

Es gab aber noch andere Schwierigkeiten, mit welchen der Kaufmann im Mittelalter zu kämpfen hatte, und die aus dem Niederlagsrechte hervorgingen, mit welchem manche Städte begabt waren. Dies Recht, von ganz eigenthümlicher Natur, bedarf einer besonderen Darstellung. Sein Ursprung geht bis auf die Zeit Karls des Großen hinauf. Im Jahre 805 bestimmte er, daß Kaufleute, welche die Länder der Slaven und Awaren bereisen, mit ihren Handelswaaren nicht weiter vorschreiten sollten, als bis Bardewik, Schesla, Magdeburg, Erfurt, Hallstadt, Pfreint, Regensburg und Enns, lauter Grenzburgen des damaligen fränkischen Reichs gegen die gedachten Völker. Waffen und Brustharnische sollten sie aber nach diesen Orten nicht bringen, bei Strafe der Confiscation aller ihrer Habe ¹⁾. — Jedes Gesetz im Mittelalter bezog sich auf eine alte Gewohnheit, und das war auch hier der Fall. Schon in den Commentarien des Julius Cäsar wird einer alten Ge-

¹⁾ B. J. Herold Origin. et Antiq. German. p. 294. Fr. Lindenbrog. Cod. Legum antiquar German. Lib. III. c. VI. Leuber Disquisit. Stapulae Saxon. num. 1630. Melch. Goldast Constitut. Imperial. III. 130. cap. VII. Car. le Cointe Annal. Eccles. Francor. VII. §. 71. p. 47. J. G. Eccardi Legib. Francor. Salicis et Ripuar. c. addition. 179. 180. P. Georgisch Corp. juris Germ. antiqui 697. Gründl. Widerlegung des Straßenzwanges 2c. Beilage III. p. 19. Eichhorn Staats- und Rechtsgeschichte §. 105. Note c.

wohnheit gedacht, der zufolge aller Handelsverkehr mit fremden Ländern nur auf gewisse eigens dazu bestimmte Grenzorte angewiesen war. Es galt demnach nicht, Neues einzuführen, sondern nur eine alte Gewohnheit zu regeln, und den veränderten Verhältnissen gemäß in Anwendung zu bringen.

Der gesammte fränkische Ausfuhrhandel nach Norden und Osten erhielt durch diese Verordnung einen eigenthümlichen Character. Kein Kaufmann in Deutschland konnte von nun an die Wenden- und Aarenländer mit Waaren bereisen; er mußte mit denselben nach einem der genannten Plätze, und sie dort zum Verkauf stellen, wo alsdann die Wenden u. s. w. sich versammeln und einkaufen konnten. Die gesammte Ausfuhr des Landes nach den Wendenländern kam demnach in diesen Plätzen zum Verkauf, wodurch der Verkehr in ihnen ungemein wachsen mußte. Ob ein Kaufmann aus dem Innlande das, was er an die Slaven nicht verkaufte, wieder zurückführen durfte, oder an Kaufleute des Platzes verkaufen mußte, ergibt sich nicht. Wahrscheinlich war die Praxis in den einzelnen Orten verschieden, je nachdem ihre Privilegien lauteten. Nothwendig aber mußten die an einem solchen Plage einheimischen Kaufleute vor allen andern in Bezug auf den Handel mit dem Auslande wesentliche Vorzüge genießen.

Aber auch die ganze Einfuhr aus dem Auslande kam in diesen Orten zum Verkauf. Zwar war es den wendischen Kaufleuten nicht verboten, ihre Waaren weiter in das Innere zu führen; allein so rüstig diese auch den Seehandel betrieben, so scheint es doch, als ob nicht viele sich mit dem Landhandel beschäftigten. Das Meiste haben die Deutschen wohl selber im Wendenlande aufgekauft und nach Deutschland geführt. Da jetzt keine Waaren in das Wendenland zum Verkaufe geführt werden konnten, so war ein Handel, der wohl größtentheils nur im gegenseitigen Austausch der Producte bestehen mochte, nur in den genannten Grenzplätzen mit den sich daselbst einsindenden Wenden möglich, innerhalb ihres Landes aber konnte nur gegen baare Bezahlung, oder vielleicht auch gegen Anweisung auf künftig in den Grenzplätzen ihnen zu liefernde Waaren, gehandelt werden. Dies wurde aber den

in den Grenzplätzen wohnenden Kaufleuten am leichtesten. Immer aber ging die Einfuhr über diese Plätze, und wurde durch Vermittelung ihrer Kaufleute deutsches Eigenthum. Es waren die Pforten des Wendenlandes, welche durch diese Bestimmung selber zu großer Macht erwuchsen. Im Jahre 847 bestätigte Kaiser Lothar I. das obige Kapitulare Karls des Großen fast wörtlich ¹⁾.

Die Einrichtung muß aber für die deutschen Kaufleute viel Unbequemes gehabt haben. Zwar war es einem christlichen Kaufmanne nicht untersagt, das Wendenland zu bereisen, aber nicht mit Waaren. Nur gegen Baarzahlung, das heißt Zuwegung einer Quantität Goldes oder Silbers, konnte er mit den Wenden einen Handel abschließen, wenn ihm die wendischen Handelsleute und Einrichtungen nicht etwa Hindernisse in den Weg legten, und doch war edles Metall selten, und der Vortheil beim Tauschhandel größer. Längst schon mochte es erwünscht geschienen haben, einen solchen Handel mit den Wenden unmittelbar in ihrem eigenen Lande zu eröffnen; allein die gesetzliche Vorschrift stand dem entgegen. Ein Schmuggelhandel hat ohne Zweifel stattgefunden, war aber gewagt, unbequem und gefährlich. Deshalb mögen die Kaufleute wohl darauf angetragen haben, die Vorschrift abzuändern. Dies würde in jener Zeit, die ein auf altes Herkommen gestütztes Gesetz so hoch achtete, nicht leicht gewesen sein, hätte man nicht einen Ausweg gefunden, nämlich durch eine Declaration nachzuhelfen. Karl der Kahle war es, der nach dem Jahre 870 folgende Erläuterung gab:

Zur Erläuterung des Kapitels Karls des Großen: Von Handelsleuten, bis zu welchen Orten des Reichs sie gehen sollen. — Weil in vorerwähnten Kapitularien enthalten ist im 3ten Buche Kap. 25., daß keiner ohne königliche Erlaubniß Harnische oder Waffen einem Fremden geben oder verkaufen soll, und in eben dem Buche Kap. 6. die Orte des Reichs

¹⁾ Melch. Goldasti Haimensfeldii Collect. Consuetudin. et Legum Imperialium p. 118. Ejusdem Collect. Constitut. Imperial. P. III. 136. Confer. p. 132. lin. 10.

bezeichnet sind, bis zu welchen Handelsleute Harnische und Waffen einem Fremden geben oder verkaufen sollen, so daß, wenn gefunden würde, daß sie sie weiter gebracht und verkauft hätten, alle ihre Habe verfallen sein sollte u. 1).

Somit erhielt also jenes Gesetz die Bedeutung, daß darin nur der Verkauf der Waffen verboten, und die Orte angegeben seien, bis zu welchen es erlaubt war, diese zu bringen. Das war keinesweges der Sinn der früheren Verordnung, welche ausdrücklich die Orte angiebt, bis zu welchen Handelsleute mit ihren Waaren (*cum suis negotiis*) gehen durften, und deutlich ausspricht, daß Waffen nach diesen Orten gar nicht zum Verkauf gebracht werden sollten (*ut arma et brunias non ducant in illis locis*). Gewiß ein deutlicher Beweis, daß man der älteren Vorschrift einen andern Sinn abgewinnen wollte, als der in ihr lag. Indessen war diese nicht aufgehoben, und so kam es darauf an, das Gesetz und seine kaiserliche Erläuterung mit einander zu vereinigen. Die genannten Grenzorte fanden das Auskunftsmittel darin, daß sie jeden deutschen und wendischen Kaufmann nöthigten, seine Waaren nur bis zu ihnen zu bringen, und sie dort zu verkaufen, während sie selber Waaren, nur öffentlich keine Waffen, — in das Ausland führten, und andere von dort zurückbrachten, denn dies war nach Karls des Kahlen Erläuterung stillschweigend als nicht verboten anerkannt. Wahrscheinlich hat Hamburg um diese Zeit das Recht von Schesla erhalten. Diese Städte nannten dies Recht das Niederlagsrecht, und hielten es von da ab in großer Strenge aufrecht. Sie hatten damit das Monopol des ausländischen Handels erhalten, und zogen auch von dem inländischen keinen unbedeutenden Gewinn. Daher stiegen Bardewiek, Hamburg, Magdeburg, Erfurt u. s. w. zu einer vorher kaum geahneten Macht.

1) Caroli Calvi Reg. et Imper. Capit. Tit. XXXI. Edicti Pistensis Cap. XXV. Collectio Jac. Sirmondi adit. Paris an 1623 p. 322. Steph. Baluzii Collect. Capitul. R. Francorum edit. Paris 1677 T. II. Tit. XXXVI. cap. XXV. p. 186.

In der That bestätigte auch Kaiser Otto II. im Jahre 975 den Kaufleuten zu Magdeburg das Recht, wie sie es schon von seinem Vater hatten (*qualiter noster pius genitor suis temporibus concessit habere*), daß sie in seinem Reiche, nicht allein in den christlichen, sondern auch in den heidnischen Regionen, hin und zurück gehen können ohne alle Belästigung und überall zollfrei, außer zu Mainz, Cöln, Liela und Bardewiek¹⁾. Es bestätigt dies vollkommen das Gesagte. Hätte Karls des Kahlen Erklärung den Sinn gehabt, oder vielmehr, hätte man diese Deutung zugelassen: nur Waffen dürfen bis zu den genannten Grenzorten gebracht werden, andere Waaren können auch weiter gehen, so hätten alle Städte dazu die Erlaubniß gehabt, obgleich es deren noch nicht viele gab. In diesem Falle wäre es nicht nöthig gewesen, dies Recht den Kaufleuten von Magdeburg noch besonders beizulegen. Allein sie nahmen es bloß für sich in Anspruch, und handelten demgemäß. Um jeder Einrede vorzubeugen, ließen sie es sich jetzt, nachdem sie es wohl schon hundert Jahre ausgeübt hatten, als ein ihnen eigenthümliches bestätigen, und waren nun gegen jeden Einspruch gesichert. Wir entnehmen zugleich hier, daß der Handel der Stadt sich bis Mainz und Cöln am Rheine erstreckte, und wenn er so weit sich in das Innere von Deutschland erstreckte, so ist er gewiß im Wendenlande auf ein noch größeres Territorium ausgedehnt worden; denn hier theilte es seinen Handel nur mit Hamburg, das dazu eben so berechtigt war, und Erfurt.

Allein beide Städte blieben nur Grenzorte, so lange die deutsche Eroberung nicht weiter gegen Osten fortgeschritten war. Am Frühesten rückte die deutsche Grenze im Süden vor, und Erfurt hörte viel früher auf, Grenzstadt zu sein, als Magdeburg. Es kam indessen eine Zeit, wo die deutsche Grenze von der Elbe bis zur Havel reichte, und durch die

1) Gerken, Cod. V. 63. — *Quod ubique in nostro regno non modo in cristianis sed etiam in barbaricis regionibus tam eundi quam redeundi licentia sit sine ullius molestia.*

Grenzbürgen Werben, Havelberg, Schollehne, Hohennauen, Rathenow, Mylow, Prizerbe, Plaue, Brandenburg besetzt wurde. Sie zog sich an der Plane fort zu den Grenzbürgen Neckahn, Golzow, Belzig u. s. w. Zu dieser Zeit hörte Magdeburg auf, eine Pforte für das Wendenland zu sein, und jetzt wurde es, wie es scheint, Brandenburg, dessen schwankender, lange unentschiedener Besitz es jedoch zu keiner festen Einrichtung kommen ließ. Magdeburg aber, wie Erfurt, verloren damit ihre große Bedeutung für den slavischen Handel, denn ihre Kaufleute blieben jetzt nicht mehr die einzigen, die ihn betrieben, noch konnten die Wenden ihre Waaren ausschließend auf ihre Märkte bringen. Beides mußte von selber auf östlicher gelegene Städte übergehen. Auch war es jetzt schwer zu verhindern, daß Kaufleute ihre Waaren aus Deutschland nur bis nach Erfurt und Magdeburg brachten. Dennoch suchten beide Städte ihr Recht aufrecht zu halten, so weit es möglich war, und ließen keinen Kaufmann durch ihre Städte ziehen, ohne ihn zu zwingen, seine Waaren wenigstens drei Tage lang zum Verkauf zu stellen, und zwar nur für die Einwohner dieser Städte. Ja sie zwangen ihn sogar, seine Waaren ihnen sämmtlich zu verkaufen, und nur mit denen vorwärts zu ziehen, die er von ihnen gekauft hatte, wozu er sich jedoch Fuhrwerke und Schiffe ihrer Stadt bedienen mußte. Mehr oder weniger modificirten sich diese Forderungen theils örtlich, theils im Laufe der Zeit, aber dies so abgeänderte Recht hieß nun auch das Niederlagsrecht. Dagegen versuchten die neuen Pforten des Wendenlandes sich in den Besitz der früheren Niederlagsrechte von Magdeburg und Erfurt zu setzen, so weit es die Umstände gestatteten. Brandenburg war zu oft in wendischen Händen, als daß sich dies Recht genugsam ausbilden konnte. Besser gelang es in Luckau, das in deutschem Besitze blieb. Auch Perleberg scheint sich das Recht um diese Zeit erworben zu haben.

Noch später, gegen das Jahr 1184, reichte die deutsche Grenze bereits im Norden der Finow bis zur Oder und von hier zur Ober-Havel und Spree, mit den Grenzbürgen und Städten Oderberg, Zehdenick, Liebenwalde, Bdkow, Spandau,

Köln, Kybick, Wusterhausen, Mittenwalde. — Brandenburg hörte auf, an das Wendenland zu grenzen, Köln wurde dagegen die Pforte für das Wendenland, und das Niederlagsrecht von Brandenburg ging auf dasselbe über. Letzteres behielt bei der unvollständigen Ausbildung desselben nur einen Rest davon. Im Norden erhielt Oderberg das Niederlagsrecht als Pforte für Pommern. Nach der zu Anfang des zwölften Jahrhunderts erfolgten Eroberung des Barnim wurde das Niederlagsrecht von Köln mit dem gegenüber gelegenen Berlin getheilt, in der Art, daß es Berlin ausübte, von den Einkünften und Vortheilen aber einen Theil an Köln überließ.

