche vorgekommen.⁶⁾ Am besten steht es mit dem Abfluß in dem breiten Tal von der russischen Grenze bis Rogalinek, da hier außer einzelnen Wäldern natürliche Hindernisse nicht vorhanden sind.⁷⁾

Wie hoch tatsächlich unter diesen Verhältnissen das Wasser über den normalen Stand steigen kann, das zeigen die Tabellen im Oberstromwerk, die das besonders schlimme Hochwasser des Frühjahr 1888 veranschaulichen. Dieses Hochwasser war auch deshalb noch besonders gefährlich, weil es mit dem Eisgang der Warthe zusammenfiel. Dieser nicht allzu häufige Fall ereignet sich, 1. wenn im Winter plötzlich Tauwetter und starke Niederschläge eintreten (z. B. 1850 und 1876), 2. wenn starker Frost bis Ende Februar oder noch bis in den März hinein anhält, und dann plötzlich Tauwetter eintritt (z. B. 1855, 1876, 1889), 3. wenn nach Beginn des Hochwassers Kälterückfälle auftreten (z. B. 1881).

Gewöhnlich fällt, wenigstens an der preussischen Warthe, der Scheitel der Hochflutwelle nicht mit dem Eisgang zusammen, sondern trifft erst einige Zeit nach dem Abgange des Eises ein. Der Eisaufbruch erfolgt gewöhnlich erst im März. Das erste Eis entsteht meist im Dezember, selten schon Ende November,⁸⁾ doch bildet sich der Eisstand meist nicht vor Anfang Januar aus. Im Durchschnitt der Jahre 1895 bis 1900 dauerte die winterliche Unterbrechung der Schifffahrt auf der Strecke unterhalb Posen 69 Tage.⁹⁾

So sind also die Bedingungen für die Schifffahrt auf der Warthe, soweit die Wasserführung und Eisverhältnisse in Betracht kommen, nicht gerade günstig. Der hohe Wasserstand des Winters und Frühjahr kann wegen der Eisverhältnisse und Hochfluten nicht voll ausgenutzt werden; denn bei einem Wasserstande von über 3 m am Pegel Posen nehmen die Versicherungsgesellschaften keine Versicherung für die Talfahrt mehr an.¹⁰⁾ Im Sommer zwingt der außerordentlich niedrige Wasserstand meist auch zur Einstellung der Schifffahrt, im Jahre 1900 z. B. während der Monate Juli bis Oktober,¹¹⁾ oder

1) D 23 III, 775.

2) " " 733.

3) " " 715, 730.

4) " " 731.

5) " " 727, 732/3.

6) " " 755, 765, 770.

7) D 23 III 729.

8) " " 802.

9) Seibt, S. 260.

10) " " 261, Anm.

11) " Anlage 1, S. 335.

gestattet nur eine teilweise Belastung der Schiffe.¹⁾ Es bleiben also nur die Frühlings- und Herbstmonate, April—Mai und Oktober—November für den regelrechten Schiffahrtsbetrieb übrig.

Von nicht minder großer Bedeutung als die Wasserführung und Eisverhältnisse ist für die Beurteilung der Schiffbarkeit eines Flusses die Beschaffenheit des Flußbettes. Trotz der umfangreichen Strombauten und Regulierungsarbeiten, die an der Warthe unter der preussischen Herrschaft seit 1793, dann nach der Unterbrechung durch die Franzosenzeit seit 1819 und planmäßig für den ganzen Strom seit 1873 mit einem gewaltigen Kostenaufwande (4304684 Mark seit 1869) ausgeführt worden sind, und zwar mit dem bescheidenen Ziele, eine Fahrstraße von 60 m Breite und 2 m Tiefe bei Mittelwasser, 1 m Tiefe bei Niedrigwasser zu schaffen,²⁾ konnten doch noch nicht alle Schiffahrtshindernisse völlig beseitigt werden; die Arbeiten werden noch fortgesetzt, da am 1. April 1905 ein Gesetz über den weiteren Ausbau der Warthe erlassen ist.³⁾

Der Abschnitt des Warthebettes von der Grenze bis Schrimm wird durch die Sandmassen, die die russische Warthe und die Prosna mitführen, verschüttet.⁴⁾ Auf dieser Strecke ist jedoch der Verkehr äußerst geringfügig. Viel mehr fällt ins Gewicht, daß gerade in dem nord-südlich gerichteten schmalen Quertal der Warthe, wo der Fluß in den unteren Geschiebemergel eingeschnitten ist oder ihn sogar durchsunken hat, außer einzelnen Sandbänken und starken Krümmungen besonders die großen Diluvialgeschiebe und Steinhäuger die Schiffahrt noch immer gefährden, besonders auf der Strecke Dvinsk-Dbornik.⁵⁾

Früher verursachten außerdem die hier sehr nahe aneinander tretenden Ufer — sie sind stellenweise weniger als 60 m von einander entfernt — eine so starke Strömung, daß beladene Rähne nur von 6 Pferden stromaufwärts gebracht werden konnten (1837). Auch jetzt ist hier noch ein ziemlich starkes Gefälle von 0,39‰.⁶⁾ Noch ungünstiger waren die Verhältnisse bei Schwerin, wo eine auch bei gewöhnlichem Wasserstande vorhandene, sehr heftige Strömung im Verein mit den Steinen im Flußbett die Durchfahrt sehr gefährlich machte; jetzt sind die Verhältnisse gebessert worden.⁷⁾

Jedenfalls kann man aus den angeführten Tatsachen den Schluß ziehen, daß in früheren Jahrhunderten, als für die Instandhaltung der Schiffahrtstraße von Staatswegen so gut wie nichts geschah, die Schiffahrt mit noch viel größeren Schwierigkeiten zu kämpfen hatte als gegenwärtig. Ein kurzer geschichtlicher Rückblick mag zeigen, wie es mit der Wartheschiffahrt tatsächlich bestellt gewesen ist.

Im Mittelalter, d. h. etwa bis zum Jahre 1500, kann ein nennenswerter Fernverkehr auf der polnischen Warthe kaum bestanden haben. Der Versuch Königs Wladislaus Jagiello, im Jahre 1390 die Wartheschiffahrt in Gang zu bringen,⁸⁾ wurde seitens der Stadt Frankfurt und des Deutschen Ritterordens als eine unliebsame Neuerung empfunden, da „das doch von Alldirs ny gewest ist bis her.“⁹⁾

In der Folgezeit diente die Warthe, in Polen wenigstens, viel mehr dem Mühlen- und Fischereibetriebe als der Schiffahrt, denn die Anwohner bauten Dämme und Wehre sowie Anlagen für den Fischfang quer durch den Fluß.¹⁰⁾ Ein zu Gunsten der Schiffahrt dagegen gerichteter Beschluß

1) Nach Selbst, S. 260, ist nur während eines Drittels der Schiffahrtsperiode die Schiffahrt mit voller Ladung, während eines weiteren Drittels mit halber Ladung und während je eines Sechstels mit dreiviertel und einviertel Ladung möglich.

2) DWS III, 703; bezogen auf den Bauwasserstand von 1,00 m a. P. Posen, der aber um 0,16 m unter dem langjährigen MW liegt, DWS III, 705, 707.

3) Sgl. P. L. 1908, Nr. 6; in den Jahren 1905 und 1906 sind je 50 000 Mk. zur Verbesserung der Fahr-

straße (Nachregulierung) aufgewendet worden, P. N. R. vom 12. Januar 1908.

4) DWS III, 705.

5) „ „ 706/7, 710/1, 725.

6) „ „ 700, 705.

7) „ „ 753.

8) C. d. Nr. 1901.

9) Nibel I, 23, S. 129, Nr. CLXXXI.

10) Schmidt 2, S. 85.

des polnischen Reichstags vom Jahre 1447 mußte noch fünfmal neu eingeschärft werden (1497, 1511, 1532, 1540, 1598)¹⁾, scheint also nie gehörig befolgt worden zu sein. Immerhin beweist das Aufblühen der Stadt Landsberg, die seit 1257 das Niederlagerecht besaß, in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts, daß die Schifffahrt auf der unteren Warthe nicht ganz unbedeutend gewesen sein kann. Bis Posen scheint sie sich jedoch nicht erstreckt zu haben.²⁾

In den ersten Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts wurde der beginnende polnische Warthehandel⁴⁾ durch mancherlei Hindernisse lahm gelegt. Die Stadt Frankfurt duldete den freien Handel auf der Warthe und nach Stettin nicht.⁵⁾ Unterstützt wurde die Stadt in ihren Bemühungen seit 1535 durch die Landesherren der Mark, Joachim II. und Johann von Küstrin. Landsberg verlor sein Niederlagerecht (1536; nur die Polen sollten hier bei der Talfahrt noch Niederlage halten), und die Warthe wurde bald bei Küstrin durch hohe Zölle für polnische Schiffe so gut wie völlig gesperrt.⁶⁾ Außerdem war ja auch der gesamte Oderhandel infolge einer Handelsperre zwischen Frankfurt und Stettin jahrelang (1551, 1562 und 1572 ff.) unterbrochen.⁷⁾

In dieser zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts führten zwar Verhandlungen zwischen Kurfürst Joachim II. und König Sigismund II. August, wobei sogar von einer Wasserverbindung zwischen Warthe und Weichsel die Rede war,⁸⁾ zur Ermäßigung der hohen brandenburgischen Zölle in einzelnen Fällen und ermöglichten einigen polnischen Adligen einen Wassertransport ihrer Güter nach Pommern.⁹⁾ Unter dem Kurfürsten Johann Georg (1571—1598) wurde aber die Warthe wieder gesperrt.¹⁰⁾ So war also gerade zur Zeit der Blüte der Stadt Posen im 16. Jahrhundert ein lebhafter Schiffsverkehr auf der Warthe gar nicht möglich.