Um die Mitte des 13ten Jahrhunderts hatten die Markgrafen von Brandenburg sich auch in den Besitz des Landes Lebus gesetzt, und nun begrenzte die Oder von Oderberg an bis zur Lausitz ihre Staaten. Köln und Berlin hörten auf, Grenzorte zu sein. Ihr Niederlagsrecht verwandelte sich in ein ähnliches, wie das Magdeburgische, das Grenz-Niederlagsrecht erhielt Frankfurt an der Oder. Es ist dies wahrscheinlich zwischen 1250 und 1253 geschehen, denn vor 1250 war Frankfurt nicht Grenzort, und 1253 besaß es die Niederlage schon. Ob es bereits zur schlesischen Zeit eine Niederlage hatte, ist allerdings nicht bekannt, doch unwahrscheinlich. Daß es 1211, 1238 und 1243 keine Niederlagsrechte besaß, läßt sich mit Bestimmtheit nachweisen. Guben aber hatte schon zu dieser Zeit das Niederlagsrecht für Heringe und Salz, und behielt es auch zur deutschen.

Bald darauf erwarben die Brandenburgischen Markgrafen auch die Neumark, und nunmehr hörte auch Frankfurt auf, ein Grenzort zu sein. Es behielt indessen von seinen Niederlagsrechten das Meiste bei; das Grenz-Niederlagsrecht aber rückte nunmehr nach Landsberg an der Warthe, welches bereits 1257 das Recht erhielt, und Grenzpforte gegen Polen wurde, jedoch nicht, ohne mannigfach von Frankfurt in seinen Rechten beschränkt zu sein.

Nach unserer Darstellung war das Niederlagsrecht deutscher Entstehung, und wirklich zeigt sich auch nicht, daß es in den slavischen Ländern irgend wo vorhanden gewesen sei, als

bis die Städte dieser Gegenden deutsches Recht erhielten. Erst jetzt lernten ihre Fürsten das Niederlagsrecht kennen, und da sie Städte im Besitz desselben sahen, welche meistens im Binnenlande lagen, so versahen sie willkürlich in ihren Landen solche Städte damit, von welchen sie wünschten, daß sie mit den Städten des Auslandes rivalisiren möchten, ohne Rücksicht auf die ursprüngliche Bestimmung, weil sie erkannten, daß Handelsstädten allerdings ein großer Vortheil dadurch zugewendet würde. Hatten jene Städte Hamburg, Magdeburg, Erfurt, die Städte in der Mark Brandenburg und der Lausitz für ihre Niederlage eine Art von historischer Berechtigung als ehemalige Grenzpfosten, so verdankten dagegen die in Schlesien, Pommern und Polen dieselbe nur dem Privilegium ihrer Landesherren.

Ehe wir nun die auf die Handelsgeschichte des Mittelalters im höchsten Grade influirenden Niederlagsrechte näher betrachten, wird es nöthig sein, diejenigen Städte des nordöstlichen Deutschlands aufzuzählen, welchen dieses Recht zustand, da es ohnehin an einer solchen Nachweisung noch gänzlich fehlt. Wir nehmen zugleich das benachbarte Polen und Preußen mit.

1) Hamburg. Wahrscheinlich wurde das Niederlagsrecht von Schesla auf Hamburg übertragen. Der Ort Schesla (auch Schessa genannt), wird außerdem wenig genannt, verschwindet früh, und seine Lage ist ungewiß. Am wahrscheinlichsten lag er an der Luhe, da, wo jetzt der sogenannte Tollenspieler liegt. Freilich finden wir diesen jetzt nördlich von der Elbe, allein diese floß ursprünglich nicht hier, sondern hat erst im 14ten Jahrhundert ihren Lauf so geändert, daß sie in das alte Bett der Luhe gerieth, wodurch die gedachte Stelle nördlich von ihr zu liegen kam, während sie vorher noch vom südlichen Elbufer entfernt blieb. Es ist dies eine uralte Zollstelle, wo ein Ort in älteren Zeiten lag, der Eslingen hieß; vielleicht ist Schesla der ursprüngliche Name¹⁾. Andere haben Celle dafür genommen, dies ist aber wahrscheinlich das

¹⁾ N. Staphorst Hist. Eccles. Hamburg. dipl. I. 303.

alte Kiellun, und darum davon verschieden. Perz nimmt das Dorf Schessel nordöstlich von Verden und Rothenburg dafür an ¹⁾. Wie dem auch sei, so ist so viel gewiß, daß der Ort sehr bald sein Niederlagsrecht verloren haben muß, denn sonst wäre er später nicht in solche Vergessenheit gerathen. Zum letztenmale wird er 847 genannt, wo er das Niederlagsrecht noch besaß. Die Verhältnisse der Hamburger Niederlage sind bis jetzt nicht genugsam erörtert.

2) Erfurt. Erhielt sein Niederlagsrecht 805 von Karl dem Großen. Auch nachdem Erfurt aufgehört hatte, Grenzplatz zu sein, waren doch alle Handels- und Fuhrleute gezwungen, alle Güter, welche durch Thüringen gehen mußten, über Erfurt zu führen, und sie daselbst drei Tage lang feil zu bieten ²⁾.

3) Magdeburg. Erhielt sein Niederlagsrecht ebenfalls 805 von Karl dem Großen, und übte dasselbe mit großer Strenge noch bis in späten Zeiten aus.

4) Leipzig. Erhielt das Niederlagsrecht erst 1507 vom Kaiser Maximilian I., mit der Bestimmung, daß innerhalb 15 Meilen Entfernung rings um Leipzig kein Jahrmart, Messe oder Niederlage gehalten werden sollte.

5) Prag. Zu welcher Zeit und von wem Prag das Niederlagsrecht erhalten, vermag ich nicht anzugeben. Zu Karl IV. Zeit war es bereits in dessen Besitze.

6) Freiberg. Hat das Niederlagsrecht seit alten Zeiten, auch durfte aus dortiger Gegend kein Wagen nach Böhmen anders als über Freiberg gehen. Die älteste bekannte Bestätigung rührt vom Markgrafen Friedrich von Meißen vom Jahre 1318 her ³⁾.

7) Pirna. Erhielt vom König Johann von Böhmen in der ersten Hälfte des 14ten Jahrhunderts das Recht der Niederlage für Getreide, Heringe und Fische ⁴⁾. Sie hörte auf, als Pirna sächsisch wurde.

1) Monum. Hist. Germ. III. 133. not. 2. — 2) v. Ledebur, Neues Archiv I. 113. f. — 3) Horn, Handbibliothek 741. — 4) Fischer, Geschichte des deutschen Handels II. 276. 285.

8) Dresden. Schon vor 1292 maachte sich Dresden an, diejenigen Güter, welche nach Pirna gingen und von da kamen, Niederlage halten zu lassen; 1292 kam auch darüber ein Vergleich zu Stande, doch muß die Praetension nicht aufrecht zu halten gewesen sein. Im Jahre 1455 aber ertheilte Kurfürst Friedrich II. der Stadt die Niederlags-Gerechtigkeit für alle Güter, die in das Königreich Böhmen geführt werden sollten ¹⁾.

9) Perleberg. Wann die Stadt die Niederlags-Gerechtigkeit erhalten, und von wem, ist unbekannt, ja wir besitzen bis jetzt kein urkundliches Zeugniß darüber, daß sie sie überhaupt gehabt habe. Bekmann versichert es, indem er angiebt, daß die bei Wittenberge vorbei passirenden Waaren daselbst ausgeladen, und mit Prahmen nach Perleberg gebracht worden seien, wo sie einige Tage hätten liegen müssen, und dann von den Städten abgeholt worden wären ²⁾.

10) Brandenburg. Auch hier ist unbekannt, wann und von wem das Niederlagsrecht ertheilt worden ist. Die Stadt war aber urkundlich 1455 im Besiz desselben, und alle zu Wasser ankommende Waaren mußten bis an den dritten Sonnenschein Niederlage und Feilung halten, d. h. drei Tage lang zum Verkauf gestellt werden. Es geschah dies vor der Neustadt am Mühlendamm ³⁾. Auch war dies noch um die Mitte des 18ten Jahrhunderts eben so.

11) Berlin und Kölln. Letztere Stadt hat das Niederlagerecht wahrscheinlich um 1184 erhalten, und dann entweder vom Markgrafen Otto I. oder von Albrecht II. Wir haben schon oben angegeben, daß es bald nachher auf Berlin übertragen wurde. Alle Kaufmannswaaren mußten niedergelegt werden, sie mochten zu Lande oder zu Wasser kommen.

12) Luckau. Wann die Stadt die Niederlage erhalten, und von wem, ist ungewiz. 1290 war sie im Besitze derselben ⁴⁾. 1382 bestätigte König Wenzel die Niederlage in sol-

¹⁾ Went, Gesch. v. Dresden. 18. 20. f. — ²⁾ Bekmann, Beschreib. d. Mark Brandenb. V. II. II. 52. — ³⁾ Büschings Magazin für die neuere Historie, Geographie &c. XIII. 464. — ⁴⁾ Wilkii Ticemannus c. d. p. 88.

chen Ausdrücken, als ob sie erst eingerichtet worden wäre ¹⁾. Sie galt für alle Kaufmannswaaren.

13) Guben. Hatte eine Niederlage von Salz und Heringen. 1286 wurde sie von Heinrich, Markgraf zu Meissen, bestätigt ²⁾. Der Sache nach finden wir sie schon 1211 und 1235 als vorhanden ³⁾.

14) Görlitz. Erhielt 1339 vom Könige Johann von Böhmen das Niederlagsrecht für allen Wein, der durch die Kreise Görlitz und Bautzen geführt werden würde. Das Recht wurde 1356 vom Kaiser Karl IV. bestätigt ⁴⁾.

15) Zittau. Erhielt 1469 vom Könige Matthias das Recht der Niederlage von Heringen und allen gesalzenen Sonnensfischen, welche aus dem Norden nach Böhmen geführt werden würden ⁵⁾.

16) Anclam. Wann die Stadt das Niederlagsrecht erhalten, und von wem, ist nicht bekannt. 1546 und 1679 wurde es ihr bestätigt. Es galt für alle Waaren zu Wasser und zu Lande ⁶⁾.

17) Greifswald. Im Jahre 1274 ertheilte Herzog Barnim I. der Stadt das Recht der Niederlage von allem Holz, Wex, der Asche und anderer Waaren und verkäuflicher Dinge, welche aus seinem Herzogthum ausgeführt werden, jedoch das Getreide ausgenommen ⁷⁾. 1361 erhielt sie auch die Niederlage des Getreides ⁸⁾.

18) Stettin. Erhielt 1283 von den Herzogen Bogislav IV., Barnim II. und Otto I. das Recht der Niederlage für alle auf der Oder durch die Stadt gehende Waaren ⁹⁾.

19) Garz. Die Herzoge Swantebor und Bogislav ertheilten der Stadt 1397 das Recht, das alle vor Garz auf

¹⁾ Worbs Inventar. diplomat. Lusat. inferior. 197. — ²⁾ Willkii Ticemannus c. d. 131. Horn in Vita Henrici illustris 154. — ³⁾ Büsching, Teubuffische Urkunden I. Bief. 43. Willkii Ticemannus c. d. 21. — ⁴⁾ Leyser Via regia Lusat. super. 21. Lauffisches Magazin VIII. 485. n. — ⁵⁾ Carpzow Analecta Fastorum Zittav. 197. IV. 167. — ⁶⁾ Stavenhagen, Anclam 70. — ⁷⁾ Schwarz, Pommerisch-Rügensche Städte, 170. 272. Balthasar Apparat. dipl. 11. — ⁸⁾ Appar. 31. — ⁹⁾ Baltische Studien II. 126.

der Oder vorbeigehende Waaren von einem Sonnenschein bis zum andern daselbst niedergelegt werden mußten. Es wurde 1464 von Otto III. bestätigt¹⁾.

20) Oderberg. Hat das Niederlagsrecht, wie es scheint, bald nach 1184 erhalten, wahrscheinlich vom Markgrafen Albrecht II. Alle die Oder hinauf, oder herabgehenden Schiffe mußten daselbst Niederlage halten, was 1313 vom Markgrafen Waldemar bestätigt wurde, und damals schon alte Gewohnheit war²⁾. Kurfürst Friedrich I. bestätigte 1415 abermals die Niederlage³⁾, Friedrich II. aber 1442⁴⁾. 1634 trat die Stadt die Niederlagsrechte an den Kurfürsten ab. 1710 wurde die Niederlage daselbst bestätigt, wobei es auch bis gegen Ende des 18ten Jahrhunderts geblieben ist⁵⁾.

21) Nieder:Finow. Markgraf Waldemar bestimmte 1317 (vielleicht 1307), daß alle Schiffe, welche die Oder aufwärts oder niederwärts befahren, bei Nieder:Finow im Hafen anlegen und daselbst verweilen sollen, um ihre Waaren auszustellen.

22) Neustadt:Eberswalde. In derselben so eben erwähnten Verordnung von 1317 wird ferner festgesetzt, daß die vorgedachten Waaren nach ihrer Ausstellung in Nieder:Finow auf Wagen an der Finow entlang nach Eberswalde transportirt werden, daß sie daselbst verweilen, und ausgestellt werden sollten, dann aber sollte man sie auf Wagen zurückführen, in Eberswalde aber von besagten Wagen und Schiffen alle Abgaben leisten, welche sie von Rechts: oder Gewohnheitswegen bisher in Nieder:Finow zu leisten hatten⁶⁾. Waaren, die auf anderen Wegen durch die Stadt gingen, wurden daselbst nicht niedergelegt.

23) Frankfurt an der Oder. Hat sein Niederlagsrecht, wie es scheint, zwischen 1250 und 1253 erhalten. Nur gewisse Waaren wurden niedergelegt, nämlich von den zu Was

¹⁾ Brüllgemann, Beschreib. v. Pommern I. 181. ²⁾ Hist. diplomat. Beiträge z. Gesch. v. Berlin v. Fiedicin. I. 59. ³⁾ v. Raumer, Cod. dipl. Brand. I. 84. 85. ⁴⁾ Zimmermann, Märkische Städteverfassung II. 183. ⁵⁾ Fischbach, Städtebeschreibung I. 399 f. ⁶⁾ v. d. Hagen, Beschreib. v. Neustadt:Eberswalde 248.

fer ankommenden: Heringe, Salzfiſche, große Kiepenfiſche und Thran; von den zu Wagen gebrachten: Heringe, Salzfiſche, große Kiepenfiſche, Stockfiſche, Thran, Leder, Del, Feigen, Mandeln, Reiß, fremdes und einheimiſches Tuch, Wein, Honig, Pech, Theer, Hopfen, Fleisch, Kupfer, Zinn, Blei, Stahl, Wolle, Hanf, Leinwand, Salz. Das Recht wurde ſpäterhin oft beſtätigt, und hat bis in die neueren Zeiten fortgedauert.

24) Breslau. Es iſt nicht gewiß, wann und von wem Breslau das Niederlagsrecht erhalten. 1274 verſprach Herzog Heinrich der Stadt Breslau, die Niederlage aller Arten von Waaren für immer zu erhalten, und in keinem Orte ſeines Landes eine zweite zu erlauben¹⁾.

25) Krakau. Herzog Wladislaw ertheilte der Stadt 1306 das Niederlagsrecht für alle aus Ungarn oder über Sandeſch eingeführte Waaren. König Ludwig von Polen beſtimmte es ſchärfer, und dehnte es auch auf alle aus Preußen kommende Waaren aus²⁾.

26) Bendzin. Erhielt 1565 eine Salzniederlage für die Litthauer³⁾.

27) Kalisch. Erhielt 1496 das Niederlagsrecht, welches 1540 und 1552 beſtätigt wurde⁴⁾.

28) Poſen. Erhielt 1394 vom Könige Wladislaw das Niederlagsrecht für alle Arten von Waaren, wie ſie auch Namen haben mögen. Es wurde 1521 vom Könige Sigismund beſtätigt⁵⁾, und 1618 wurden die Niederlagsrechte der Stadt Poſen ausdrücklich reſervirt⁶⁾.

29) Liſſa und Fraustadt, erhielten 1676 das Niederlagsrecht, was jedoch 1677 ſchon wieder aufgehoben wurde⁷⁾.

30) Thorn. Erhielt 1365 vom Hochmeiſter Heinrich von Kniſprode das Recht, daß die Polen daſelbſt Niederlage halten ſollten. 1403 dehnte der Hochmeiſter Conrad von

1) — — omnem deſiſtionem cujuſlibet mercature generis, quod vulgariter Nyderlage nuncupatur. Sommersberg rer. Sil. I. 323. 2) Voigt, Geſchichte Preußens V. 251. 3) Jekel, Polen V 222.

4) v. Raczynski Cod. dipl. major. Polon. 192. 227. 5) A. a. D. 214 f. 6) Deltrichs, Beiträge 269. 7) Jekel, Polen V. 222.

Jungingen das Recht auf alle ausländischen Kaufleute aus. 1457 wurde dies Recht bestätigt ¹⁾. 1505 wurde der Stadt das Niederlagsrecht abgesprochen, worüber ein großer Streit entstand. 1519 erfolgte abermals ein abfälliges Urtheil. Dessen ungeachtet suchten die Thorner die Niederlage aufrecht zu erhalten, und wußten sich auch einige ihnen günstige Dekrete zu verschaffen, was bis 1565 dauerte, worauf sie das Recht verloren ²⁾.

31) Radom. Erhielt 1565 die Niederlage ganz so wie Posen ³⁾.

32) Landsberg an der Warthe. Erhielt das Niederlagsrecht im Jahre 1257 vom Markgrafen Johann von Brandenburg ⁴⁾.

33) Treptow an der Rega. Erhielt 1303 vom Herzoge Bogislaw das Recht, daß Alle, welche mit ihren Waaren den Strom befahren, mit denselben in der Stadt Niederlage halten sollten. Es konnte dies nur die Bürger von Greiffenhagen treffen ⁵⁾.

34) Belgard. Herzog Bogislaw IV. ertheilte ihr 1307 das Niederlagsrecht von allen Waaren. Es wurde 1430 vom Herzoge Erich II. bestätigt. Sie hat dasselbe bis zu Anfang des vorigen Jahrhunderts besessen ⁶⁾.

35) Rügenwalde. Erhielt 1312 das Recht der Niederlage für alle zu Wasser Ankommenden ⁷⁾.

36) Elbing. Erhielt das Niederlagsrecht 1351 vom Hochmeister Winrich von Kniprode ⁸⁾.

37) Königsberg. Erhielt das Niederlagsrecht von demselben Hochmeister 1365 ⁹⁾. Es wurde nachher oft bestätigt.

Es sind dies sämmtliche Niederlags-Städte dieser Gegen-

¹⁾ Zernecke, Thornische Chronica 22. 28. 63. 66. ²⁾ A. a. D. 93. 100. 106. 118. 120. 126. ³⁾ Zefel, Polen V. 221. ⁴⁾ Gerken, Cod. V. 169. Gerken, Fragm. I. 16. Buchholz, Gesch. d. Churm. Brandenb. IV. Anh. 92. ⁵⁾ Brüggemann, Beschreib. v. Pommern II. 384. Dreger-Deitrichs 34. ⁶⁾ Brüggemann, a. a. D. II. 621. ⁷⁾ Buchholz, Gesch. d. Churm. Brand. V. Anh. 5. v. Ludewig, Reliq. Manuser. IX. 583. ⁸⁾ Zefel, Polen V. 64. ⁹⁾ Henneberger, Erklärung der Preuß. Landtafel 292. Das Königsbergische Stapelrecht 13 f.

den. Es gab allerdings noch manche, welche das Recht auszuüben strebten, auch wohl ziemlich lange ausübten, wie z. B. Danzig, Culm, Braunsberg etc., ohne doch eine Berechtigung dazu erhalten zu haben. Das Recht wurde ihnen daher streng gemacht, und war nicht durchzuführen.

Wir haben oben gezeigt, in welcher Weise sich das Niederlagsrecht historisch entwickelt hatte; nirgend aber ergiebt sich eine feste und sichere Bestimmung dessen, was man unter dem Namen des Niederlagerechts zusammen faßte. Jede Stadt, welche im Besitze desselben war, suchte es zu ihrem Vortheile zu deuten, und so viel als möglich auszubeuten. Gelang ihr dies eine Zeitlang, und konnte sie die getroffenen Einrichtungen zu einer Gewohnheit machen, so hatte sie gewonnen Spiel, denn gegen eine Gewohnheit kämpfte man damals nicht gern an. So gestaltete sich die Sache denn auf die verschiedenartigste Weise und überall anders. Eine natürliche Folge dieser Unbestimmtheit der Rechte waren Beschwerden aller Art, Fehden und Jahrhunderte lang dauernde Prozesse, die besonders im 16ten und 17ten Jahrhundert eine wahre Fundgrube für die Advocaten waren, denn je unklarer eine Berechtigung ist, je weniger sie sich begründen läßt, während sie doch factisch lange bestand, um so länger läßt sich darüber processiren. Die Rechtslehrer der späteren Zeit wollten die Sache, losgerissen von der historischen Begründung, in Begriffe hannen, und stellten allerlei willkürliche Definitionen auf, sie unterschieden zwischen *jus stapulae* und *jus emporii*, zwei Dinge, welche das Mittelalter nicht kannte, das nur von einem Rechte der Niederlage weiß, aber dies so mannigfach begrenzte, daß schwerlich irgend eine Definition auf alle Fälle passen möchte. Sehen wir statt dessen, wie man in dieser Erdgegend das Niederlagsrecht auffaßte, und welche Ausdehnung man demselben gab.

Das Wesentlichste war das, daß entweder alle Kaufmannsgüter, oder nur gewisse Kaufmannsgüter, nicht durch den berechtigten Ort hindurch passiren durften, ohne eine gewisse Zeit hindurch den Einwohnern desselben zum Kauf gestellt worden zu sein. Welche Waaren der Niederlage unterworfen

wurden, sprach in der Regel die Urkunde aus, durch welche das Niederlagsrecht verliehen wurde. Es gab allerdings Orte, wo jede Waare niedergelegt werden mußte, aber auch andere, wo nur gewisse Waaren eine gezwungene Niederlage halten mußten, worauf wir im Vorhergehenden schon aufmerksam machten, ja es gab sogar Orte, wo nur eine einzige Art von Waaren der Niederlage unterworfen war. Die Beläge sind im Vorigen enthalten.

Die der Niederlage unterworfenen Waaren mußten an dem zur Niederlage bestimmten Orte aus- oder abgeladen werden, und hier eine gewisse Zahl von Tagen feil geboten werden. In der Regel waren dafür drei Sonnenscheine, das heißt drei Tage bestimmt, und wo eine Stadt das Recht der gewöhnlichen Niederlage erhielt, galt immer diese Zeit. Sie stand aber nicht so fest, daß nicht Ausnahmen an einzelnen Orten gemacht wurden. Garz erhielt das Recht der Niederlage in der Art, daß die Waaren daselbst nur während eines Sonnenscheines feil geboten zu werden brauchten. Demmin hielt in Anklam sogar, wenigstens um 1770, nur 2 Stunden Niederlage. Kalisch erhielt dagegen das Recht einer siebentägigen Niederlage, den Tag der Ankunft mitgerechnet. Erst am achten Tage durften die Kaufleute weiter reisen. Auch diese Zeit wurde, wenn es nicht die gewöhnliche war, in der Verleihungsurkunde ausgesprochen. In Landsberg an der Warthe wurde noch 1618 festgesetzt, daß die vom Adel auf der Niederlage 24 Stunden, die vom Bürgerstande aber 3 Tage lang der Gewohnheit nach stille liegen sollten.¹⁾

Weit weniger stand dagegen fest, wer der Niederlage unterworfen war. Fremde Kaufleute unbedenklich, wenn keine Befreiung vorausgegangen war. Einheimische, das heißt in der Niederlagsstadt angeessene Kaufleute und Bürger waren in der Regel am Orte davon befreit, so z. B. Berlin und Köslin. In anderen Städten war dies mitunter nur theilweise der Fall. Seine Fische und Heringe mußte z. B. der Frankfurter

¹⁾ Bekmann, Beschreibung d. Kurmark Brandemb. IV. I. IV. 1063—1065. Delrichs, Beiträge 265—272.

Bürger auch in Frankfurt niederlegen¹⁾. Es gab aber Städte, welche mit einer Niederlagsstadt das Abkommen gegen Zahlung einer Summe trafen, oder auch durch landesherrliche Berechtigung das Recht erhielten, von der Niederlage erlunden zu sein, und nur die übliche Abgabe zu bezahlen. So brauchten z. B. die Frankfurter Bürger seit den ältesten Zeiten zu Oderberg keine Niederlage zu halten²⁾. Berlin und Kölln erhielten das Recht 1317 durch den Markgrafen Waldemar, in Oderberg keine Niederlage halten zu dürfen, mußten aber die Niederlagsabgabe bezahlen³⁾. 1442 wurden die Bernauer mit ihrem Biere von der Niederlage zu Eberswalde, 1464 auch von der Niederlage in Oderberg befreit, mußten aber die Abgabe bezahlen⁴⁾.

Jeder Kaufmann, welcher Waaren niederlegte, mußte nach dem Gewichte oder der Wagenzahl, nach Tonnen, Stücken u. je nachdem die Waaren beschaffen, eine Abgabe zahlen, welche man ebenfalls die Niederlage nannte, und die nicht unbedeutend war. In der Regel lag der Stadt noch mehr an dieser Abgabe, als an der Ausstellung der Waaren. Nicht für die Erlaubniß zur letzteren zahlte er dieselbe, denn dazu war er gezwungen, sondern für den Platz den seine Waaren einnahmen, doch war die Abgabe vom Stättgelde verschieden, das noch besonders erhoben wurde. Der Tarif der Abgabe war vom Landesherrn bestätigt, war aber an allen Orten verschieden, und wurde fast überall nach und nach durch eingeschlichene Mißbräuche sehr alterirt.

Alle Niederlagsstädte waren, wenn sie nicht am Meere lagen, solche, wo mehrere große Handelsstraßen zusammenliefen und sich kreuzten. Nur in einem solchen Falle konnte die Niederlage von Nutzen sein, in einem jeden andern Falle wäre die Berechtigung eine illusorische gewesen, denn was hätte sie einem Orte geholfen, nach welchem kein Kaufmann kam, oder der keinen Handel trieb? Indessen war es nicht genug, daß große Straßen über den Ort führten, wenn es

¹⁾ Zimmermann, Märktische Städteverfassung II. 14. — ²⁾ Histor. diplomat. Beiträge zur Gesch. d. Stadt Berlin v. Fiedlein I. 39. — ³⁾ A. a. D. I. 37. — ⁴⁾ Zimmermann, a. a. D. II. 107. 221.

möglich war, denselben und mit ihm die Niederlage und alle damit verbundenen Zeit- und Geldkosten zu umfahren. Eine natürliche Folge des Niederlagsrechtes war daher ein sehr ausgedehnter Straßenzwang, den alle Niederlagsstädte auf weite Räume hin ausübten. Wer eine Niederlage umfuhr, verlor Pferde, Wagen, Habe und Gut. So wurden Niederlagsstädte nothwendig die Knotenpunkte des ganzen Straßenverkehrs, und eben darum für den Handel des Mittelalters von der größten Bedeutung. Dieser Straßenzwang wurde von allen geübt, aber nicht in gleichem Umfange, und bei manchen überschritt er alle Grenzen der Billigkeit.

Frankfurt an der Oder hatte es dahin zu bringen gewünscht, daß während einer langen Zeit zwischen Stettin und Breslau nirgend anderswo Kaufmannswaaren über die Oder passiren durften, als nur allein über Frankfurt. Selbst die schlesischen Waaren, welche über Crossen nach der Neumark gehen sollten, mußten den großen Umweg über Frankfurt und Küstrin nehmen. Noch 1512 bestätigte Kurfürst Joachim I. der Stadt Frankfurt die Niederlagsgerechtigkeit, indem er sich auf ein jetzt unbekanntes Privilegium Markgraf Ludwig des Römers bezieht, und sagt: daß darin unter anderm klärllich ausgedrucket, daß in alle Wege die Niederlage der Kaufmannsgüter unverwandelt bei denen von Frankfurt bleiben und gehalten werden soll, auch die Wagenfahrt mit Kaufmannsgütern von beiden Seiten an der Oder auf und nieder durch die Stadt Frankfurt, und sonst in keinerlei Weise anderswo gehe, noch hindurch verstattet werden soll, und wo Jemand da entgegen die Wagenfahrt anderswo wird gehen lassen, die zu strafen und zu hindern ic.¹⁾ Als die Markgrafen Ludwig der ältere und Ludwig der Römern dem Johanniterorden die Stadt Zielenzig und das Schloß Lagow überwiesen, stellte der Gebieter des Ordens Hermann von Werberg im Namen desselben am 24. Dezember 1350 eine Urkunde aus, kraft deren er den Markgrafen und der Stadt

¹⁾ Jobst, Beschreib. v. Frankfurt, herausgeg. v. Bekmann 79.