Nach langwierigen Verhandlungen zwischen Brandenburg, Pommern und Polen wurde der „Kampf um den Warthehandel“¹¹⁾ im Jahre 1618 durch den Vertrag von Trebisch beendet, demzufolge die Wartheschifffahrt unter Wahrung des Posner und Landsberger Stapelrechts bis nach Kolo hin frei gegeben wurde.¹²⁾ Bei den damals im polnischen Reiche herrschenden Zuständen wäre dieser Vertrag wohl dem Adel, nicht aber den Städten zugute gekommen; aber der Ausbruch des 30jährigen Krieges, ferner der schwedisch-polnische Krieg (1655—60) und endlich der Nordische Krieg hinderten jeden erfolgreichen Warthehandel. Im Jahre 1643 beklagten sich zwar die Frankfurter, daß die Polen von Stettin nach Schwerin fahren, ohne in Frankfurt Niederlage zu halten,¹³⁾ aber im Jahre 1662 lag die Wartheschifffahrt wieder gänzlich darnieder.¹⁴⁾ Der allgemeine Verfall des polnischen Reiches im 17. und 18. Jahrhundert machte jeden wirtschaftlichen Fortschritt unmöglich. Die Städte hatten besonders schwer zu leiden. Unter Friedrich dem Großen lebte die Wartheschifffahrt vorübergehend wieder auf (1750 ff.)¹⁵⁾; der Ausbruch des 7jährigen Krieges machte ihr aber bald ein Ende. Infolge der durch hohe Schutzzölle bewirkten Sperrung der preussischen Grenze gegen das polnische Getreide seit 1775 wurde der wichtigste Teil des Warthehandels fast völlig unterbunden.¹⁶⁾ Als im Jahre 1793 das Wartheland preussisch wurde, war der Fluß in einem so traurigen Zustande, daß er sogar bei günstigem Wasserstande nur von wenigen Schiffen unterhalb Posens befahren wurde.¹⁷⁾ Erst die nach

1) Schottmüller, S. 13; Schmoller 2, S. 357; Allden III, 50.

2) Schmoller 1, S. 218; 2, S. 356.

3) Schmidt 2, S. 86.

4) „ „ „ „ „; Allden III, 50.

5) „ „ „ „ „; 87; Schottmüller, S. 11.

6) Schottmüller, S. 17; Allden V, 2.

7) Schmoller 1, S. 221, 226/7.

8) Schmidt 2, S. 87/8.

9) Schottmüller, S. 11 ff.

10) Schmidt 2, S. 88.

11) Schottmüller, S. 11.

12) Allden V, 18 ff.; Schottmüller S. 14—18; Schmidt 2, S. 89—92.

13) Allden V, 23.

14) Schmoller 2, S. 357.

15) Allden VII, 3 ff.; Schottmüller, S. 20.

16) Schottmüller, S. 21, 26.

17) D.B. III, 720.

dem dauernden Anfall des Warthelandes an Preußen (1819) von der Regierung und den Anliegern ausgeführten Räumungs- und Regulierungsarbeiten bewirkten, daß seit den 50er Jahren die Wartheschiffahrt trotz mancherlei Schwierigkeiten in Aufschwung kam; der Mangel an Kunststraßen in den östlichen Landesteilen trug viel dazu bei. Seit der Erbauung der ersten Eisenbahnen (1848 Posen — Stargard) trat ein geringer Rückgang ein; in den 60er Jahren erfolgte jedoch ein großer Aufschwung. Der Bau der Märkisch-Posener Eisenbahn (direkte Verbindung zwischen Posen und Berlin) hat die Wartheschiffahrt an Bedeutung sehr zurücktreten lassen. Nur durch den seit 1873 planmäßig erfolgten Ausbau, der die Benutzung größerer Fahrzeuge von 150 t Gehalt ermöglichte und auch einen seit 1883 bestehenden regelmäßigen Dampferverkehr bis Posen gestattete, ist der Schifffahrt wieder aufgeholfen worden. Sie ist von 1882—1903 auf das 2 $\frac{1}{2}$ -fache gestiegen. Oberhalb Posens ist sie jedoch kaum nennenswert; es besteht hier nur ein geringer Floßverkehr aus Rußland.¹⁾

Da die Warthe als Schifffahrtstraße eine Sackgasse bildet und nur ein Nebenzweig der Oder-Weichselstraße ist, so steht ihrem Verkehr keine große Zukunft bevor. Es herrschen jetzt schon sehr ungewöhnliche Zustände, da die Warthe nicht die Eisenbahn durch Beförderung großer Massentransporte entlastet, sondern der Eisenbahn vielmehr wertvolle kleinere Güter entzieht. Die ganze Wartheschiffahrt wird nach Seibts Ansicht²⁾ nur künstlich aufrecht erhalten im Interesse der Posner Großkaufmannschaft. Trotzdem ist eine weitere Verbesserung der Warthestraße geplant; sie soll bis Posen für 400 t-Schiffe fahrbar gemacht werden.³⁾

So hat es also die Wartheschiffahrt in älterer Zeit wegen der ungünstigen politischen Verhältnisse, in neuerer Zeit wegen der Konkurrenz der Eisenbahnen und wegen der geringen Verkehrsbedeutung der Warthe zu keiner gedeihlichen Entfaltung gebracht. Für die ältesten Zeiten der Städtegründung kam die Warthe als Wasserstraße wohl kaum in Betracht, sondern nur als das wichtigste Hindernis des westöstlich und nord-südlich gerichteten Landverkehrs. Die Warthestädte hatten also damals nur Bedeutung als „Brückenorte“, in denen sich von allen Seiten die Landstraßen vereinigten, weil hier der Fluß bequem überschritten werden konnte.

II. Die Warthestädte.

a) Posen.

Das nördlich gerichtete Durchbruchstal der Warthe wird zwischen Mogalinek und Posen von einem anderen Talssystem gekreuzt, dessen Rinnen in nordwestlicher Richtung verlaufen. Sie sind nicht durch die Erosion der Schmelzwasser entstanden, wie z. B. das ihnen parallel gerichtete Tal der Wirinka, die bei Lenschütz in die Warthe mündet;⁴⁾ die Lagerung des Geschiebemergels und der interglacialen Sande zeigt vielmehr deutlich (s. die Profile bei Maas), daß hier ältere tektonische Täler der

1) Vgl. die Tabelle bei Seibt, S. 255.

2) Seibt, S. 331.

3) Seibt, S. 266; Gampke, S. 119.

4) Maas, S. 84.

tertiären Oberfläche durch die Ablagerungen des Inlandeises ausgekleidet, aber nicht ganz ausgefüllt worden sind, sodaß sie auch in der jetzigen Oberfläche noch als flache Einsenkungen erscheinen. Es gehören dazu das Tal des unteren Koppelbaches und als dessen Fortsetzung westlich der Warthe die Senke von Junikowo, ferner das untere Cybinatal zwischen Kobylepole und Posen mit dem Bogdankatal als nordwestlicher Fortsetzung jenseits der Warthe.¹⁾

Die Warthe durchzieht ihr breites Tal jetzt in einer einzigen Stromrinne; mehrere Altarme oberhalb Posen weisen aber darauf hin, daß es früher anders war. Der Fluß verlegte mehrfach sein Bett und teilte sich in mehrere Arme;²⁾ besonders die jährlichen Hochfluten, die den ganzen etwa 1 km breiten Talgrund unter Wasser setzten, trugen zur Veränderung des Flußbettes bei.³⁾ An der Kreuzung des Wartetales mit dem Bogdanka-Cybinatal war die Warthe im Mittelalter in fünf Arme gespalten,⁴⁾ von denen die beiden äußersten jedoch nicht unmittelbar den Talhang berührten, sondern in einiger Entfernung davon blieben. Die Inselbildung an dieser Stelle erklärt sich wohl aus der Sedimentzuführung durch die beiden Nebenflüsse.

Von diesen zwischen den Warthearmen gelegenen Werbern lockte der wahrscheinlich hochwasserfreie⁵⁾ östlichste die einwandernden Slaven wegen seiner ausgezeichneten Schutzlage an. Es entstand hier gegenüber der einstigen Cybinamündung⁶⁾ eine Siedlung, das alte slavische Poznań,⁷⁾ in dem heutigen Stadtplan bezeichnet durch die sogenannte Dominsel, die im Mittelalter der „Oitrow“ (Insel) hieß.⁸⁾ Wohl längst ehe die Kathedrale des im Jahre 968 gestifteten Bistums Posen auf diesem „Summum Poznaniense“ der mittelalterlichen Urkunden⁹⁾ erbaut wurde, stand hier eine Burg (castrum Poznaniense der Urkunde von 1250 und der Chroniken), d. h. ein Ringwall oder Burgberg mit einem hölzernen Turm.¹⁰⁾ Irgendwelche Spuren dieser alten Burg scheinen nicht mehr vorhanden zu sein.¹¹⁾ Sie müßten im Garten des erzbischöflichen Palastes gesucht werden. Die einzige Erinnerung an den Burgberg ist wohl der aus den heutigen topographischen Verhältnissen nicht zu erklärende Straßename „Zagorze“ d. h. „hinter dem Berge“, da dieser Name alt ist.¹²⁾

Auf dieser Insel entstand wohl auch noch ein „suburbium“, bestehend aus den Hütten der bischöflichen und der zur Burg gehörigen Dienstleute.¹³⁾ Diese ganze Siedlung nennt Thiemar um 1000 „urbs Posnani.“ Dieses älteste Posen war also eine richtige Wasserstadt.