Frankfurt gelobt, daß er die Straßen und die Fahrt der Wagen und Kaufmannschaft durch Neppen nach Frankfurt, wie sie bisher lange gegangen sei, und anderswo nicht gehen solle, nicht kränken oder hindern, sondern stärken und befrieden will, wie er es vermag, und wollte Jemand mit Wagen und Kaufmannschaft eine andere Straße einschlagen, als über Neppen nach Frankfurt, so wollen sie um das zu verwehren, alle Vesten des Ordens den Markgrafen, deren Erben, und den Bürgern der Stadt Frankfurt gegen Jedermann und zu aller Zeit öffnen, und ihnen mit den Vesten beholfen sein, wie sie bestens vermögen¹⁾. — Demgemäß hielt Frankfurt Straßenbereiter, welche jeden Wagen, der nicht über Frankfurt ging, mit Beschlag belegten. Im Jahre 1603 bestätigte Kurfürst Joachim Friedrich die alte Straßenfahrt, „daß alle und jede Heerstraßen und Wege an beiden Seiten der Oder, aus Böhmen, Schlessen, 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 Niederlage 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 soll, damit er Frankfurt nicht vorbei fahre, und Wege auf Losow oder Mätrose suche“²⁾, welches Edikt 1611, 1624 und 1643 bestätigt wurde, in letzterem Jahre mit dem Beisatz: daß Jedem (Beamten oder im Lande Angeseffenen) geboten werde, auf Ersuchen des Raths von Frankfurt oder dessen Beamten, allen denen, welche Umwege suchen, die Güter, Wagen und Pferde anzuhalten, und ihnen solche bis auf weiteren Bescheid nicht verabsolgen zu lassen. Es sei dabei einerlei ob es Ausländer oder Einheimische wären³⁾. 1657 wurde dies abermals bestätigt, und wurden vom Kurfürsten

¹⁾ Ungedruckte Urkunde, die ich der Güte des Herrn Baron von Haffewitz zu Freienwalde verdanke. — ²⁾ Jobst, Beschreib. v. Frankfurt, herausgeg. v. Bekmann S. 79. — ³⁾ A. a. D. 79. 80. Mylius, Corp. Const. marchicar. V. II. I. 15. 16.

alle Hauptleute, Amtleute, Kastner, Schösser, Bürgermeister, Rathmannen, Richter, Schulzen, Land- und Zollbereiter, alle Befehlshaber und Unterthanen, die Gerichte und Gerichtszwang haben, angewiesen, bei Verlust der Gerichte, hierauf streng zu wachen, und wenn irgend etwas mit Vorbeihung der Stadt Frankfurt versendet würde, sofort Waaren, Schiffe, Wagen und Pferde anzuhalten, an die Amtskammer zu Köln an der Spree zu berichten, und den kurfürstlichen Bescheid zu erwarten, auch hierbei dem Rathe der Stadt Frankfurt alle mögliche Hülfe zu leisten¹⁾. Es zeigt dies wohl genug sam, mit welcher Strenge die Niederlagsstädte den Straßenzwang handhabten. In ähnlicher Weise verfahren auch Stettin, Breslau, Magdeburg &c. Selbst Leipzig, obgleich es erst spät das Niederlagsrecht erhalten hatte, und keine alte Gewohnheit vorschützen konnte, zwang doch noch 1736 die Fuhrleute, welche von der Magdeburger Niederlage Güter gefahren, über Leipzig zu gehen, und wandte sogar 1740 thätliche Mittel an, um sie dazu zu zwingen. Wenn sie die alte Reichs heerstraße über Eisleben und Naumburg fuhren, zog sie Leipzig zur Verantwortung, weil sie nicht über Leipzig als eine Niederlagsstadt gefahren seien. Als Leipzig im Jahre 1736 durch Unterstützung seines Regenten es dahin gebracht hatte, daß alle Fuhrleute mit ihren in und nach dem Brandenburgischen, besonders nach Magdeburg geladenen Waaren und Gütern über Leipzig ziehen mußten, wandte sich Magdeburg an den König von Preußen Friedrich II., und dieser ließ in Sachsen und Leipzig Vorstellungen machen, aber vergebens. Deshalb wurde 1743 festgesetzt, daß von allen Leipziger Kaufmannsgütern, welche durch das Halberstädtische und Magdeburgische passiren, ohne in Magdeburg geladen zu haben, ein Durchgangszoll von 15 Groschen für das Pferd genommen werden sollte. In den Jahren 1738, 39, 41, 43 sind darüber mehrere öffentliche Schriften erschienen²⁾. Westlich von

¹⁾ Mylius, a. a. D. p. 17—20. — ²⁾ Gründliche Widerlegung des von der Stadt Leipzig angemaakten Straßenzwangs S. 7—10.

der Elbe durfte kein Wagen anders nach Böhmen fahren, als über Freiberg ¹⁾).

Hinsichtlich des weiteren Schicksals der niedergelegten Waaren herrschten in den Niederlagsstädten ungemein verschiedene Gewohnheiten, welche sich auch von Zeit zu Zeit änderten, je nachdem die Stadt im Stande war, ihren Prästensionen Nachdruck zu geben. Es gab Städte, in welchen die niedergelegten Waaren von ihren Besitzern nicht weiter geführt werden durften, sondern diese waren gezwungen sie an Bürger, — und zwar nur an diese — zu verkaufen. An Fremde durften sie in der Regel nur zur Jahrmachtszeit verkauft werden. Dagegen war meistens erlaubt, sie zurückzuführen. Dies für den Fremden ungemein lästige Recht war dagegen ungemein vortheilhaft für die Stadt, welche damit begabt war, und deshalb suchte sie es mit allen Kräften aufrecht zu erhalten. Ursprünglich ist es wohl aus der Entstehung der Niederlagsstädte abgeleitet worden. Als Karl der Große bestimmte, daß kein deutscher Kaufmann Waaren nach Osten weiter bringen sollte, als bis Magdeburg und Erfurt, ergab sich daraus die Nothwendigkeit, die Waaren in diesen Städten nicht bloß niederzulegen, sondern auch zu verkaufen, oder sie zurückzuführen. Nach und nach erwarb aber Magdeburg das Recht, daß seine Kaufleute nach den Wendenländern handeln durften, die Slaven kamen nicht mehr nach Magdeburg, und nunmehr mußte dort jede niedergelegte Waare an Magdeburger Bürger verkauft oder zurückgeführt werden, mit Ausschluß aller Fremden. Nach und nach wurde Berlin die Pforte für das Wendenland; es erhielt die Niederlagsgerechtigkeit, und ohne Zweifel war Magdeburg das Muster, nach welchem sie geregelt wurde. Endlich rückte die deutsche Grenze bis an die Oder, Frankfurt wurde Pforte für das Slavenland, und erhielt die Niederlagsgerechtigkeit, sehr wahrscheinlich nach dem Muster von Berlin, denn es wurde hinsichtlich seiner Rechte auf Berlin verwiesen. Mit eiferner Consequenz suchte es die Niederlagsgerechtigkeit in aller Strenge bis in

¹⁾ Horn, Sandbibliothek 741.

die neueren Zeiten aufrecht zu erhalten, so oft sie auch erschüttert wurde. Dasselbe war in Stettin und Breslau der Fall. Kein Kaufmann aus Westeuropa durfte mit seinen Waaren die Oder passieren, um sie nach den östlich von der Oder gelegenen Städten zu führen, sondern er war gezwungen, sie in einer von den dreien Städten an dort angeessene Bürger, und zur Jahrmachtszeit an Fremde zu verkaufen, oder sie zurückzuführen. Eben so durfte keine aus ehemals polnischen Orten nach Deutschland geführte Waare weiter als bis Frankfurt und Breslau geführt, sondern sie mußte daselbst niedergelegt und verkauft werden. Frankfurter und Breslauer Kaufleute reiseten dagegen ungehindert durch ganz Polen bis Rußland ¹⁾. Beide Städte betrachteten sich demnach völlig als Pforten des Wendenlandes, und machten auf alle Rechte Anspruch, welche in früheren Zeiten Magdeburg und Erfurt erworben hatten. Doch scheinen sie sich gegenseitig Concessionen gemacht zu haben. Es ergibt sich dies aus einer Verfügung des Königs Mathias von Ungarn und Böhmen, und des Kurfürsten Johann von Brandenburg vom Jahre 1490, durch welche die alte Niederlagsfreiheit beider Städte gekräftigt werden sollte. Es heißt in der letztern Verordnung:

1) Kein Krämer, Kaufmann oder Fuhrmann aus Polen, Meußen, Preußen, Lithauen, Masovien oder anderen Landen und ausländischen Nationen soll mit seinen Waaren, Gütern und Kaufmannschaft weiter, denn bis gen Frankfurt an der Oder und gen Breslau handeln und fahren.

2) Auch kein Kaufmann aus deutschen, welschen oder den Niederlanden soll weiter, denn gen Frankfurt und Breslau reisen, ziehen, oder ihre Waaren, Kauf und Handlung zu führen sich vornehmen, bei Verlust aller ihrer Kaufmanns- und anderer Güter, auch ihrer Waaren, die alsdann bei ihnen gefunden werden. Doch mögen die Kaufleute, die in Breslau und in Schlessien wohnhaft sind, nach Frankfurt an der Oder und über dessen Niederlage weiter nach Stettin, Stralsund, Lüneburg, Lübeck, in welschen und deutschen Landen, Brabant

¹⁾ Zitel, Polens Staatsveränderungen V. 182. Pachaly 236.

und andern niederländischen Landen mit ihrem Kaufmanns-
 schaft, Hab' und Gütern aus- und einhandeln, fahren und
 ziehen, ungehindert durch diese Festsetzung. Desgleichen sollen
 und mögen alle Kaufleute und Unterthanen zu Frankfurt, in
 der Alten, Mittel- und Neuen Mark und andern Landen des
 Kurfürsten wohnhaft, mit ihrem Kaufmannschaft, Hab und
 Gütern gen Breslau und auch über dessen Niederlage gen
 Polen, Lithauen und in alle andere umliegende Lande, wo sie
 wollen, frei ziehen, handeln und wandeln, unschädlich beiden
 Theilen an ihren Privilegien, altem Herkommen und Sollen. —
 Dem Rathe und der Gemeinheit zu Frankfurt werden diese
 Artikel zu ewigen Zeiten bestätigt und befestigt, auch allen
 Beamten geboten, darauf streng zu achten, daß kein Kaufmann
 oder Fuhrmann mit seinen Waaren einen anderen Weg ein-
 schlage, als nach Frankfurt oder Breslau, bei Verlust ihrer
 Güter und Habe ¹⁾. — Da hier ausdrücklich bemerkt wird,
 daß die Concession des gegenseitigen Weiterhandelns der Schles-
 sier und Märker dem alten Herkommen unschädlich sein solle,
 so dürfte man daraus wohl schließen, daß es nicht altes Her-
 kommen war, so zu verfahren. Die vorstehende Verordnung
 wurde 1510 vom Kaiser Maximilian I., vom Könige Wladis-
 laus von Ungarn und Böhmen, vom Kurfürst Joachim I.
 von Brandenburg und seinem Bruder Albrecht, und von den
 Ständen Ober- und Niederschlesiens abermals in allen Punk-
 ten bestätigt ²⁾. Zur Aufrechthaltung dieser Niederlagsgerech-
 tigkeit wurden von Seiten des Königs und des Kurfürsten
 besondere Schutzherrn ernannt, wozu man die angesehensten
 Beamten erwählte. Sie wurden ernannt: „um solche Nie-
 derlage und Straßen von wegen königlicher Würde und fürst-
 licher Gnade zu handhaben, und darüber zu halten, damit
 daran keine Verhinderung noch Abgang geschehe, sondern wie
 bewilligt, erhalten werde, sonderlich, so Jemand gedächte,
 diese Niederlage zu umfahren, oder in anderer Weise diese

¹⁾ Zimmermann, Märk. Städteverfassung II. 259 f. König,
 Reichsarchiv Contin. IV. II. 317. 318. — ²⁾ König a. a. D. 231
 322. 323. Jobst Bekmann, Beschreib. von Frankfurt 78. 79.

Bereinigung kaiserlicher, königlicher und kurfürstlicher Bestätigungen Abbruch zu thun, sollten solche umgeführte Güter verfahren und verfallen sein ic.“¹⁾. — Als um dieselbe Zeit die Polen es nach vieler Mühe dahin gebracht hatten, die Warthe zu beschiffen, wußten es die Frankfurter dahin zu bringen, daß ihnen Kaiser Maximilian I. im Jahre 1511 ein besonderes Privilegium ertheilte, wonach die Einwohner des Königreichs Polen mit ihren Waaren nicht geradezu auf der Warthe und Oder nach Pommern und Stettin gehen durften, sondern erst von Küstrin aus 5 Meilen die Oder aufwärts nach Frankfurt fahren mußten, und nun erst, nach gehaltener Niederlage, sollte es ihnen erlaubt sein, nach Stettin zu fahren²⁾. Wir verfolgen indessen hier die merkwürdige Geschichte dieser Niederlage nicht weiter, und versparen dies für einen andern Ort.

Alle Waaren, welche die Oder hinabgingen, mußten nicht allein bei dem Baum anlegen und Niederlage halten, sondern auch an Stettiner Bürger verkauft werden. Nur die märkischen Städte hatten seit 1311 das wenigstens Frankfurt späterhin streitig gemachte Recht erhalten, durch den Baum frei und ungehindert bis zur See zu schiffen³⁾. Garz erzwang sich das Recht 1325⁴⁾. — Im Jahre 1467 wurde durch den Herzog Wartislav festgesetzt, daß alle Schiffe und Güter ohne Ausnahme, welche vom frischen Haffe nach Stettin segelten, bis zum Baum der Stadt geschifft, ausgeladen und gewöhnliche Niederlage halten sollten. Auch soll man mit allen Gütern, die aus der Mark, Meissen, Sachsen, Böhmen, Polen und allen Oberländern in das Herzogthum Pommern gebracht werden, die rechten Straßen und Wege nach Stettin ziehen. Auch mit den Waaren, welche die Oder abwärts nach Stettin gehen, soll man die rechte Fahrt halten. Keiner aus allen diesen Ländern soll aber irgend einige Kaufmannschaft und Handthierung treiben niederwärts von Stettin, alles bei Con-

¹⁾ Jobst Bekmann, Beschreib. v. Frankfurt 79. — ²⁾ Sell, Geschichte von Pommern III. 386. — ³⁾ Gerken, Cod. I. 197. — ⁴⁾ v. Ciefstedt, Urkunden 190.

fiscation der Güter ¹⁾). In demselben Jahre erhielten die Stettiner noch das Recht, daß sie im ganzen Lande frei und sicher zu Wasser reisen, handeln und nirgends angehalten oder bekümmert werden sollten. Es ergiebt sich aus jener Vorschrift, daß jeder Kaufmann aus den genannten Ländern, wenn er nach Norden wollte, seine Waaren in Stettin verkaufen mußte. Auf die Mark wurde die Vorschrift fürs Erste jedoch noch nicht angewandt. Stettin verhielt sich gegen den Norden, wie Frankfurt und Breslau gegen den Osten.