Die Tatsache, daß hier der erste Bischofssitz errichtet wurde, und daß die ersten polnischen Könige Mieczyslaus und Boleslaus Chrobry und in der Folgezeit die großpolnischen Herzöge hier ihre Residenz hatten,¹⁴⁾ zeigt, wie wichtig der Ort schon damals war. Er besaß ja nicht nur eine vorzügliche Schutzlage, sondern war auch ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt, weil hier ein bequemer Wartheübergang möglich war.¹⁵⁾ Der vielgeteilte Fluß konnte vermutlich während des Sommers in einer Furt gekreuzt werden. Nach Osten hin ermöglichte der schmale trockene Streifen der Diluvialplatte zwischen dem Główna- und Cybinatal einen ungehinderten Verkehr nach Gnesen, der alten Hauptstadt des polnischen

1) Maas, S. 66, 70, 76, 80, 82, 86.

2) „ „ „ 83.

3) Krenmer, S. 3: er verweist auf das Beispiel der Prosna.

4) Warschauer 2, S. 43; Maas, S. 89; Krenmer, S. 4, 5.

5) Krenmer, S. 25.

6) „ „ „ 4.

7) Eine befriedigende Deutung dieses Namens ist noch nicht gegeben worden; man nimmt an, daß ein Personenname zugrunde liegt.

8) Warschauer, JbL. 1899, 4; Schulte, S. 239.

9) Warschauer 2, S. 86. So wurde das ganze Domviertel genannt.

10) Schulte verweist auf die ähnliche Lage und Beschaffenheit alter schlesischer Burgen. (S. 241).

11) Warschauer JbL. 1899, 4.

12) Krenmer, S. 25; Schulte, S. 245.

13) Schulte, S. 241, 244, 246.

14) Warschauer 3; Posen verlor seine Stellung als Hauptstadt des polnischen Gesamtreiches sehr bald. Schon nach Boleslaus III. Tode (1138) verfiel sich der Schwerpunkt des Reiches nach Kleinpolen, und Wladislaus Lotietel verlegte i. J. 1320 seinen Herrscherstuhl dauernd nach Krakau.

15) Krenmer, S. 25.

Reiches, dem späteren Erzbischofssitz. Auch die Hochfläche westlich der Warthe bot dem Verkehr günstige Bedingungen längs der Wasserscheide. Für den Versuch, den Marktverkehr in Posen zu beleben, spricht das Privileg, das die Predigermönche im Jahre 1137 erwirkten. Allen Händlern wurde zollfreies Reisen zum Markt in der Marienwoche gewährt.¹⁾

Die ursprünglich besiedelte, nicht allzu große Dominzel reichte sehr bald für die Bewohner nicht mehr aus, zumal, als deutsche Kolonisten ins Land zogen. Noch vor 1245 entstand jenseits des östlichen Warthearmes (heute bezeichnet durch den zweiten Vorflutgraben und die nordwärts gerichtete unterste Cybina) in dem Winkel an der alten Cybinamündung eine deutsche Kolonialstadt,²⁾ die den schmalen Raum bis an den Talrand einnahm. Es ist die heutige Schrodka (ursprünglich Środa, d. h. Mittwochsmarkt, genannt, die Verkleinerungsform Śródka entstand nach Schultes Hypothese erst, als eine zweite größere deutsche Stadt am linken Wartheufer im Jahre 1253 gegründet worden war.)³⁾

Wohl um dieselbe Zeit wurde auch der westliche Talrand, d. h. der Rand der hochwasserfreien ersten Terrasse, besiedelt. Es entstanden hier dorfartige Niederlassungen in der Umgebung dreier Kirchen, der Martinskirche am oberen, der (jetzt nicht mehr vorhandenen) Gothardkirche am unteren Rande des Abhanges (an der Stelle der späteren Dominikanerkirche)⁴⁾ und der Adalbertskirche; diese liegt mitten im Bogdankatale auf einer ziemlich hohen Insel, einem stehengebliebenen Horst der Diluvialplatte. Gewissermaßen ein Gegenstück zu diesen kirchlichen Siedelungen bildete die oben auf dem östlichen Uferlande gelegene, seit dem Ende des 12. Jahrhunderts bestehende Johanniterkomturei nebst Hospital; in späterer Zeit (17. Jahrhundert) war hier eine Art Vorstadt, villa S. Joannis, die aber nicht zur eigentlichen Stadt Posen gerechnet wurde.⁵⁾ Die kleine Johanniskirche, heute zur Landgemeinde Kommenderie gehörig, erinnert daran.

Ihren Höhepunkt und ersten Abschluß erreichte die räumliche Entwicklung Posens im frühen Mittelalter durch die großartige Anlage einer zweiten deutschen Kolonialstadt auf dem freien Raum zwischen dem westlichen Warthearm und dem Talhang südlich der ehemaligen Bogdankamündung. Die durch den Lokator Thomas von Guben im Jahre 1253 gegründete und von den großpolnischen Herzögen Przemislaus und Boleslaus mit Magdeburgischem Rechte bewidmete Stadt⁶⁾ (die heutige Altstadt um den Alten Markt herum) hatte also eine ganz ähnliche Lage wie die Schrodka an der Cybinamündung. Die deutschen Einwohner dieser älteren Kolonialstadt (antiqua civitas Poznan) wurden vom Herzog Przemislaus in die neue Stadt übergeführt,⁷⁾ sodaß von da an der wichtigste Teil Posens am linken Wartheufer lag. Am Westrande dieser neuen Stadt entstand auch auf der Höhe ein neues herzogliches Schloß.⁸⁾

Seit der Besitznahme Preußens durch den Deutschen Orden war die Handelsstraße aus Mitteldeutschland nach Thorn sehr belebt und förderte das Aufblühen der deutschen Stadt Posen. Sie wird schon im Jahre 1238 als Zollstätte erwähnt⁹⁾ und war damals, wie noch heute, der einzige Brückenort an der nordwärts gerichteten Warthe.¹⁰⁾ Während der ersten anderthalb Jahrhunderte konnte die Stadt

1) Wuttke, Urk. 4.

2) Warzhauer 2, S. 37; Schulte, S. 257.

3) Die alten polnischen Märkte wurden am Sonnabend (sobota) abgehalten, Schulte S. 257.

4) Warzhauer 2, S. 156: „Zu der Niederung an dem westlichsten Flußarme“, C. d. Nr. 243 und 302.

5) C. d. Nr. 30; Warzhauer 2, S. 35, 88; Schulte, S. 238.

6) Die Gründungsurkunde im C. d. Nr. 321.

7) Schulte, S. 246; i. J. 1288 wurde die Schrodka vom Herzog Przemislaus II. an das Bistum verliehen und vom Bischof Johann neu besiedelt, Schulte S. 248, 255/6.

9) C. d. Nr. 207.

10) vgl. Schmidt 1, S. 122.

8) Die Darstellungen von Lukaszewicz und Wuttke über die Lage und Entwicklung der alten Stadt Posen sind jetzt überholt. Sie enthalten manche irreführenden Fehler, z. B. Lukaszewicz: „Im 13. Jahrhundert

die Günstigkeit ihrer Lage wegen der ungünstigen politischen Verhältnisse im polnischen Reiche nicht ungestört genießen. Zweimal, zu Beginn und gegen das Ende des 14. Jahrhunderts, wurde sie erobert und zerstört,¹⁾ außerdem auch wiederholt durch Feuersbrünste und Seuchen heimgesucht.²⁾

Erst unter der Regierung Vladislaus Jagiello (1386—1434) beginnt die wirtschaftliche Blüte der Stadt und dauert während des ganzen 15. und den größten Teil des 16. Jahrhunderts an. Posen wurde während dieser Zeit eine der wichtigsten Handelsstädte des Ostens. Die Handelsstraßen durch das östliche Polen liefen strahlenförmig in Posen zusammen.³⁾ Die Lage der Stadt in der Mitte der am weitesten westwärts in die Nachbarländer hineinragenden Landschaft Polens bestimmte sie dazu, den Verkehr aus diesen höher kultivierten Ländern wie in einem Brennpunkte zu sammeln und ihn weiter zu leiten nach Osten und Südosten. Sie nahm damals also eine ähnliche Stellung ein wie heute etwa Warschau, nur daß dieser Stadt die Weichsel mehr zu statten kommt als einst der Stadt Posen die Warthe. Im Jahre 1394 erhielt Posen das für die damalige Zeit so außerordentlich wichtige Niederlagerecht⁴⁾, das Breslau und Frankfurt schon längst hatten. Die Posener Kaufleute besaßen seit 1372 Zollfreiheit im ganzen polnischen Reiche.⁵⁾ Den Höhepunkt ihrer mittelalterlichen Entwicklung erreichte die Stadt unter den beiden letzten Jagellonen (1506—1572); 20 000 Seelen soll sie damals in ihren Mauern gehabt haben. Als Denkmal jener Zeit, in der die Handelsbeziehungen der Posener Kaufleute, begünstigt durch die Handelspolitik König Sigismunds I., bis nach Süddeutschland (München), Ungarn und Italien reichten, steht noch heute auf dem Alten Markt das ehrwürdige Rathaus, das von einem italienischen Baumeister in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts erbaut wurde.⁶⁾