In Posen konnten dagegen die Kaufleute alle Waaren, welche sie während der dreitägigen Niederlage nicht verkauft hatten, hinführen, wo sie wollten ²⁾). Eben so war es in Kalisch, die Niederlage währte aber sieben Tage ³⁾). In Krakau wurden nur diejenigen Waaren niedergelegt, welche die ungarischen Kaufleute, und die preussischen Kaufleute aus Thorn brachten. Sie durften aber nichts davon wieder aus der Stadt führen ⁴⁾). Aber auch in den polnischen Niederlagsstädten durften Inländer wie Ausländer ihre niedergelegten Waaren nur den Edelleuten und angeesehenen Bürgern dieser Städte verkaufen, anderen Kronunterthanen durften sie nur zur Jahrmärkzeit verkauft werden. Auch durften die polnischen Kaufleute keine Waaren ins Ausland führen. Dies Alles wurde durch den polnischen Reichstag von 1563 von neuem eingeschärft ⁵⁾).

Auch in Zittau mußten alle aus der Mark, Mecklenburg und Pommern eingeführten Heringe und Salzische nicht bloß niedergelegt, sondern auch verkauft werden, da sie von ihren vorigen Besitzern nicht über Zittau hinausgeführt werden durften ⁶⁾).

In allen anderen Niederlagsorten ist, mit Ausnahme von Hamburg, so viel wir wissen, dem Kaufmann erlaubt gewesen, die in der Niederlage nicht verkauften Waaren hinzufüh-

¹⁾ Friedeborn, Geschichte v. Stettin 113. Balthasar Appar. hist. 48. — ²⁾ v. Raczyński, Cod. dipl. maj. Polon. 142. — ³⁾ A. a. D. 192. — ⁴⁾ Voigt, Geschichte Preußens V. 251. — ⁵⁾ Jekel, Polens Reichsveränderungen V. 217. 218. — ⁶⁾ Carpzow a. a. D. 197. IV. 167.

ren, wohin er wollte. Nur der Wein machte in Berlin eine Ausnahme; der Kaufmann durfte den unverkauften Wein wohl weiter in das Land führen, aber nicht wieder zurück ¹⁾.

In allen Niederlagsstädten mußte der Kaufmann seine Güter von Einwohnern der Niederlagsstadt aus, und einladen lassen, und selbst solche, welche von der Niederlage befreit waren, durften, wenn sie daselbst ausladeten, nicht ihre eigene Leute dazu nehmen. Berlin z. B. brauchte in Oderberg keine Niederlage zu halten; wollten die Berliner aber in Oderberg niederlegen, so mußten sie ihr Gut durch die Oderberger aus-schiffen und ausbringen lassen, und ihnen von jeder Last 8 Brandenburgische Pfennige dafür zahlen ²⁾. In der Regel mußte der Auswärtige mehr dafür geben wie der Einheimische.

Ein anderes aus dem Niederlagsrechte abgeleitetes Recht, auf welches die meisten Niederlagsstädte Anspruch machten, war das, nach welchem in keiner anderen Stadt an der Straße oder am Strome Waaren verladen oder ausgeladen werden durften. Es wurde zum Theil mit großer Strenge darauf gesehen. Wer Waaren auf der Oder versenden wollte, durfte sie nirgend anders verladen, als zu Frankfurt, Oderberg oder Stettin, eine Zeitlang auch zu Garz, und eben so konnten sie nur in diesen Städten ausgeladen werden. Eben daher konnte die Oder kein anderes Schiff befahren, als welches den genannten Städten gehörte, und kein anderer Schiffer, als ein Bürger dieser Städte, was für sie von unermesslichem Vortheil war, und eben darum suchten sie mit großer Eifersucht jeden Andern von der Oderschiffahrt abzuhalten. Garz erhielt sein Niederlagsrecht erst 1397, aber schon 1271 privilegirte Herzog Barnim I. die Stadt, daß Niemand daselbst Korn kaufen und mit fremden Schiffen verfahren soll, als nur diejenigen, welche wirklich Bürger zu Garz sind und welche dasselbe mit ihren eigenen Schiffen verfahren ³⁾. Späterhin vermochte Garz sein Niederlagsrecht nur schwankend aufrecht

¹⁾ Allden, Erläuter. einiger Abschn. des alten Berl. Stadtbuches I. 36. — ²⁾ Mylius Corp. Constit. VI. 13. 14. Küster, Alt- und Neu-Berlin IV. 184. — ³⁾ Deltrichs Verzeichn. d. Dreger-schen Urkunden 2.

zu erhalten, und es durfte nirgend anders wo aus- und eingeladen werden, als in Stettin, Oderberg und Frankfurt. Als Markgraf Friedrich I. im Jahre 1415 die Niederlage zu Oderberg bestätigte, sagte er ausdrücklich: Es sei von seinen Vorfahren festgesetzt, daß zwischen Stettin und Frankfurt keine andere Niederlage vorhanden sein solle, als die zu Oderberg, und daß ohne ihr Wissen Niemand anderswo niederlegen solle¹⁾.

So sehr diese Festsetzungen den Handel der Niederlagsstädte an der Oder begünstigten, eben so sehr beengten sie den anderer Städte, und namentlich fühlten sich die Kaufleute der Städte Berlin und Kölln — selber Niederlagsstädte — dadurch beschränkt, daß sie ihren Handel mit den Ostseeländern über Oderberg und Frankfurt gehen lassen mußten. Ohne Zweifel haben sie schon früher Schritte zur Aufhebung dieser Beschränkungen gethan; aber erst im Jahre 1409 gelang es ihnen, wohl nicht ohne bedeutende Geldopfer, vom Markgrafen Jobst das sehr wünschenswerthe Vorrecht zu erlangen, ihre Kaufmannschaft, so oft es nöthig ist, in Freienwalde, oder zu Nieder-Finow, oder wo sie sonst wollen, ein- oder auszushippen, von Jedermann ungehindert²⁾. — Berlins Handel wurde dadurch unabhängiger von dem von Frankfurt.

Ein ganz ähnliches Verhältniß hat ohne Zweifel an der Spree stattgefunden. Die Strecke von Berlin bis Fürstenwalde befuhren nur Berliner Schiffer, und es durfte zwischen beiden Städten nirgend aus- oder eingeladen werden. Deshalb kaufte Berlin den Wasserzoll in Köpenick an sich, um jeden Vorwand, daselbst anzulegen, zu beseitigen, deshalb wünschte es, das Schloß Köpenick abzubringen, weil in Kriegszeiten die Schiffe durch dasselbe aufgehalten werden konnten. In Fürstenwalde hat in alter Zeit, so viel bekannt, keine Schiffergilde bestanden; hier wurde aus- und eingeladen; hätte auch ein Fürstenwalder Schiffer eine Ladung nach Berlin übernommen, so würde er den Weg zurück ohne Zweifel leer gemacht haben, denn Berlin, im Besiz des Niederlagsrechts und einer Schif-

¹⁾ v. Raumer, Cod. dipl. cont. I. 84. 85. — ²⁾ Mylius Corp. Constit. march. VI. 5. 7.

fergilde würde die Befrachtung eines solchen Schiffes nicht geduldet haben, während ein Berliner Schiff nach Fürstenwalde hin und zurück Ladung gefunden hätte. Dadurch stand der Fürstenwalder Schiffer in so großem Nachtheile, daß er sich nothwendig nach Berlin übersiedeln und Mitglied der Berliner Schiffergilde werden mußte.

Aber auch die Fahrt abwärts nach Hamburg theilten die Berliner Schiffer nur mit den Hamburgern, und es dürfte unterwegs nirgends anderswo, als in Brandenburg ausgeladen werden. Späterhin aber muß die Niederlage in Brandenburg aufgehört haben, denn es war nun auch dort nicht mehr erlaubt, auszuladen. Dies hat selbst zu einer Zeit fortgedauert, wo die Niederlage von Berlin, welche die Bürger im Jahre 1448 dem Landesherrn abtreten mußten, schon längst nicht mehr war, was sie in alten Zeiten gewesen. Jene Abtretung ist der Grund, warum die Nachrichten über die Berliner Niederlage so spärlich sind, denn die meisten Nachrichten, welche wir von den Niederlagen anderer Städte haben, stammen überwiegend aus einer Zeit, wo Berlin seine Niederlage bereits verloren hatte, oder vielmehr diese sich in landesherrlichen Händen befand, und beinahe, namentlich unter dem großen Kurfürsten, in Vergessenheit gerieth. Es ergibt sich dies aus folgendem Umstande.

Am 19. August 1657 erließ der Kurfürst, wahrscheinlich auf Veranlassung der Stadt Frankfurt ein Edikt, worin er sagt, daß Frankfurt seit undenklichen Jahren her durch kaiserliche, königliche und kurfürstliche Diplome mit der Niederlagsgerechtigkeit dergestalt begnadigt sei, daß in den Kurlanden nirgend als zu Frankfurt mit Kaufmannsgütern Niederlage gehalten werden soll u. Da er aber gesonnen sei, die Stadt Frankfurt bei ihrer Niederlags- und Straßengerichtigkeit zu schützen, so gebiete er durch Gegenwärtiges allen Kauf- und Handelsleuten in seinen Landen, wie auch denen 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 Spreeffrome etwas niederlegen, oder auch von daher oder von der

neuen Niederlage am Kersdorfer See ab auf Weeskow, Cottbus in die Lausitz, Sechs-Städte oder an andere Orte, oder auch von Stettin durch Landsberg, auf verbotenen Wegen zu Schmälerung der Niederlagsgerechtigkeit der Stadt Frankfurt etwas an Gütern versenden soll. Es seien alle Hauptleute, Amtleute, Kastner, Schösser, Bürgermeister, Rathmanne, Richter, Schulzen, Land- und Zollbereiter, 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, Weeskow 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⁾.

Dies Edikt zeigt uns deutlich, daß das Andenken an die Niederlagsgerechtigkeit der Stadt Berlin, obgleich auf den Landesherrn übergegangen, bereits verloren war. Es legte dem Handel von Berlin die größten Hindernisse in den Weg. Alles was von Berlin nach Luckau, Weeskow, Cottbus, Baugen, Görlitz u. an Waaren gesandt wurde, mußte über Frankfurt gehen, dort Niederlage halten und verladen werden, und dasselbe war mit allen aus der Lausitz nach Berlin gehenden Waaren der Fall. Allein die Kaufleute der Städte Berlin und Kölln hatten das Andenken an ihre alten Rechte nicht verloren. Sie konnten die Niederlagsgerechtigkeit allerdings nicht reclamiren, denn diese hatten sie schon seit länger als 200 Jahren dem Landesherrn abgetreten, nicht aber das alte Recht eines freien und unbeschränkten Handels. Sie kamen deshalb mit einer Vorstellung bei dem Kurfürsten ein, und dieser sah sich genöthigt, durch einen Erlaß vom 20. Januar 1658 das vorige Edikt dahin zu declariren, daß die Bürgerschaft

¹⁾ Mylius Corp. Constit. march. V. II. I. 17—20.

und Handelsleute der Städte Berlin und Köln ihm vorgestellt, wie sie seit undenklichen Zeiten im ruhigen und beständigen Besitze eines freien Handels gewesen seien, und deshalb bitten, das vorige Edikt zu cassiren. Nun habe der Kurfürst am 7. November die Sache durch seine geheimen Ráthe untersuchen lassen, und es sei entschieden, daß beide Theile (Berlin und Frankfurt) ihre Rechte von 6 zu 6 Wochen weiter auszuführen hätten, inmittelst seien aber die Einwohner von Berlin und Köln bei ihrem freien Handel, so weit sie ihn bisher gehabt, zu belassen, so daß also allen Kauf- und Handelsleuten in und außerhalb des Landes nach wie vor freistehen soll, auf Berlin und Köln, 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 der Rechte der Stadt Frankfurt ¹⁾.

Es ist nicht bekannt, daß späterhin noch etwas in der Sache verfügt worden, und Berlin blieb im Besitze seiner alten Rechte. Aber es spricht für die Größe des Fürsten, daß er ohne zu fürchten sein Ansehen zu compromittiren, eine Verfügung zurücknahm, durch welche die Rechte Anderer gefährdet wurden.

Vielleicht führten diese Verhandlungen das Andenken an die Niederlagsgerechtigkeit der Städte Berlin und Köln zurück, denn späterhin war wieder von ihr die Rede. Am 18. April 1716 wurde das Reglement der kurmärkischen Schiffergilde publicirt. Sämmtliche nach Hamburg fahrende Schiffer waren nämlich in eine Gilde vereinigt. Mitglied derselben konnte nur sein, wer von ehrlicher Geburt war, 6 Jahre lang bei einem unbescholtenen Elbschiffer gedient, oder 6 Jahre lang bei einem Materialwaarenhändler gelernt, das Bürgerrecht seines Orts gewonnen hatte, und ein eigen Haus und eigen Schiffsgesäß besaß. Niemand wurde zur Gilde oder Reihfahrt zugelassen, der nicht in Berlin oder Hamburg das Gilderecht gewonnen, und nicht in brandenburgischen Landen oder in Hamburg wohnhaft war. Nach Magdeburg oder

¹⁾ Mylius Corp. Constit. march. V. II. I. 19—22.

nach andern nahen Orten konnten auch Andere fahren. — Dies Alles sind höchst wahrscheinlich alte Bestimmungen, wie solche immer in Reglements aufgenommen wurden, denn während des ganzen Mittelalters wurde die Elbe nur von Brandenburgischen, Hamburgischen und Magdeburgischen (?) Schiffern befahren, und erstere scheinen immer Mitglieder der Berliner Schiffergilde gewesen zu sein, somit Berliner, da jeder in Berlin ein Haus besitzen und Bürger sein mußte. Außerdem sind aus diesem Reglement noch die folgenden Artikel für uns wichtig.

„Art. 23. Weil hier (zu Berlin) die Niederlage ist, so soll kein Schlesier, Croßner, Fürstenwalder mit Gütern hindurchfahren, um dieselben nach Hamburg zu liefern, sondern er ist schuldig, hier auszuladen, bei 20 Rthlr. Strafe, die der Amtskammerkasse anheim fällt.“

„Art. 24. Dahingegen sollen die Schiffer dieser (Kurmärkischen) Gilde die Güter, die von Hamburg nach Schlesien gehen, ferner Frankfurter Meßgüter, laut königlichen Befehl, wenn sie damit von Hamburg herkommen, ebenfalls hier ausladen, den Faktoren übergeben, und nicht weiter schiffen, sondern deren Fortschaffung den Schlesiern, Croßnern und Fürstenwaldern zur Rückfahrt überlassen, bei Strafe der Fracht, die der Schiffer damit verdienen könnte, zur Gildeblade“¹⁾.

Wenn nun im Jahre 1716 zu Berlin die Schiffe aus- und wieder einladen mußten, weil die Niederlage daselbst war, jetzt kaum ein Schattenbild der ehemaligen, so dürfen wir wohl annehmen, daß vor 1448, wo sie noch in voller Kraft bestand, dasselbe geschehen ist. Damals konnten weder Schlesiische noch Croßensche Schiffe nach Berlin kommen, weil der Müritzer Kanal nicht vorhanden war. Höchstens hätten sonach Fürstenwalder Schiffe dahin gelangen können, wie es aber damit beschaffen war, haben wir oben gezeigt. Es bleiben daher für diesen Theil der Spree, wie für den übrigen, die Havel und die Elbe, nur die Berliner Schiffer übrig, daß man aber zu Berlin, so lange die Niederlage währte, sie förmlich abhalten,

¹⁾ Mylius Corp. Constit. march. V. II. 1. 49—56.

aus- und einladen, und überhaupt hier Waaren verladen mußte, scheint sich daraus mit Sicherheit zu ergeben, und eben darum hat die Niederlage zu Berlin, wenigstens so lange die Stadt sie besaß, nicht in einer bloßen Geldabgabe bestanden. Wie hätte die Stadt auch dazu kommen sollen, da das Recht der wirklichen Waarenniederlage mit Allem, was damit verbunden, viel zu vortheilhaft für sie war, als daß sie es freiwillig aufgegeben hätte. Sie hatte das Beispiel von Frankfurt vor Augen, das in allen städtischen Rechten ein getreues Spiegelbild von Berlin war, und Berlin hatte nicht geringeren Grund, seine Niederlage in aller Strenge aufrecht zu erhalten, als Frankfurt, welches dieselbe auf das Hartnäckigste vertheidigte. Das Unglück der Jahre 1442—48 wand sie ihm aber aus den Händen.

Um uns nun an einem Beispiele den Gang des damaligen Handels, wie er durch die Niederlage modificirt wurde, deutlich zu machen, wollen wir einmal annehmen, ein Hamburger Kaufmann sei nach Breslau gereiset, um daselbst Waaren einzukaufen. Wir wählen dazu die einzige erlaubte und schon früh sehr frequente Straße. Hatte der Kaufmann in Breslau seinen Kauf beendigt, so transportirte er seine Waaren mit Breslauer oder Frankfurter Frachtwagen (nicht auf Schiffen, denn die Oder war südlich von Frankfurt nicht schiffbar) auf der großen Kaufmannsstraße von Breslau über Neumarkt, Parchwitz, Lüben, Polkwitz, Neustädte, Freistadt, Grüneberg, Clossen und Neppen nach Frankfurt. Daß gerade nur Wagen und Pferde dieser beiden Städte hätten gewählt werden müssen, ergibt sich nicht, vielmehr scheint die Wahl des Fuhrwerks zu Lande in allen Niederlagsstädten frei gewesen zu sein; ohne Zweifel ist aber meistens ein solches Fuhrwerk gewählt worden, da es Vortheile darbot, welche man bei anderem Fuhrwerke entbehrte. In Frankfurt wurden die Waaren nun, insofern es der Niederlage unterworfen waren, drei Tage lang niedergelegt und verkauft, letzteres aber nur an Frankfurter Bürger. War es Jahrmachtszeit (Messe), so konnte auch an Fremde verkauft werden. Diese Einrichtung wurde selbst noch nach dem dreißigjährigen Kriege festgehal-

ten ¹⁾. Was nicht verkauft wurde, mußte einem Frankfurter Kaufmann überlassen werden, von welchem es der Hamburger wieder zurückkaufte, und es nun, als in Frankfurt gekauft, meistens wohl mit Frankfurter Fuhrgelegenheit, weiter führte. Es war dies allerdings nur ein Scheinkauf, denn der Hamburger zahlte, außer den Niederlags- und Umladungsgebühren, eigentlich dem Kaufmann in Frankfurt nur eine Provision; allein für Frankfurt war dies immer ein großer Vortheil, weil sie gezahlt werden mußte, und es läßt sich dabei wohl denken, daß die Hansestädte sich bald über feste Sätze mit den Frankfurtern geeinigt haben werden, um jeder Uebersetzung vorzubeugen. Schon früh scheint man aber den, wenigstens späterhin allgemein eingeschlagenen Ausweg ergriffen zu haben, einen Frankfurter Kaufmann als Faktor eines Hamburgschen, Lübeckschen u. Hauses zu ernennen und zu besolden, der die Breslauer Waaren als Eigenthum behandelte und anerkannte, auch wenn er sie nicht bezogen hatte, und im Interesse jenes Hauses weiter beförderte. Dieser Ausweg wurde, obgleich gewiß schon lange benutzt, als eine Begünstigung zwischen den Städten Frankfurt und Breslau, 1646 gesetzlich anerkannt. Es heißt in dem Vergleiche vom 28. December 1646: „Die Breslauer können ihre Waaren in Frankfurt 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 und Elbe, oder auf der Achse weiter in andere Lande und Städte hin und zurück auf unverbote Straßen befördern und versenden“ ²⁾. — Ungeachtet also den Breslauer Bürgern seit 1490 erlaubt war, über Frankfurt hinaus zu handeln, so wurde doch die Oder abwärts davon ausgenommen, und nur Spree, Havel und Elbe waren erlaubt. Der Breslauer Kaufmann brauchte deshalb in Frank-

¹⁾ Jobst Belmann, Beschreibung von Frankfurt 34. — ²⁾ Belmann, Beschreibung der Mark Brandenburg IV. I. IV. Künig, Reichsarchiv Contin. IV. II. 343.

furt seine Waaren nicht zu verkaufen, aber weiter führen durfte er sie nur durch Vermittelung seines Faktors, eines Frankfurter Kaufmanns. Und doch war Breslau in Frankfurt vor allen Städten begünstigt; die Bürger anderer Städte konnten darauf nicht Anspruch machen. Der Hamburger hat ohne Zweifel sich ebenfalls eines Faktors bedient, aber er mußte ihm erst die Waaren verkaufen und wieder abkaufen. Diese Faktoren hießen in der Sprache des Mittelalters Leger, Knappen, socii, nuncii, famuli, servitores, garriones, factores¹⁾. Auch in Berlin wurden 1716 die niedergelegten Waaren Faktoren übergeben, welche für deren weitere Fortschaffung Sorge trugen, der Besitzer der Waaren mochte anwesend sein oder nicht²⁾, und 1723 wurde ausdrücklich festgesetzt: Ein Kaufmann zu Berlin muß in Stettin und Frankfurt seinen eigenen Faktor oder Expeditur halten, dergleichen die Stettiner in Frankfurt, auch die Frankfurter in Stettin, und dazu keinen andern, als einen angesessenen Kaufmann, der Bürger- und Gilderecht gewonnen, gebrauchen³⁾. Es war dies sicherlich keine neue Einrichtung, sondern es wurde nur eine durch den Gebrauch längst vorhandene und eingeführte gesetzlich ausgesprochen. Von Frankfurt führte der Hamburger Kaufmann seine Waaren zu Wagen nach Fürstenwalde (später nur bis zum Kersdorfer See), und konnte sie nun von hieraus entweder zu Wagen nach Berlin senden, oder sie in Fürstenwalde einschiffen, und nach Berlin gehen lassen. Hier wurden sie abermals drei Tage niedergelegt und zum Verkauf gestellt. Ob er die übrigen Waaren an einen Berliner Kaufmann verkaufen mußte, ergiebt sich nicht mit Gewisheit. Es ist möglich, daß dies nicht verlangt wurde. Auch von hier aus konnte er seine Waaren zu Lande oder zu Wasser gehen lassen. Wählte er den Weg zu Lande, so gingen sie bei Heiligen-See über die Havel nach Fehrbellin, Kyritz, Pritzwalk, Puttlitz, Grabow, Voigtzburg nach Hamburg, und hatten unterwegs keine Niederlage mehr abzuhalten. Wählte

¹⁾ Hüllmann, Städtewesen I. 202. — ²⁾ Mylius, Corp. Constit. march. V. II. I. 49—56. — ³⁾ Mylius a. a. D. 61—64.

er den Weg zu Wasser, so gingen sie in einem Berliner Schiffe, nach gehaltener Niederlage, bei Spandow in die Havel, und über Potsdam nach Brandenburg. Hier mußte er vor der Neustadt am Mühlendamme seine Waaren drei Tage lang niederlegen und feil bieten, und nun konnte er weiter schiffen, oder die Waaren zu Wagen weiter führen. Wir kennen diese Einrichtung nur aus einer Urkunde von 1455; sie war aber unstreitig alt und hat bis in die Mitte des 18ten Jahrhunderts fortgedauert. Waaren, die zu Lande gebracht wurden, scheinen keine Niederlage gehalten zu haben. Von Brandenburg gingen die Waaren zu Wasser die Havel hinunter, und dann die Elbe bis Hamburg, ohne weiter Niederlagsorte zu berühren, als in Hamburg selber.

Waren die Vorschriften wegen der Niederlage an jedem Niederlagsorte anders, und machte es dem Kaufmann schon nicht wenig Mühe, sie alle im Kopfe zu haben, um sich gegen Schaden und Nachtheil zu verwahren, so wurde dies noch ungemein vermehrt durch den Umstand, daß sie nirgend dieselben blieben, sondern mit der Zeit wechselten, je nachdem die Stadt ihre Präensionen steigerte und durchzusetzen verstand, oder ungünstigen Verhältnissen nachgeben, und Uebertretungen dulden mußte. Daher wechselten überall die Perioden großer Strenge mit solchen, wo man mit großer Nachsicht verfuhr. Nicht selten war dieser Wechsel grell und schroff, und ein auf der Reise befindlicher Kaufmann, der eben noch auf Nachsicht gerechnet hatte, konnte dabei sehr unglücklich werden, wenigstens in große Verdrießlichkeiten gerathen. *

Es zeigt dies Alles, von welcher großen Wichtigkeit die Niederlagsgerechtigkeit einzelner Städte für den gesammten Handel und für sie selber war, und es wird darum begreiflich, weshalb diese Städte zur Behauptung ihres Rechts die größten Opfer, selbst Kriege, nicht scheueten, und es mit einem Eifer und einer Hartnäckigkeit verfochten, die einer besseren Sache werth gewesen wären. Den geschichtlichen Nachweis behalte ich einem anderen Orte vor.

Noch eine nicht unbedeutende Schwierigkeit legten dem damaligen Getreide-Handel die oftmaligen Ausfuhrverbote in

den Weg. Bei der großen Getheiltheit des Territoriums war dies keine geringe Plage, denn selten fand eine Uebereinstimmung statt. Ausfuhrverbote des Getreides zu Zeiten des Mißwachsens, und sobald es einen gewissen Preis überstieg, finden sich schon früh, und kehren durch das ganze Mittelalter wieder. Früher verbot der Landesherr die Ausfuhr, wie es scheint, bloß auf den Antrag der Kaufleute, oder seines Rathes. Später um 1523 verlangten in der Mark die Stände, daß es mit ihrem Rathe geschähe ¹⁾. Außer dem Getreide bei theuren Zeiten durfte bis zu den Zeiten der Reformation fast Alles aus- und eingeführt werden. Erst nachher wurden in einzelnen Ländern auch andere Waaren verboten, auszuführen, z. B. Wolle, oder auch die Einfuhr z. B. von Maun und Kupfervitriol in Böhmen und der Lausitz 1550, weil man sie selber erzeugte.

Werfen wir noch einmal den Blick zurück auf den Zustand des deutschen Handels in den Wendenländern für jene Zeit, wo die Elbe der Grenzstrom des Slavenlandes war. Magdeburgs große Bedeutsamkeit für die Wenden der Odergegenden ergibt sich aus dem Inhalte der ihm zugestandenen Rechte, und hörte auch noch nicht auf, als die Grenze des Wendenlandes nicht mehr bis zur Elbe reichte, sondern bereits bis zur Havel zurückgeschoben war. Aber auch Hamburg scheint in dieser Beziehung von nicht geringer Wichtigkeit gewesen zu sein, bald nachher wurde es besonders Lübeck. Zunächst stellt sich nun die Frage: in welcher Weise der deutsche Handel in den Wendenländern geführt worden sei.

Die schriftlichen Denkmäler jener Zeit enthalten zur Beantwortung dieser Frage fast nichts. Wenige vereinzelte Thatsachen können nur durch Vermuthungen zu einem Ganzen verbunden werden, das indessen nicht von Wahrscheinlichkeit entblößt sein wird, wenn es consequent aus dem Wesen des Menschen und aus der Gestaltung jener Zeit und ihrer Verhältnisse gefolgert wurde, und spätere Thatsachen mit Nothwendigkeit sich daraus ergeben und herleiten. Ich habe einen

¹⁾ v. Raumer, Cod. diplom. cont. II. 231.

Versuch bereits in meiner ältesten Geschichte der Städte Berlin und Köln gemacht, und werde ihn hier neu bearbeitet im Zusammenhange mit den Handelseinrichtungen wiederholen.

Wir haben schon oben gesehen, daß die Kaufmannsgilde in allen niederländischen Städten nicht allein die älteste, sondern wir werden auch zeigen, daß sie ursprünglich die einzige, ja die eigentliche Bürgergilde war. Schon in ihrer Heimath für ein gemeinschaftliches Interesse verbunden, gaben die Kaufleute die Gemeinschaftlichkeit auch bei ihren Handelsreisen nicht auf, und theilten mit einander Gefahren und Beschwerden.