Diese kräftig aufstrebende, durch Seuchen und Feuersbrünste nicht mehr aufzuhaltende Entwicklung Posens im Ausgange des Mittelalters ist am deutlichsten zu erkennen aus der räumlichen Vergrößerung, die zur Entstehung ganz neuer Stadtteile führte und eine Verbindung zwischen der alten Stadt östlich der Warthe und der neuen am westlichen Ufer herstellte.⁷⁾

entstand auf dem rechten Wartheufer ein neuer Stadtteil“; er meint das Viertel um den heutigen Alten Markt, also die zweite deutsche Kolonialstadt am linken Ufer. Wuttke sagt (wahrscheinlich nach Alexandri Guagnini *Chorographia totius Poloniae* aus dem 16. Jahrhundert): „Posen ist eine alte Ansiedlung am östlichen Ufer der Warthe bei der Einmündung der Prosna“ (!) Die Johanner-Vorstadt spielt in den Darstellungen Warschauer wegen der Deutung des Namens „Schrodka“ als „Mitte“ eine wichtige Rolle. Rohde hebt im Gegensatz zu Warschauer („in der Mitte des 13. Jahrhunderts bot die Stadt Posen den Anblick eines Kranzes dar, welcher auf den beiderseitigen Uferhöhen ruhte“) die Lage der ältesten Siedlung in der Flußniederung hervor. Eßt geographisch ist die Untersuchung von Kremmer; er hat die topographischen Verhältnisse genau berücksichtigt und auf die Analogie anderer Stadtlagen in der Provinz Posen hingewiesen; er kommt zu dem Ergebnis: „Somit bleiben die Schrodka und die Dominfel als die beiden ältesten Teile unserer Provinzialhauptstadt übrig; mit dieser Erkenntnis müssen wir uns aber auch bescheiden.“ Die geschichtlichen Studien von Schulte haben noch einen Schritt weiter geführt, dadurch daß der Name „Schrodka“ anders gedeutet und ihr Charakter als deutscher Kolonialstadt im Besitze des Herzogs und nicht, wie bisher angenommen wurde, des Bischofs, nachgewiesen wurde. Demnach ist die Dominfel als der älteste Stadtteil anzusehen.

1) 1310 und 1382—86, Zbl. 1899, 4.

2) Warschauer 3, S. 8; 2, S. 40, 41; Wuttke, S. 395.

3) Bgl. a. Schmidt 1, S. 246.

4) C. d. Nr. 1944.

5) Wuttke, S. 397; Schmidt 1, S. 202; sie hatten sie

schon seit 1283 (erneuert 1298) für Großpolen, Schmidt 1, S. 122.

6) Rohde I, 18.

7) Warschauer 3, S. 10.

Auf den schmalen langgestreckten Wartheinseln vor den beiden östlichen Stadttoren ließen sich die Gerber nieder; es entstand der Stadtteil zu beiden Seiten der heutigen Großen Gerberstraße.¹⁾ Vor dem Breslauer Tore im Süden der Stadt entwickelte sich die Sandvorstadt und die Fischerei²⁾ (dies ist noch heute ein Straßenname). Im Jahre 1444 erhielt die Wallischei vom Posner Bischof Magdeburgisches Stadtrecht; sie lag zu beiden Seiten des sogenannten Kapiteldammes (Kapitulna grobla), der die Dominfel mit der deutschen Stadt verband, also auch auf einer Insel. Ein zweiter Damm (Neuer Damm, Nowa grobla) wurde bald darauf, im Jahre 1447, in südöstlicher Richtung auf der letzten noch unbefiedelten Insel angelegt, und es erhob sich auch hier eine Vorstadt, „der Graben“, (wohl aus grobla entstanden), die heutige Grabenstraße.³⁾ Jenseits der in der Verlängerung des neuen Dammes liegenden Warthebrücke⁴⁾ begründete der Posner Starost Stanislaus Gorka zu beiden Seiten der Straße nach Schroda im Jahre 1562 eine neue Stadt Stanislawowo, die sich aber nicht entwickeln konnte und 1599 zu einer Vorstadt gemacht wurde; es ist das heutige Städtchen, der einzige Stadtteil Posens am östlichen Talhange.

Leider wurde diese herrliche Blüte Posens bald geknickt und völlig gebrochen. Die beiden folgenden Jahrhunderte, das 17. und 18., sind eine Zeit traurigen Verfalles für die Stadt gewesen. Die Ursachen dafür waren die religiösen Streitigkeiten (Jesuiten, Ausschluß der Dissidenten)⁵⁾ die Übergriffe des Adels, die Schwedenkriege (1657/58 war Posen ein Trümmerhaufen,⁶⁾ 1704 wurde es drei Wochen lang von den Russen beschossen⁷⁾, 1716 vom polnischen Adel geplündert⁸⁾). Dazu kamen Feuersbrünste, Überschwemmungen, die Pest, dann folgte der siebenjährige Krieg und die Föderationskriege kurz vor den Teilungen Polens. 1732 hatte die Stadt noch etwa 3000 Einwohner. Erst seit etwa 1780 erholte sie sich wieder, so daß sie 1793, als sie an Preußen fiel, 12500 Einwohner zählte.⁹⁾

Unter der preußischen Herrschaft hat Posen noch ungestörter als zur Zeit der letzten Jagellonen die Gunst seiner Lage ausnutzen und in der kurzen Zeit von 100 Jahren nicht nur den alten Glanz wiedererlangen, sondern einen viel großartigeren Aufschwung nehmen können. Die zu einer Gemeinde vereinigten früher selbständigen Stadtteile bildeten nun zusammen eine Stadt, die als Mittelpunkt der neuen Provinz Südpreußen Sitz zahlreicher Behörden und Brennpunkt des gesamten Verkehrs und Handels wurde. Selbst das schwere Brandunglück des Jahres 1803 gereichte der Stadt zur Förderung;¹⁰⁾ denn infolge staatlicher Unterstützung entstand außerhalb der alten Befestigungen, die damals beseitigt wurden, eine schöne Neustadt um den Wilhelmsplatz, und die Altstadt konnte weitläufiger und stattlicher wieder aufgebaut werden.

Noch eine zweite Krisis wirtschaftlicher Art hat Posen im 19. Jahrhundert durchzumachen gehabt. Durch die Sperrung der russischen Grenze wurde ihr, wie der ganzen Provinz, das Hinterland für ihren Handel und das Absatzgebiet für die Erzeugnisse des Gewerbleißes (besonders Tuche) entzogen. Doch fand sich Ersatz für das im Osten Verlorene dadurch, daß Posen der Hauptmarkt für die landwirtschaftlichen Erzeugnisse der Provinz wurde, die mit Vorteil nach den westlichen Provinzen Preußens ausgeführt werden konnten (Holz, Getreide, Spiritus, Wolle). Ihre Lage in der Mitte der Provinz an dem Hauptfluß, der diese durchzieht, vor allem aber die leistungsfähigeren Verbindungen mit den Nachbargebieten durch gute Kunststraßen (Posen—Berlin 1827 begonnen) und seit der Mitte

1) 1431 zuerst erwähnt, Warschauer 2, S. 69.

2) Warschauer 2, S. 71; die Fischerei wird 1441 zuerst erwähnt.

3) Warschauer 2, S. 46.

4) 1465 urkundlich erwähnt, Warschauer 2, S. 47/8; zur Zeit der Konföderation von Bar zerstört und nicht wieder aufgebaut, J. VIII, 385.

5) Vgl. Schmidt 1, S. 370—374.

6) Warschauer 3, S. 12.

7) " " 14.

8) Jbl. 1899, 8.

9) Butke, S. 410.

10) Vgl. Brimmers.

des 19. Jahrhunderts auch durch die Eisenbahnen (1848 Posen-Kreuz, 1856 nach Breslau, 1870 nach Berlin, 1872 nach Thorn und Bromberg, 1875 nach Kreuzburg) ließen die Bevölkerung der Stadt rasch anwachsen (1816: 18200 Einwohner, 1848: 42000, 1865: 68315), sodaß sie auch räumlich sich ausdehnte und den neuen Festungsgürtel bald ausfüllte.