Wie nun die normannischen Kaufleute bei ihren Seereisen nach Ostrogard in einer möglichst großen Vereinigung ihrer Schiffe und Leute zu einer bedeutenden Flotte Schutz gegen die Anfälle der Wikinger gefunden hatten, so ist dies Mittel unstreitig auch von den deutschen Kaufleuten bei ihren Landreisen in die Wendeländer angewandt worden. Gemeinschaftlich in möglichst großer Zahl, zogen die Kaufleute einer Stadt mit ihren Frachtwagen und Leuten daher, und vereinigten sich wohl an bestimmten Plätzen mit denen anderer Städte, welche gleichfalls zu einem Handel in den Wendeländern berechtigt waren, denn die Zahl dieser nahm zu, als die deutsche Grenze weiter nach Osten rückte. So verstärkt zogen sie tiefer in die wendischen Regionen hinein. Einzelne von ihnen mögen des Handels wegen an gewissen Orten zurückgeblieben sein, und stellten ihre Waaren zum Verkauf, während die Anderen weiter zogen, wahrscheinlich, weil nur jenen das Recht zugestanden war, dort zu verkaufen. Es gab indessen auch Plätze, wo alle Kaufleute das Recht hatten, ihre Waaren mehrere Tage zum Verkauf zu stellen. Ob dies Recht auf einem Vertrage ruhere, den die Kaufleute unter sich geschlossen hatten, oder auf einer Erlaubniß der slavischen Landesherren, ist unbekannt. So immer fortschreitend zogen die Kaufleute nach Pommern, Preußen, Polen, Schlesien, Böhmen und Rußland.

An seinem eigenen Bestimmungsorte mußte der Kaufmann länger verweilen, denn es galt nicht nur, seine mitgebrachten Waaren zu verkaufen, sondern auch andere dagegen einzukaufen. Beides machte sich zwar, da der meiste Handel Tausch;

handel war, zu gleicher Zeit, doch dauerte es auch sehr viel länger, ehe der Handel abgeschlossen werden konnte, als wenn es mit Hülfe des Geldes geschehen wäre, denn hier war nöthig, daß der Käufer auch gerade die dem Verkäufer beliebige Waare in ausreichendem Vorrathe dagegen bieten konnte. Besonders mag an den Seeplätzen der Aufenthalt oft verzögert worden sein, weil man auf die Ankunft der Schiffe warten mußte.

„Die Kaufleute eines Landes, einer Gegend, oder, wenn sie sich in hinlänglicher Zahl zusammenfanden, einer Stadt, schlossen sich in der Fremde aus Gründen, die zu allen Zeiten etwas Aehnliches bewirken werden, vorzüglich aber auch aus Veranlassungen, welche in den Verhältnissen und Ansichten des ältern Germanischen Europa lagen, enger an einander, und stifteten unter sich ähnliche Gesellschaften, als sie zu Hause zu haben pflegten. Wem konnte die Idee, sich zu gegenseitigem brüderlichen Beistand zu verbinden, wenn das Bedürfniß eines geselligen Aneinanderschließens mit seinen Sprach- und Stammesverwandten wohl näher liegen, als den in einem halb barbarischen Zeitalter, in einem fremden Lande verlassenen, ja oft selbst gneideten und angefeindeten Fremden? Die Gilden stammverwandter Kaufleute in fremden Ländern sind daher so alt als zahlreich, und drängen sich der Beachtung so sehr auf, daß man sie wohl für die ältesten, ja eigentlich nur für die einzigen Gilden im eigentlichen Sinne des Worts, denen die übrigen erst nachgebildet worden, gehalten hat¹⁾. Solche Gilden mußten aber viel Eigenthümliches haben. Sie wurden, wenn man zu Lande in zahlreicher Gesellschaft sich zu gewissen Zeiten, nach einem bestimmten Orte begab, eine Art wandernder Genossenschaft. Da man nur in der besseren Jahreszeit bei noch unvollkommener Schifffahrtskunde es wagte, das Meer zu befahren, so fanden sich nur im Sommer Fremde in den Seeplätzen zusammen, so daß sich in der Winterzeit anfangs wohl wenige Spuren der Genossenschaft

¹⁾ Hüllmann, Ursprung der Stände (1ste Ausgabe) Bd. I. 219. Bd. III. 157.

fremder Kaufleute zeigten. Indes bekamen diese Gilden einen Halt- und Mittelpunkt dadurch, daß sie sich von der Regierung des Landes oder der Stadt bleibende Rechte für alle Zeit ihrer Wiederkehr zu erwerben suchten. Dahin gehörte: die Anerkennung des Rechtes, eine Genossenschaft mit einem selbst gewählten Vorstand zu bilden, alle Streitigkeiten unter sich nach heimischen Rechten und Gewohnheiten oder eigener Beliebung zu entscheiden, die Erlaubniß, sich Grundstücke zur Waarenniederlage, zur Behausung, auch zum geselligen Verkehr und zur Verathung zu erwerben. Es blieb ein Theil der fremden Kaufleute jetzt auch während des Winters im fremden Lande, besonders in weiter entlegenen Gegenden. Die Waaren- und Selagshäuser wurden der Mittelpunkt großer Handelsniederlagen, in denen sich dann auch, da viele Kaufleute ihre Commanditen dort hatten, eine weniger wechselnde Bevölkerung bildete. Zuweilen erwuchs selbst die Niederlassung der Fremden zu einem besondern Stadtviertel, und trug nicht nur die Stadtlasten mit, wozu man auch die Deutschen in London zu verpflichten suchte, sondern theilte sich mit der heimischen Bevölkerung, die oft selbst an Bedeutsamkeit hinter den Fremden zurückzubleiben schien, in das Stadtreghiment¹⁾.

Was in dieser Darstellung eines ausgezeichneten Forschers in rascher Folge entwickelt ist, hat sich in der Zeit nur sehr allmählig gestaltet, aber in den verschiedenen Ländern und an den verschiedenen Orten dennoch in sehr verschiedenen Zeiten. Eine wandernde Gilde ist wohl überall das Erste gewesen; aber bald mußten die Kaufleute gewahr werden, daß ein vorübergehender Aufenthalt, eine bloße Sommerstation, den Handel zu sehr beschränkte, und weit größere Vortheile aus bleibenden Stationen zu ziehen sein würden. Es wird sich dies aus Folgendem leicht ergeben. Zunächst erinnere ich daran, daß schon in sehr frühen Zeiten der Kaufmann nur im Großen handelte, und den Detailhandel den nur die nächsten Jahrmärkte besuchenden Krämern überließ; auch in den Wenden-

¹⁾ Wilsa, das Gildenwesen 263. 264.

ländern hat er ihn schwerlich betrieben, denn wir sehen auch in späterer Zeit den Kaufmann hier nur im Großen handeln. Da der Slave weit weniger Neigung zum Handeln hatte, als der Deutsche, so ist deshalb auch in wendischen Orten der meiste Kramhandel wohl von angesiedelten Deutschen, und in gewissen Artikeln auch von Juden betrieben worden.

Kam nun die Handelskaravane in das Wendenland, und bezog irgend einen Jahrmart, so konnte allerdings hier auf Käufer gerechnet werden, denn sie wußten im Voraus, wann der Markt beginnen würde, und konnten sich in Zeiten darauf einrichten. Es ist aber bekannt, daß das Letztere keineswegs Allen möglich wird, und tausend Umstände verhindern den Ankauf zu einer bestimmten Zeit. Heu, Wolle, Getreide, Honig, Holz u. ist nicht zu gleicher Zeit gleich gut zu haben, und wenn Jemand bereits mit Wolle zahlen kann, muß der, welcher mit Getreide zahlen will, noch warten. Dem ließ sich dadurch abhelfen, daß in einem Jahre mehrere Handelskaravanan nach einem Orte kamen, und also ein Paar Jahrmärkte abgehalten wurden. Bei sehr entfernten Orten ging dies nicht an, und selbst bei den näher gelegenen wurden alle Uebelstände beseitigt, wenn sich an den einzelnen Orten mehrere deutsche Kaufleute sesshaft machten, mit einem Vorrathe von Waaren versehen wurden, und diese verkauften, wann sie begehrt wurden, da der Kaufmann nicht an die Marktzeit gebunden war. Diese Kaufleute waren zugleich für die Mutterstadt, von welcher sie ausgingen und stationirt wurden, sehr sichere und bleibende Abnehmer der Waaren ihrer Handelskaravanan, und letztere fanden an ihnen Landsleute im fremden Lande, bei denen sie Aufnahme, Rath und Hülfe finden, und welche vermittelnd in allen Conflicten mit den Eingebornen auftreten konnten. Diese Vortheile lagen so nahe, daß sie den damaligen Kaufleuten nicht entgehen konnten. Erschien so die Einrichtung fester Handelsstationen vortheilhaft, so wurde sie durch andere Umstände mit Nothwendigkeit geboten.

Es war eine ganz allgemeine Vorschrift, daß kein Handel anderswo, als auf dem dafür bestimmten Plage, dem Markte, stattfinden durfte. Gewisse Gegenstände durften so

gar da, wo sich ein Kaufhaus, oder das dasselbe vertretende Gebäude befand, nur in diesen verkauft werden, und an Fremde wurde erst verkauft, nachdem die Einheimischen mit ihrem Einkauf fertig waren. Nicht bloß in Deutschland galt diese Vorschrift. Der angelsächsische König Ethelred II. sagt in einem Gesetze vom Jahre 979: Des Kaisers Kaufleute (*Mercatores Imperatoris*, damals die allgemeine Benennung der deutschen Kaufleute), die mit ihren Schiffen (nach London) kommen, sollen sich guter Behandlung gewärtig sein, und können in ihren Schiffen einkaufen; es ist ihnen aber nicht erlaubt, auf dem Markte vor den Bürgern von London den Vorkauf auszuüben. Sie sollen den Zoll bezahlen u. ¹⁾ Auch im Wendenlande fand dieselbe Einrichtung statt. In den Pommerischen Städten, welche durch ein Schloß beschützt wurden, gab es auch einen Marktplatz, und auf diesem ein Haus, das als der eigentliche Sammelplatz der Städter für alle Arten von Geschäften betrachtet wurde. Man berieth allgemeine Angelegenheiten, verabredete Handelsreisen, schloß Käufe und Verkäufe ab, stellte gewisse Waaren darin zum Verkauf, benutzte es zu gesellschaftlichen Vergnügungen und als Trinkhaus. Ein solches Haus war daher zugleich Rathhaus und Kaufhaus, wenn auch nicht ganz im deutschen Sinne, denn auch in Deutschland wurden im Kaufhause nicht bloß Waaren ausgestellt, sondern auch Geschäfte abgeredet und abgeschlossen, und die Rathshäuser dienten auch zu gesellschaftlichen Vergnügungen, der Rathskeller als Trinkstube. Die Begleiter des heiligen Otto erblickten in diesen Häusern Tempel, denen sie den noch streitigen Namen *Continen* beilegen, und halten den Wirth für einen Priester, obgleich sie die Bestimmung dieser Gebäude angeben. Die sogenannten Seglerhäuser mehrerer Pommerischen Städte sind im Wesentlichen nichts Anderes. In der lateinischen Sprache des Mittelalters werden sie *tabernae* genannt, und überall wird *forum* und *taberna* zusammengestellt ²⁾, so daß man genöthigt wird, an *tabernae mercatoriae* zu denken, mit welchem Namen das Mittelalter noch später wohl

¹⁾ Anderson, Geschichte des Handels I. 413. — ²⁾ Siehe die ältesten Urkunden in Dreger Cod. dipl. Pomer. I.

die deutschen Kaufhäuser bezeichnete. Das Kaufhaus hieß aber auch wohl das Schauhaus, theatrum, und weil es ursprünglich mit dem Rathhause einerlei war, so wurde in den wendischen Städten der Name theatrum auch wohl auf das Rathhaus übertragen, das oft nur eine Fortsetzung des Kaufhauses war, aber es behielt denselben um so mehr, auch wenn sie getrennt waren, weil auch noch viel später Gaukler und andere der Schaulust dienende Künstler auf dem Rathhause ihre Kunststücke zeigten.

Gab es in den wendischen Städten einen Markt und ein das Kaufhaus vertretendes Gebäude, wie in den deutschen Städten, so haben auch beide die ähnliche Bestimmung gehabt. Schon in früher Zeit finden wir in den wendischen Städten den Gebrauch beobachtet, nur auf dem Markte zu kaufen, und an Fremde erst zu verkaufen, nachdem die Einheimischen sich versorgt hatten, außer zur Jahrmachtszeit. Es zeigt sich dies nicht als ein neuer Gebrauch, sondern er tritt überall als eine Gewohnheit auf, die in manchen Städten sogar noch mehr beschränkt wurde. So bestimmten z. B. die Herzöge Bogislaw IV., Barnim II. und Otto I. im Jahre 1283 für immer, daß in Stettin kein Fremder Getreide ausführen dürfe, wenn er dasselbe nicht von einem Stettinschen Bürger gekauft habe¹⁾. Bis dahin ist es doch wohl zur Jahrmachtszeit erlaubt gewesen, von einem Fremden zu kaufen. Daß man überhaupt in den Wendenländern freie Jahrmärkte anlegte, mit der ausdrücklichen Bestimmung, daß sie von In- und Ausländern besucht werden könnten, läßt darauf schließen, daß bis dahin der Handel mit den Fremden Beschränkungen unterworfen gewesen sei, die sich wohl in der angegebenen Art erklären lassen.

Man denke sich nun eine Handelskaravane, in welcher die Kaufleute ihre Waaren zu Markte bringen. Sie erreicht einen Ort im Wendenlande, und die Kaufleute stellen ihre Waaren auf dem Markte aus. Es liegt ihnen daran, nicht bloß zu verkaufen, sondern auch einzukaufen und wendische Waaren nach Deutschland zu bringen. Allein mit dem Ein-

¹⁾ Baltische Studien II. 126.

kauf müssen sie warten, bis die festgestellte Zeit heranrückt; dann aber können sie nur erhalten, was übrig geblieben ist von dem, was zu Markte gebracht wurde, und was sie vielleicht gar nicht gebrauchen können. Nur zufällig erhalten sie, was sie wünschen. Ist es möglich, sich auf solche Weise vortheilhaft mit brauchbaren Waaren zu versorgen? — Bestellungen konnte man nur an solchen Orten machen, wo man sich lange genug aufhielt, um die Sache abwarten zu können. Vieles aber, was man wünschte, war vielleicht der Jahreszeit wegen gar nicht zu haben.