In den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts ist sie auch über diese Grenze hinausgewachsen; aus ehemaligen Stadtdörfern wurden große Vorstädte. Ihre Eingemeindung im Jahre 1900 bewirkte, daß Posen als Großstadt (117033 Einwohner) in das 20. Jahrhundert eintrat. Die erst seit kurzem beendigte Schleifung der Wälle ermöglicht eine weitere räumliche Ausdehnung und ein Zusammenwachsen der neuen Stadtteile mit der Altstadt. Gegenwärtig dürfte die Einwohnerzahl 150000 schon erreicht sein. Auch das geistige Leben hat infolge der Fürsorge des Staates (Bibliothek, Museum, Akademie) und der gebildeten Klassen (Deutsche Gesellschaft für Kunst und Wissenschaft) einen erfreulichen Aufschwung genommen. Das wirtschaftliche Leben erhält seine Eigenart durch den Charakter Posens als Hauptstadt einer vorwiegend landwirtschaftlichen Provinz. Der Handel ernährt den größten Teil der Bewohner. Die Industrie ist wegen Mangels an Kohlen — die Posner Braunkohlen sind ja noch nicht gehoben — nur schwach entwickelt und sucht hauptsächlich die landwirtschaftlichen Bedürfnisse zu befriedigen (Herstellung landwirtschaftlicher Maschinen) oder die Erzeugnisse der Landwirtschaft zu verarbeiten (Spiritus-Fabriken, große Mühlenwerke, Brauereien). In Posens nächster Nähe, in Luban, der ersten Station an der Eisenbahn nach Breslau, sind neuerdings große industrielle Anlagen entstanden.¹⁾

Wegen seiner Lage vor der Mitte der deutschen Ostgrenze und an dem ersten größeren Geländeabschnitt (dem nördlich gerichteten Warthetal) des Weges, der von dem am weitesten nach Westen vorgeschobenen Teile Rußlands gerade auf Berlin zuführt, hat Posen, der Kreuzungspunkt zahlreicher wichtiger Verkehrslinien, für die Landesverteidigung große Bedeutung. Während des 19. Jahrhunderts ist es deshalb zu einer Festung ersten Ranges ausgebaut worden. Die Umwallung, mit deren Bau im Jahre 1828 begonnen wurde²⁾, schloß auch die auf dem östlichen Wartheufer gelegenen Stadtteile mit Ausnahme des Städtchens ein. Die Citadelle der Festung bildete das umfangreiche Kernwerk, („Fort Winiary“ genannt nach dem Dorfe, das ihm weichen mußte und weiter nordwestwärts verlegt wurde), in dem Winkel zwischen Warthe und Bogdanka auf der nördlich der Stadt gelegenen Hochfläche erbaut, die hier mit etwa 15 m hohen steilen, einst Weinreben tragenden Böschungen in die Täler abfällt. Ihm gegenüber führt eine befestigte Brücke, die sogenannte Große Schleuse, über die Warthe. Eine ähnliche kleinere Brücke, die Domschleuse, überspannt den nordwestlich gerichteten Unterlauf der Cybina.³⁾

Im Jahre 1902 wurde die Schleifung der Wälle auf dem linken Wartheufer verfügt und damit Raum für die wachsende Stadt geschaffen. Außer den Befestigungen am östlichen Wartheufer ist auch das Kernwerk erhalten geblieben; aber die Bedeutung Posens als Festung beruht jetzt wohl ausschließlich auf den seit 1876 erbauten Außenforts neuester Konstruktion, deren Kranz, durch die Ringstraße angedeutet, in einer Entfernung von 1—2 km vom jetzigen Außenrande der Stadt sich hinzieht. Der Schutz, den diese künstlich angelegten Befestigungen gewähren, wird noch erhöht durch die Beschaffenheit des Geländes in der näheren und weiteren Umgebung der Festung. Sie bietet einer russischen Offensive, auch wenn sie mit überlegenen Kräften geführt wird, große Schwierigkeiten, ermöglicht dagegen selbst einer kleinen deutschen Heeresmacht eine längere, erfolgreiche Verteidigung.⁴⁾

1) Die Entwicklung Posens im 19. Jahrhundert ist ausführlich dargestellt bei Jaffe.

2) Vervollendet wurden die Festungswerke erst 1870, Warschauer 3, S. 16.

3) Was Majel II, 481 über die Lage der Festung Posen sagt, ist schwer verständlich.

4) Vgl. die Befestigung und Verteidigung der deutsch-russischen Grenze, S. 19, 20 und Bogalla von Bieberstein.

Nördlich der Warthe bildet das Tal des Goplo- und Slessiner Sees einen ersten, das der oberen Nege (vom Skorzenciner bis zum Patosch-See) sowie die Seen an der Grenze (vom Ostrowoer bis zum Powidzer See) einen zweiten bzw. dritten schwierig zu überschreitenden Geländeabschnitt, nach deren Überwindung ein feindliches Heer in das einem raschen Vormarsch sehr hinderliche, weil sehr zerschnittene Gebiet der Gnesner Hochfläche mit ihren zahlreichen sumpfigen Tälern und Seen gelangen würde. Südlich der Warthe wäre zunächst die verwilderte Prosna zu kreuzen; dem Weitermarsche würde dann das breite Obrabruch Halt gebieten. Es bliebe also nur die Lücke zwischen Powidzer See und Warthe, wo die kleine Grablja kein ernstes Hindernis darstellt. Dem Vormarsch des feindlichen Heeres durch diese Lücke über Slupza und Breschen auf Posen zu könnte eine besetzte Stellung des Verteidigungsheeres zwischen Kossichin und Kurnik leicht für längere Zeit Halt gebieten, da sie weder im Süden noch im Norden zu umgehen wäre,¹⁾ also mit Sturm genommen werden müßte. Dicht östlich von Posen bieten die beiden südwestlich gerichteten Täler der Gluwna und Cybina noch eine natürliche Deckung des Fortgürtels.

Den wichtigsten, mit Hilfe der Festung Posen vorzüglich zu verteidigenden Geländeabschnitt bildet das nördlich gerichtete Warthetal. Ein südlich von Posen sich verschanzendes Verteidigungsheer hätte als Deckung vor seiner Front das durch Schließung der Festungsschleusen in einen See zu verwandelnde Warthetal und das breite Obrabruch, beide von Steilhängen nach Westen bzw. Nordwesten hin begrenzt. Der rechte Flügel wäre durch den breitesten sumpfigen Teil des Obrabruches vor jeder Umgehung gesichert, der linke könnte sich an die Festung Posen anlehnen, von der aus zugleich der Gegner in seiner rechten Flanke bedroht wäre.

Nicht ganz so vorteilhaft wäre eine Verteidigungsstellung nördlich von Posen, wo zwar der linke Flügel durch die Täler der unteren Welna und seiner Fortsetzung, des Warthetales unterhalb von Obornik, geschützt wäre, wo aber die Waldungen im Warthetal zwischen Posen und Obornik die Annäherung des Feindes erleichtern würden. Aber selbst wenn ihm der Wartheübergang gelungen wäre, böte das nordwestlich gerichtete Tal der Bogdanka und Samnica noch eine gute Verteidigungslinie und der Feind wäre wieder in seiner Flanke von Posen her bedroht.²⁾

Auch im Falle einer glücklichen russischen Offensive über die untere Weichsel würde die Festung Posen dem südwärts zurückgehenden deutschen Heere wichtige Dienste leisten. Wenn es nämlich auch zur Aufgabe seiner ersten starken Verteidigungsstellung an den Defileen des Negebruches vom Feinde gezwungen würde, so könnte es sich hinter der unteren Warthe unter Anlehnung des rechten Flügels an die Festung Posen gut verteidigen und dadurch wenigstens Zeit gewinnen.³⁾

So ermöglicht also die Bodengestaltung unsrer Provinz im Verein mit der in ihrer Mitte gelegenen starken Festung Posen der deutschen Feldarmee selbst unter den hier angenommenen ungünstigsten Verhältnissen eine wirksame und anhaltende Verteidigung. Im Ernstfalle eines Krieges mit Rußland wird hoffentlich die Schlagfertigkeit unseres Heeres und der vorzügliche Ausbau unsres östlichen Bahnnetzes eine Verlegung des Kriegsschauplatzes ins Feindesland ermöglichen.⁴⁾

b) Die Warthestädte oberhalb Posens.

Oberhalb von Posen deuten die vier Städte Schrimm, Peisern, Konin und Kolo die einstigen Pässe durch das breite Urstromtal an, in dem jetzt die Warthe fließt. Drei von diesen Städten liegen

1) Rogalla von Bieberstein S. 81.

2) " " " " 82.

3) Rogalla von Bieberstein S. 205/6.

4) " " " " 67.

jetzt auf russischem Boden. Neustadt führt zwar den unterscheidenden Beinamen „an der Warthe“, liegt aber fast 1 km von dem Flusse entfernt am südlichen Talrand auf der hochwasserfreien Terrasse und hat jetzt eigentlich gar keine Beziehungen zur Warthe. Eine Brückenstadt ist Neustadt nicht; denn die Landstraße Jarotschin-Schroda überschreitet den Fluß auf einer 2 km entfernten Brücke. Von den Eisenbahnen wird die Stadt geradezu gemieden. Die Übergänge der Posen-Kreuzburger und der Ols-Gnesener Bahn liegen 5–6 km ober- bzw. unterhalb der Stadt; die nächste Bahnstation Falkstädt ist 4,5 km von ihr entfernt. In diesem toten Winkel hat die nur wenig über 1000 Einwohner zählende Stadt keine glänzende Zukunft vor sich; sie wird wohl noch mehr zurückgehen (1861: 1355 Einwohner, 1900: 1136). Und doch scheint sie im Mittelalter bessere Zeiten gesehen zu haben; sie ist nämlich eine der älteren Städte unserer Provinz (vor 1312 entstanden). Ein Ringwall nördlich der Stadt in der Wartheniederung bezeichnet wohl die Lage der alten Burg; wir wissen jedoch nichts davon, daß hier irgend eine der mittelalterlichen Handelsstraßen das breite Tal kreuzte, der Verkehr kann vielmehr nur längst des Tales in ostwestlicher Richtung gegangen sein. Im Jahre 1458 stellte „nowemiasto“, deutsch: Nuwinstat¹⁾, zehn Krieger, gehörte also zu den größeren Städten des Landes.²⁾ Später blühte besonders die Gerberei in der Stadt. Aber schon die im Jahre 1665 gegründete deutsche Neustadt, Laszkowka genannt, hat sich nicht gut entwickeln können und ist später zu einer Vorstadt herabgesunken.

Eine echte Wasserstadt im Warthetal ähnlich dem alten Posen ist Schrimm. Auch hier stand einst eine Burg auf einer Wartheinsel³⁾, heiß umkämpft im 12. Jahrhundert. Reste davon sind nicht erhalten, da die Burg abgebrannt ist; der jüdische Begräbnisplatz wird als die Stätte des Burgberges bezeichnet.⁴⁾ Nach Norden hin gewährte der „Czarny Strumien“⁵⁾, d. h. das Schwarzwasser, ein noch heute vorhandener, durch sumpfige Wiesen ziehender, sehr langer Altarm der Warthe, nach Süden der Fluß selbst trefflichen Schutz.

Zur selben Zeit wie in Posen, nämlich im Jahre 1253, wurde hier eine deutsche Kolonialstadt erbaut⁶⁾, die den Namen „der Strym“ erhielt⁷⁾. Sie lag nicht wie Posen im Tale, sondern, da der Fluß hier unmittelbar an das hohe Ufer herantrat, oben am Talrande, also auf der linken Seite des heutigen Warthelaufes; sie erhielt einen sehr großen Landbesitz südlich des Flusses⁸⁾. Doch diese nach Süden und Westen gänzlich des natürlichen Schutzes entbehrende Lage wurde der Stadt in den damaligen kriegerischen Zeiten zum Verhängnis; sie verfiel wiederholter Plünderung und Zerstörung. Deshalb erbaten und erhielten 140 Jahre später (1393) die Bürger von Wladislaus Jagiello die Erlaubnis, ihre Stadt ins Warthetal unter den Schutz der Burg zu verlegen und zwar auf die Insel „Ostrow“ zwischen dem Sabel-See⁹⁾ und dem Schwarzwasser, die im Volksmunde als Pferdeweide (Kobilec) bezeichnet wurde.¹⁰⁾

An dieser gut geschützten Stelle,¹¹⁾ wo die Stadt noch heute steht, hat sie sich während des Mittelalters, wie es scheint, ganz gut entwickelt. Die Bürger hatten die Fischereigerechtigkeit in der Warthe eine Meile ober- und unterhalb der Stadt. Bedeutsamer aber als die Lage am Flusse wurde für ihre Entwicklung, daß hier eine wichtige Handelsstraße die Warthe kreuzte, nämlich der Weg von

1) G. d. Nr. 952.

2) Raczyński 1, Nr. 129.

3) 1136 als Zrem, 1234 als „Srem castrum“ urkundlich. Er erwähnt, G. d. Nr. 7 und 168; den Namen (Strzem) deutet Kanteci, S. 7, als inselartige Erhebung.

4) Kanteci, S. 7; Wuttke, S. 446.

5) G. d. Nr. 236.

6) „ „ 322.

7) Warjchauer 2, S. 173, 212.

8) Schmidt 1, S. 122.

9) Vielleicht der kleine See, der heute noch am jüdischen Begräbnisplatz vorhanden sein soll, oder irgend ein anderer abgeschnittener Arm der Warthe.

10) G. d. Nr. 1936.

11) Noch heute verwandelt sich zuweilen bei Hochwasser die ganze Umgebung in einen gewaltigen See, P. 3. unter dem 20. März 1908.

Posen nach Breslau. Wenige Jahre nach der Verlegung der Stadt (1398) bestimmte der König, daß nur der Weg von Posen über Schrimm und Punitz nach Breslau erlaubt sein solle. Ein halbes Jahrhundert später (1458) gehörte Schrimm zu den bedeutendsten Städten des Landes; denn es stellte 20 Gerüstete zum Reichsheer. Die Bürger haben offenbar in der Folgezeit, als den Kaufleuten auch andre Wege erlaubt wurden (1441), durch Anlage von Dämmen und Brücken in dem sumpfigen von zahlreichen Wasserläufen durchzogenen Tale dafür gesorgt, daß der Handelsverkehr ihrer Stadt erhalten blieb, und haben dafür große Aufwendungen nicht gescheut.¹⁾ Außer dem Handel (1524 wurden der Stadt vier jährliche Ochsenmärkte bewilligt) blühte im Mittelalter auch das Handwerk, besonders die Tuchmacherei, in der Stadt.²⁾ In den nächsten Jahrhunderten hat Schrimm ein ähnliches Schicksal gehabt wie Posen. Da es den Dissidenten verschlossen war, bekam es durch die zweite deutsche Einwanderung keinen Zuzug und verfiel im 17. und 18. Jahrhundert immer mehr, sodaß es schließlich nur 1453 Einwohner zählte.³⁾ Im 19. Jahrhundert ist die Stadt zwar Kreisstadt geworden, aber vom modernen Verkehr nicht gerade begünstigt. Wohl hätte durch die Führung der Eisenbahn Posen-Breslau in gerader Linie über Schrimm und Rawitsch die Bedeutung des alten Wartheüberganges erneuert werden können; es geschah nicht, weil militärische Rücksichten recht bestimmt geboten, die Eisenbahn auf dem linken Wartheufer nach Posen zu führen. Schrimm wurde nur durch eine fast 20 km lange Stichbahn an die Hauptlinie bei Czempin angeschlossen (1886). Erst vor einigen Jahren ist diese Strecke ostwärts bis Jarotschin verlängert worden. Außer dieser Nebenbahn verbinden 5 Chaussees die Stadt mit den Nachbarorten. Auf der Warthe fährt nur ganz selten einmal aus besonderem Anlaß ein Schiff über Posen hinaus bis Schrimm. Und doch ist die Stadt verhältnismäßig schnell gewachsen (1837: 3131 Einwohner, 1861: 5307 E., 1885: 6333 E., 1905: 6625 E.) und zählt jetzt zu den größeren Städten der Provinz. Da die Eisenbahn jenseits der Warthe vorbeizieht, so kann die fast ganz verschwundene Altstadt auf dem hohen Südufer wohl zu einer modernen Neustadt anwachsen; der Anfang dazu ist schon gemacht.

c) Die Warthestädte unterhalb Posens.

Viel zahlreicher als oberhalb sind die Städte unterhalb von Posen an der westlich gerichteten Warthe von der Welnamündung bis zur Obramündung. Nördlich der Warthe in dem Zwischenstromland zwischen ihr und der parallel laufenden Nege dehnt sich ein großes Inlandsdünengebiet aus, dessen Sandboden mit Kiefernwald bestanden ist.⁴⁾ Den Verkehr durch dieses Waldgebiet hinderte das breite Negebruch an seinem Nordrande. Die ältesten Straßen aus Pommern nach Polen haben dieses Sumpf- und Waldgebiet wohl im Osten und Westen umgangen. Landsberg erblühte als wichtige Paßstadt des westlichen Weges am festen Ufer zwischen dem Nege- und dem Warthebruch; die östliche Straße führte bei Ulsch über die Nege. Die Wartheübergänge dieser beiden Randstraßen lagen also bei Schwerin und Dornik.

An der Welnamündung bei Dornik stand einst ähnlich wie im Wartheknie bei Schrimm eine polnische Starostenburg. Sie wurde im ersten Schwedenkriege zerstört (1656)⁵⁾; nur der ehemalige

1) Nach einer Urkunde vom 1539, Raczyński 1, Nr. 152, Wuttke, Nr. 103; vgl. a. Warschauer 1, S. 241; es werden je drei Brücken in der Richtung nach Posen und Dolzig erwähnt.

2) Wuttke, Urk. 65 (1456) und 115 (1562).

3) Wuttke S. 445; Schmidt 1, S. 371.

4) Vgl. darüber Behrens, P. 2. 1908. (Das große Inlandsdünengebiet im Zwischenstromlande).

5) Wuttke, S. 387.

Burgberg, am Ende des 18. Jahrhunderts im Volksmunde der Königsberg genannt,¹⁾ zeigt noch jetzt ihren Standort an. Etwa 1 km unterhalb der Welnamündung lag an der Warthe eine slawische Ansiedlung, später stara wies (das alte Dorf) genannt.²⁾ Wohl noch im 13. Jahrhundert (vor 1299) wurde im Schutze der Burg am östlichen Welnaufer die deutsche Kolonialstadt erbaut. Der jetzige Stadtplan stammt aus der Neuzeit, da die im Jahre 1814 abgebrannte Stadt nach einem neuen Plane wieder aufgebaut wurde. Sie liegt dicht an der Warthe, ist aber bis auf einen schmalen Streifen hochwasserfrei. Am jenseitigen südlichen Wartheufer ist eine Vorstadt entstanden. Eine Brücke führte schon im Mittelalter über den Fluß, allerdings nicht an derselben Stelle wie heute; im Schwedenkriege wurde sie ebenfalls zerstört, und die Stadt befand sich in einer so traurigen Lage, daß an eine Wiederherstellung nicht zu denken war. Erst unter preussischer Herrschaft wurde eine neue Brücke erbaut (1843/44). Im Jahre 1879 kam eine Eisenbahnbrücke hinzu. Da die Linie Posen-Schneidemühl aber als Nebenbahn keine große Verkehrsbedeutung hat — der Bahnhof liegt übrigens in beträchtlicher Entfernung fast 2 km von der Stadt an der Chaussee nach Rogasen — und auch die Wartheschiffahrt der Stadt wenig Nutzen bringt, so ist Dornik noch immer eine kleine Stadt (4007 Einwohner); aber die Einwohnerzahl wächst. Die im Bau befindliche Eisenbahn nach Samter (Anschluß an die Hauptlinie Posen-Stettin) wird hoffentlich auch das Wachstum der Stadt fördern. Sie hatte eine Blütezeit im Mittelalter. Auch hier wurde besonders die Tuchmacherei betrieben; im Jahre 1458 gehörte Dornik zu den größten Städten in Großpolen.³⁾ Wenn es gelänge, die Salzschätze zu heben, die nach alten Ueberlieferungen der Boden in der Umgegend der Stadt birgt,⁴⁾ so könnte Dornik wohl einen ähnlichen Aufschwung wie im Mittelalter nehmen.

Schwerin (6768 Einwohner), die Stadt am Wartheübergang der westlichen Straße aus Pommern, hat etwas größere Bedeutung als Dornik. Die Nachbarschaft der durch ihre Lage mehr begünstigten neumärkischen Stadt Landsberg an der Warthe (berührt von der Ostbahn) tut ihr Abbruch und hat wohl auch schon in früheren Zeiten ihr Gedeihen gehindert; denn Landsberg besaß seit 1257 das Stapelrecht. Von der ältesten Geschichte Schwerins ist sehr wenig bekannt. Eine Burg hat hier wohl nicht gestanden, da die Stadt zur Starostei Meseritz gehörte. Urkundlich steht fest, daß der Ort vor 1312 Stadtrecht hatte. Seine Lage an der Grenze Großpolens und der Neumark bedingte mehrfachen Wechsel der Landeszugehörigkeit, sodaß der Stadt eine ruhige Entwicklung kaum beschieden war. Die im Jahre 1398 urkundlich zuerst erwähnte Handelsstraße aus Pommern trug wohl am meisten dazu bei, die Stadt zu heben; sie soll sogar zeitweilig auch das Stapelrecht besessen haben.⁵⁾ Im Jahre 1458 stellte sie nur 6 Krieger; Gerberei und Tuchmacherei waren die Hauptgewerbe in der Stadt. Der große Brand von 1590, der fast die ganze Stadt vernichtete, war nur das erste Glied einer langen Kette von Unglücksfällen in den folgenden Jahrhunderten (Schwedenkriege, Pest, Ueberschwemmungen, Brände). Das 19. Jahrhundert vernichtete auch die Tuchindustrie, die durch Einwanderer im 17. Jahrhundert neu belebt worden war. Erst der Bau der Chaussee von Posen nach Berlin (1833) brachte der Stadt wieder mehr Verkehr. Im Eisenbahnetz ist sie ebenso wenig wie Dornik ein wichtiger Punkt, denn die Strecke Bentschen-Landsberg ist keine Hauptlinie, noch viel weniger die Bahn nach Birnbaum.

Birnbaum, das heute durch eine Chaussee mit Driesen verbunden ist, scheint im Mittelalter als Wartheübergang keine Bedeutung gehabt zu haben.⁶⁾ Die Lage der Altstadt zwischen der Warthe

1) Jbl. 1897, 25.

2) Warschauer 1, S. 166.

3) Raczyński 1, Nr. 129. Dornik stellte damals fünfzehn Krieger.

4) Raczyński 2.

5) Schmidt 1, S. 302.

6) Im Jahre 1556 hat König Sigismund August nach einem ihm vorgelegten alten Diplom der Stadt das Recht zur Erhebung des Brückenzolles bestätigt, Warschauer 1, S. 12. Es wäre wertvoll zu wissen, wann die Stadt dieses Privileg zum ersten Mal erhalten hat.

und dem Rügensee, sowie die Anlage zu beiden Seiten einer ostwestlich gerichteten Hauptstraße, endlich der polnische Name Międzychod = Durchgang deuten darauf hin, daß eine längs der Warthe ziehende Straße die Stadt berührte. Diese scheint auch nicht sehr alt zu sein (1378 zuerst erwähnt, 1400 sicher als Stadt bezeugt)¹⁾ und im Mittelalter keine große Bedeutung gehabt zu haben (1458 stellte sie nur vier Mann). Erst die zweite deutsche Einwanderung brachte der Stadt soviel Zuzug, daß eine vollständig neue Stadt neben der alten entstand (um 1671)²⁾ Im Jahre 1731 erfolgte nochmal eine Vergrößerung durch die Anlage der Lindenstadt südwestlich von der Altstadt.³⁾ Die am Ende des 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts in großer Blüte stehende Tuchindustrie ging hier ebenso wie in den anderen polnischen Städten nach 1818 ein. Trotzdem hat die Einwohnerzahl beständig, wenn auch langsam zugenommen, da Birnbaum Kreisstadt wurde; am Verkehr hatte sie nur bescheidenen Anteil; 1887 erst wurde sie an das Eisenbahnetz angeschlossen. Eine zweite Bahnlinie geht seit kurzer Zeit von hier nach Samter. Da auch industrielle Tätigkeit beginnt, so wird die Stadt bei ihrer Lage an der Warthe sich leicht entwickeln können.

Außer den beiden erwähnten Randstraßen führten offenbar schon ziemlich früh auch Handelsstraßen quer durch das große Waldgebiet zwischen Warthe und Nege hindurch. Den Städten an den Pässen des Negebruches, Driesen, Gilehne und Czarnikau entsprechen die Warthestädte Zirke, Wronke und Obersitzko. Die besten Aussichten auf eine gedeihliche Entwicklung hat von den Warthestädten unterhalb Posen's Wronke; denn die schon im Mittelalter so wichtige Straße, die hier, wo feste Ufer nahe aneinander treten, die Warthe kreuzte, aus Pommern (Stettin) nach Posen und Krakau — in beiden Städten gibt es eine Wronker-Straße, im mittelalterlichen Posen hieß das nördliche Stadttor Wronker Tor⁴⁾ — ist im 19. Jahrhundert (1848) durch die wichtige Eisenbahn Posen—Kreuz—Stargard, jetzt Breslau—Stettin, als Verkehrsweg erneuert worden, sodaß Wronke eine der ersten Städte in der Provinz war, die Bahnverbindung erhielten; nach Südosten zum Bahnhof hin ist ein räumliches Wachstum der Stadt deutlich zu erkennen. Da sie auch mit den Nachbarstädten durch Chaussees verbunden wurde, so blühte sie rasch auf und erhielt auch Industrie. Diese hätte sich noch besser entwickeln können, wenn der 1852 eröffnete Braunkohlenbergbau nicht nach kurzer Zeit hätte wieder eingestellt werden müssen. Seit 1894 befindet sich hier eins der größten Zentralgefängnisse Deutschlands. Da die Stadt im Jahre 1458 zehn Krieger stellte, so muß sie schon im Mittelalter ziemlich groß gewesen sein; sie war im 16. Jahrhundert eine der Grenzzollstätten. Am rechten Wartheufer liegt die sogenannte Vorstadt, früher eine selbständige Landgemeinde (Zamoszt); sie stellt wahrscheinlich die alte slavische Siedlung dar, neben der schon im 13. Jahrhundert (vor 1279) die deutsche Kolonialstadt erbaut wurde.

Von den beiden östlich und westlich von Wronke gelegenen Städten Obersitzko und Zirke ist die erste heute eine unbedeutende Ackerstadt von 1521 Einwohnern; sie hat eine Art Schutzlage an der Zamamündung. Im Mittelalter stand hier eine Kastellansburg; ein sehr kleiner Burgberg ist noch heute vorhanden. Aber die Stadt, die daneben entstand, scheint nicht recht in die Höhe gekommen zu sein, sodaß im Jahre 1638 mit Hilfe der einwandernden Protestanten von dem Grundherrschaften eine Neugründung vorgenommen wurde. Die Neustadt ist im Stadtplan deutlich zu erkennen. Zirke (3024 Einwohner) gehört ebenfalls zu den jüngeren Städten (1388 zuerst erwähnt), war aber im Mittelalter nicht ganz unbedeutend (1458 stellte es 6 Mann). Mehr Bedeutung als das seit 1832 bestehende Landgestüt hat heute für die Stadt der Handel mit Holz, Kartoffeln und Spiritus, zumal die Warthe einen be-

1) Warschauer 1, S. 10.

2) Im Stadtplan deutlich zu erkennen, südöstlich von der Altstadt am nördlichen Ufer des Rügensees.

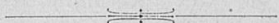
3) Nach mündlicher Mitteilung des Herrn Archivrats Warschauer.

4) Warschauer 2, S. 52, 64; Jbbl. 1897, 16.

quemen Transport der Güter ermöglicht. Das Holz, das die benachbarten großen Forsten liefern, wird zum Teil schon in der Stadt durch zwei Dampfschneidemühlen verarbeitet. Die Braunkohलगewinnung in der nächsten Umgebung ist leider sehr zurückgegangen. Die erst neuerdings hergestellte Eisenbahnverbindung (Birnbaum—Samter) wird der Stadt wohl wieder etwas aufhelfen. Der Stadtplan zeigt außer dem regelmäßigen Kolonialschema (sehr großer Markt) im Südosten jenseits eines Grabens eine langgestreckte Vorstadt längs der Chaussee nach Wronke; jenseits der Warthe liegt die sogenannte Sandvorstadt. In dem freundlichen Stadtbild tritt die große ehemalige Klosterkirche besonders hervor.

Außer den genannten haben zeitweise noch zwei Städte an der Warthe zwischen Dornik und Schwerin gelegen, nämlich im Mittelalter Stobniża¹⁾, etwa 7 km östlich von Obersitzko, und im 18. Jahrhundert Neubrück, polnisch Wartosław,²⁾ etwa ebenso weit westlich von Wronke. Beide Orte sind jetzt glücklicherweise wieder Dörfer.

Berichtigung. S. 18, Z. 15 lies: Wronke statt Samter.



1) 1458 unter den großpolnischen Städten genannt; sonst ist der Ort nur als Dorf bekannt, Maczynski 1, S. 181; Schmidt 1, S. 233.

2) 1781 begründet, Warschauer 1, S. 160.

Literaturverzeichnis.

1. Die Befestigung und Verteidigung der deutsch-russischen Grenze. Von einem deutschen Offizier, Berlin 1901.
2. C. d. = Codex diplomaticus Majoris Poloniae ed. cura Societatis Literariae Poznaniensis. tom. I—IV 1877—81, tom. V 1908 Poznaniae.
3. Fbl. = Familienblätter, Sonntagsbeilage zur Posener Zeitung.
4. (Hampke), Posens Handel und Industrie und die Posener Handelskammer 1851—1901. Festschrift der Handelskammer zu Posen 1901.
5. Hellmann, Gustav, 1, Regenkarte der Provinzen Westpreußen und Posen. Mit erläuterndem Text und Tabellen. Berlin 1900.
6. Hellmann 2, Die Niederschläge in den norddeutschen Stromgebieten. 3 Bde., Berlin 1906.
7. Jaffé, Moriz, Die Stadt Posen unter preussischer Herrschaft. Schriften des Vereins für Sozialpolitik, 119. Bd., 2. Teil. Leipzig 1909.
8. Kantecki, Maximilian, Schrimm im Mittelalter. Programm, Schrimm 1886.
9. Klöden, K. F., Beiträge zur Geschichte des Oderhandels, 1.—7. Stück, Frankfurt a. O. 8. Stück, Stettin. Programme der Gewerbeschule zu Berlin 1845—51.
10. (Kohle, J.) Verzeichnis der Kunstdenkmäler der Provinz Posen. Im Auftrage des Provinzialverbandes bearbeitet von J. Kohle, Bd. 1—4, Berlin 1896—98.
11. Kremmer, Martin, Vom Werdegange unserer Provinzialhauptstadt Posen. Aus dem Posener Lande II, 1907.
12. Lukaszewicz, Joseph, Historisch-statistisches Bild der Stadt Posen (968—1793). Aus dem Polnischen übersetzt von L. Königk. Revidiert und berichtigt von Professor Dr. Tiesler. 2 Bde., Posen 1878.
13. Maas, G., Über Talbildungen in der Gegend von Posen. Jahrbuch der Kgl. Preuß. Geol. Landesanstalt und Bergakademie zu Berlin f. d. Jahr 1898, Berlin 1899.
14. OW. = Oderstromwerk: Der Oderstrom, sein Stromgebiet und seine wichtigsten Nebenflüsse. 3 Bde., 1. Bd. Tabellen, 1. Atlas, Berlin 1896.
15. Partsch, Joseph, Schlesien. Eine Landeskunde für das deutsche Volk auf wissenschaftlicher Grundlage, Bd. 1, Breslau 1896.
16. Primers, Rodgero, Der große Brand von Posen am 15. April 1803. Zeitschrift der Histor. Ges. f. d. Prov. Posen, Bd. 19, 1904.
17. P. L. = Aus dem Posener Lande, Blätter für Heimatkunde hrsgg. von Paul Beer.
18. P. N. N. = Posener Neueste Nachrichten; P. Z. = Posener Zeitung.
19. Raczyński, Eduard, 1, Codex diplomaticus Majoris Poloniae (1136—1597), Posen 1840.
20. Raczyński 2, Wspomnienia Wielkopolski. 2 Bde., Posen 1842.

21. Ratzel, Friedrich, Anthropogeographie, 2 Bde., Leipzig 1890/91.
22. Riedel, Codex diplomaticus Brandenburgensis I, 23; III, 3. Berlin 1861, 62.
23. Roepell, Richard, Geschichte Polens, 1. Teil, Hamburg 1840.
24. Rogalla von Bieberstein, A., Die strategischen Verhältnisse Deutschlands Rußland gegenüber. Nord und Süd, 48. Bd. 1899.
25. Schmidt, Erich, 1, Geschichte des Deutschtums im Lande Posen unter polnischer Herrschaft Bromberg 1904.
26. Schmidt, 2, Zur Geschichte des Wartheverkehrs in polnischer Zeit. Historische Monatsblätter 1, 1900.
27. Schmoller Gustav, 1. Die Handelsperre zwischen Brandenburg und Pommern im Jahre 1562. Zeitschrift für Preußens Geschichte und Landeskunde, 19. Jg., Berlin 1882.
28. Schmoller 2, Studien über die wirtschaftliche Politik Friedrichs des Großen und Preußens überhaupt von 1680—1786. Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reich, 8. Jg., Leipzig 1884.
29. Schottmüller, Kurt, Handel und Gewerbe im Regierungsbezirk Posen bis zum Jahre 1851. Festschrift der Handelskammer zu Posen 1901.
30. Schulte, Wilhelm, Die Schrodka. Ein Beitrag zur ältesten Geschichte der Stadt Posen Zeitschrift der Histor. Ges. für die Provinz Posen, Bd. 22, 1907.
31. Seibt, Gustav, Die Wartheschiffahrt. Schriften der Ver. f. Sozialpolitik, C, I, Leipzig 1903.
32. Warschauer. Adolf, 1, Die städtischen Archive in der Provinz Posen. Mitteilungen der Königl. Preuß. Archivverwaltung, Heft 5, Leipzig 1901.
33. Warschauer 2, Stadtbuch von Posen, Bd. 1, Sonderveröffentlichungen der Hist. Ges. f. d. Prov. Posen I, Posen 1892.
34. Warschauer 3, Überblick über die Geschichte der Stadt Posen. Führer durch Posen, Posen 1888, Neudruck 1896.
35. Warschauer 4, Die Überschwemmungen in der Stadt Posen in den früheren Jahrhunderten Zeitschrift der Hist. Ges., Bd. 5, 1890.
36. Wuttke, Heinrich, Städtebuch des Landes Posen, Leipzig 1864. 2. (Titel-)Aufl. 1877.
37. Z. = Zeitschrift der Historischen Gesellschaft für die Provinz Posen, seit 1885, vorher: Zeitschrift für Geschichte und Landeskunde der Provinz Posen, seit 1882.

Inhalt.

Einleitung.

I. Die Warthe.

- 1) Wasserführung, 2) Wechsel der Wasserstände, 3) Hochfluten,
- 4) Abflußhindernisse, 5) Frostschluß, 6) Beschaffenheit des Flußbettes, 7) Geschichte der Wartheschifffahrt.

II. Die Warthestädte.

- a) Posen. 1) Das Talfreuz bei Posen, 2) die slavische Siedlung, 3) die beiden deutschen Kolonialstädte, 4) die Blütezeit im Mittelalter, 5) räumliches Wachstum, 6) Niedergang im 17. und 18. Jahrhundert, 7) Posen unter preussischer Herrschaft, 8) die Entwicklung zur Großstadt, 9) Posen als Festung.
- b) Die Warthestädte oberhalb Posens. 1) Neustadt a/W., 2) Schrimm.
- c) Die Warthestädte unterhalb Posens. 1) Dornik, 2) Schwerin, 3) Birnbaum, 4) Wronke, 5) Obersiebo, 6) Zirke, 7) Stobniga und Neubrück.

Literaturverzeichnis.

Inhalt.

Einleitung.

I. Die Warthe.

- 1) Wasserführung, 2) Wechsel der Warthe,
- 4) Abflußhindernisse, 5) Frostschluß,
- Flußbettes, 7) Geschichte der Wartheid

II. Die Warthestädte.

- a) Posen. 1) Das Talfreuz bei Posen, 2)
- 3) die beiden deutschen Kolonialstädte
- Mittelalter, 5) räumliches Wachstum,
- und 18. Jahrhundert, 7) Posen unter
- 8) die Entwicklung zur Großstadt, 9)
- b) Die Warthestädte oberhalb Posens.
- 2) Schrimm.
- c) Die Warthestädte unterhalb Posens. 1)
- 3) Birnbaum, 4) Bronke, 5) Oberj
- nitz und Neubrück.

Literaturverzeichnis.

© The Tiffen Company, 2007

TIFFEN® Gray Scale



11000

1. The first part of the report is a general description of the project and its objectives. It includes a brief history of the project and a statement of the problem to be solved. The second part of the report is a detailed description of the methods used in the study. This includes a description of the experimental design, the data collection procedures, and the statistical methods used to analyze the data. The third part of the report is a discussion of the results of the study. This includes a description of the findings and a comparison of the results with previous studies. The fourth part of the report is a conclusion and a list of references.

11000