Wenn aber Kaufleute an dem Orte bleibend stationirt waren, so galten diese nicht als Fremde. Sie konnten zu gehöriger Zeit die Bestellungen machen, und die Ablieferung ruhig abwarten, obgleich auch sie das Bestellte auf den Märkten kaufen mußten, wozu sie aber die Wochenmärkte wählen konnten, welche noch früher eingerichtet waren, als die freien Jahrmärkte. Sie konnten die Sachen zu einer Zeit einkaufen, wo sie wohlfeil waren, und das Beste auswählen, Vorräthe sammeln, und sie den heimkehrenden Landsleuten überlassen. Mit ihnen ließ sich die Schwierigkeit, welche das alle Jahre, und in den Wendenländern sogar alle vier Monate wechselnde Geld dem Handel in den Weg stellte, am leichtesten beseitigen, denn sie konnten das Geld, welches die Kaufleute im Handel erhielten, zur rechten Zeit umwechseln. Ein Kaufmann, der aus Magdeburg abreisete, mußte in Stettin mit Stettiner Münze zahlen, und mit keiner anderen, auch mußte es die eben gültige, also noch nicht vier Monate alte sein. Er konnte diese nur erhalten für Waaren, die er verkaufte, oder durch Umwechseln von Magdeburger Münze gegen Stettiner Münze, was aber voraussetzte, daß der Wechsel mit Magdeburg in Handelsverbindungen stand, oder auf Rechnung künftigt zu sendender Waaren als Vorschuß, was von seiner Seite eine Handelsverbindung mit Stettin nothwendig machte, die man natürlich am liebsten mit einem Landsmanne schloß.

Wenn nun die damalige Lage des Handels es nicht nur wünschenswerth, sondern sogar nothwendig machte, deutsche Kaufleute in den Wendenländern zu stationiren, so dürfen wir

auch nicht daran zweifeln, daß es geschehen ist. Es verhält sich damit genau so, wie mit den Stationen europäischer Kaufleute in der Levante, zu Smyrna, Aleppo und in anderen asiatischen Städten, deren Einwohnerschaft sich ähnlich gegen die europäischen Kaufleute verhält, wie die damalige Einwohnerschaft der Wendenstädte zu den damaligen deutschen Kaufleuten, und wo dennoch jetzt der größte Verkehr mit allen Staaten der Welt getrieben wird. — Hören wir, was ein Mann über diesen Gegenstand sagt, der sich sehr gründlich und mit großer Sachkenntniß mit ihm beschäftigt hat.

„Ein ganz eigenes Hinderniß für jeden ausländischen Verkehr, vielleicht das wichtigste von allen, welches auch am schwersten zu besiegen sein mochte, lag in dem geringen Vertrauen, welches man zu Fremden, die unter einem ausländischen Rechte standen, haben konnte. Hierdurch ward es unthunlich, Fremden eigene Waaren zu committiren, da diese mit ihres Landes Nichtern oder Herren im Einverständniß jede Commission betrugvoll für sich verwenden konnten, und der Regel nach dies auch nie unterließen. Der Mangel dieser ersten Bedingung eines lebhaften Verkehrs zwischen zwei Völkern mußte nothwendig sogleich gefühlt werden, als der Handel aus seiner ersten Nothheit sich heraus zu heben anfing. Denn daß die fremden Kaufleute mit fremden Waaren auf fremden Märkten selbst erscheinen, und binnen einer kurzen Frist unter mannigfaltig drückenden Vorschriften den Einkauf und Verkauf betreiben mußten, dies störte wirklich allen dauernden und ausgedehnten Verkehr schlechtweg. — Um diesem großen Uebel zu entgehen, suchten die Kaufleute das Recht einer bleibenden Niederlassung bei fremden Völkern zu erhalten. Dies Mittel erreichte den Zweck vollkommen. Die Landsleute, welche auf diese Weise in zwei Ländern gleichsam Bürger wurden, blieben den vaterländischen Rechten unterworfen, sie konnten, angesiedelt im fremden Lande, dieser Gegenden Gelegenheit auskundschaften, die Zeit und die Art eines vortheilhaften Einkaufs und Verkaufs ausmitteln, den Rechtsgang, die Sitten, und die Sprache des Landes sich aneignen, und den gänzlichen Mangel eines Commissionshandels zum Theil

aufs glücklichste ersetzen. — Auf ähnliche Weise und aus ähnlichen Gründen betreiben alle Europäer noch jetzt ihre Handelsgeschäfte mit dem Orient oder der Levante, und mit andern Völkern, die auf einer ähnlichen Stufe der Kultur stehen. Auf ähnliche Weise wird der Handel der Engländer mit den Russen durch die englische Faktorei noch jetzt zu Petersburg betrieben, da hingegen die Wirksamkeit der englischen Court längst aufgehört hat, weil die Engländer ihre Waaren mit eben der Sicherheit den Eingebornen dieser Stadt, als ihren vormals in dieser Court angesiedelten Landsleuten committiren, und umgekehrt die Bedürfnisse aus Deutschland empfangen können. — Bei Anlegung solcher Faktoreien stand aber den Kaufleuten die Nothheit der Zeiten und der Haß gegen die Fremden im Wege. Allein sie ermüdeten nicht, sie setzten das kühne Unternehmen durch, sie verschafften diesen ihren Niederlassungen mehr oder weniger große Vorrechte; und somit erwuchsen dann allmählig die nachmals so berühmt gewordenen und zum Theil so gefürchteten hanseatischen Comtoire in fremden Ländern, deren Anfang begreiflich so klein und gering war, als der hanseische Handel überhaupt. Nur erst später gediehen sie zu großen Stapel- und Handelszwangsplätzen, zu großen monopolistischen Instituten, über welche die Eingebornen, und das mit Recht, in die bittersten Klagen ausbrachen. Der erste Anfang aber war ganz unschuldig, er mußte beiden Theilen zuträglich sein¹⁾.

Die beiden Städte, die durch ihre Lage wie durch die ihnen eingeräumten Rechte vorzugsweise zur Stiftung von

¹⁾ G. Sartorius, Geschichte des hanseatischen Bundes (Erste Aufl.) I. 181. 182. — Ich habe diese, wie die betreffende Stelle aus Wilda's Gildewesen, mit den eigenen Worten ihrer Verfasser gegeben, um nachzuweisen, daß das, was ich in meinem Buche über die älteste Geschichte der Städte Berlin und Köln über die Handelsstation gesagt habe, nicht so unerhört ist, als daß nicht auch andere Forscher auf dieselben Gedanken gekommen wären. Vergl. Sartorius Geschichte des Ursprungs der Hanse, herausgeg. v. Lappenberg, Thl. I. S. 102, wo dasselbe abgekürzt mit wenig veränderten Worten gesagt wird.

Handelsfaktoreien im Wendenlande berufen waren, sind Magdeburg und Hamburg. Ehe letzteres aber seine Bedeutsamkeit entwickeln konnte, wurde es von dem inzwischen an sehr günstiger Stelle entstandenen Lübeck überflügelt, und ein überwiegend großer Theil der östlichen Handelsfaktoreien ist von Lübeck gegründet.

Gewiß aber ist es auch, daß die Kaufleute einer solchen Faktorei keineswegs als abhängig von der Mutterstadt erschienen. Das lag überhaupt nicht im Charakter der Zeit, denn seine Unabhängigkeit suchte der freie Mann unter allen Umständen zu bewahren. Sie traten als selbstständige Kaufleute auf, nicht als bloße Commissionäre, denn vom Commissionshandel hatte man ohnehin keinen Begriff. Darum handelten diese Kaufleute eben so frei nach allen Richtungen, wie die der Mutterstadt; aber das landsmannschaftliche Verhältniß begründete zugleich ein freundschaftliches, und auf dem Wege eines gegenseitigen Vertrages sicherte man sich Vortheile zu, von welchen Andere ausgeschlossen blieben, so lange nicht Gründe da waren, sie daran Theil nehmen zu lassen. Der Bund der Mutterstadt mit ihren Faktoreien war ein sehr natürlicher, aber er war nicht ausschließlich und modificirte sich in jedem Lande anders.

Wie die meisten Handelsverhältnisse jener Zeit kein Gegenstand urkundlicher Verhandlungen waren, so sind es auch die Handelsfaktoreien nur einer kleinen Zahl nach, und von den meisten hat sich keine urkundliche Spur erhalten. Das Wenige, was wir von ihnen wissen, reicht gerade hin, um der Vermuthung zur Basis zu dienen, daß es noch viel mehrere gegeben haben müsse. Wir wollen diejenigen, welche im Osten von Deutschland lagen, und sich urkundlich begründen lassen, näher kennen zu lernen suchen.

Eine der ältesten und bedeutendsten Faktoreien der deutschen Kaufleute bestand auf der Insel Gothland zu Wisby, welche schon sehr früh in dem gesammten Verkehr der Norddeutschen in der Ostsee vorherrschend wurde. Begünstigt wurde der Handel wie die Kolonie besonders durch die politische Stellung der Insel, welche alle Rechte eines Freihafens hatte.

Alles, was von der Ausgedehntheit des gothländischen Handels gerühmt wird, scheint größtentheils auf Rechnung der dort stationirten deutschen Kaufleute zu kommen, welche Norddeutschland von dort aus mit nordischen Waaren versahen. Weder über ihre Stiftung, noch über ihre früheste Thätigkeit ist urkundlich etwas vorhanden. Aber schon zwischen 1125 und 1137 wirkte sich diese Faktorei vom Kaiser Lothar ein vortheilhaftes Privilegium aus, das zwar verloren gegangen, dessen Inhalt wir aber aus einem späteren Privilegio Herzog Heinrichs des Löwen vom Jahre 1163 kennen. Von ihr wurde ohne Zweifel der unmittelbare Verkehr der Norddeutschen mit Rußland eingeleitet, so wie von hier aus, namentlich von den Bremern, die litwändische Küste befahren wurde. Die auf Gothland vorhandenen deutschen Kaufleute gehörten mehreren deutschen Städten an, von denen wir Lübeck, Soest, Münster, Gröningen, Dortmund und Bremen kennen, offenbar aber nahmen noch mehrere Städte daran Theil, die uns zufällig nicht genannt sind. Sämmtliche dort stationirte Kaufleute bildeten nur eine Gilde, theilten sich aber nach ihren Sätzen in den gemeinschaftlichen Berathungen und nach ihrem Vaterlande in verschiedene Sedilien oder Bänke. Die Kolonie blieb bis gegen Ende des 14ten Jahrhunderts in Wirksamkeit, obgleich sie durch die wachsende Macht Lübecks nach und nach an Bedeutsamkeit verlor.

Aber eben der Handel mit Rußland, den diese Kolonie trieb, hatte sie veranlaßt, in der nordöstlichen Handelsmetropole, nämlich zu Nowgorod in Rußland, einen deutschen Hof zu gründen. Dies ist spätestens in der zweiten Hälfte des zwölften Jahrhunderts geschehen. 1225 wurde bereits eine Hofordnung für ihn entworfen. Späterhin machten die Lübecker auf die Niederlage zu Nowgorod Ansprüche und theilten mit den Gothländern den Besitz¹⁾.

Daß zu Julin oder Jumne, dem heutigen Wollin, zur wendischen Zeit sächsische Kaufleute, vielleicht aus Mag-

¹⁾ Sartorius, Urkundl. Gesch. d. Ursprungs d. deutschen Hanse, herausgeg. v. Lappenberg. S. 12. 13. 17. 110. 112. 117. 124.

deburg oder Hamburg, angesiedelt waren, die beständig da wohnten, aber das Christenthum nicht ausüben durften, wissen wir gewiß. Dies war also eine deutsche Faktorei. In gleicher Weise befanden sich auch Russen daselbst, und wie es scheint auch Kaufleute anderer Völker.

1231 erhielt Lübeck in Riga einen Hof als Eigenthum, den es für seine Niederlage einrichtete. Auch bestanden Neben-Niederlagen der Niederlage von Nowgorod zu Altladoga, Pleskow und Smolensk¹⁾.

1242 erhielt Lübeck vom deutschen Orden in Preußen die Erlaubniß, im Samland, wo es ihnen am Besten scheinen würde, eine freie Stadt mit einem Seehafen anzulegen²⁾. Offenbar wäre dies eine Faktorei im eigentlichen Sinne geworden; Umstände verhinderten die Ausführung. Dagegen hatten sie bereits im Jahre 1237 die Stadt Elbing als eine Kaufmannsstation gegründet, welche gar bald durch den Handel zunahm und blühend wurde³⁾.

1298 erhielt Lübeck auch das Recht, ein Haus in Danzig zu bauen, wo schon seit der ersten Bekanntwerdung des Ortes deutsche Kaufleute wohnten. Auch hier wurde eine Faktorei errichtet⁴⁾.

Im Anfange des 14ten Jahrhunderts sind schon deutsche Kaufmannskolonien im Wendlande und Polen. Krakau hatte eine deutsche Gemeinde, „und wir wissen aus späteren Nachrichten, daß die Stadt Krakau, d. h. gewiß die deutsche Gemeinde daselbst, als ein vollkommenes Glied der Hanse betrachtet wurde“⁵⁾.

Der deutsche Orden in Preußen trieb bekanntlich einen sehr bedeutenden Handel. Er unterhielt große Lager mit Geschäftsführern theils zu Lübeck und Brügge, theils zu Nowgorod, theils bis tief in den Binnenländern zu Thorn, Lencziz, Kalisch, Lemberg, Leobschütz, Troppau, Breslau⁶⁾.

¹⁾ A. a. D. 106. 152. — ²⁾ A. a. D. II. 46. — ³⁾ Voigt, Geschichte Preußens II. 289 f. — ⁴⁾ Sartorius a. a. D. I. 155. — ⁵⁾ A. a. D. I. 46. 47. — ⁶⁾ Hüllmann, Städtewesen des Mittelalters I. 184, wo auch die Beweisstellen.

Daß die Deutschen aber nicht bloß von Gothland zu Wasser nach Nowgorod zogen, sondern auch, und zwar sehr häufig zu Lande über Pleskow durch Lithauen, ergiebt sich nicht allein aus den Vorschriften für den Hof zu Nowgorod, den sogenannten Skraas, sondern auch außerdem urkundlich¹⁾.

Bremen hatte schon um 1138 ein Schiff ausgerüstet, um an den Küsten Livlands Entdeckungen zu machen. Bremer Kaufleute waren es die bald nachher die Stadt Riga gründeten, welche eine der bedeutendsten Kaufmannsstationen jener Gegend war.

Es möchte dies ziemlich Alles sein, was sich über die Kaufmannsstationen und Handelsfaktoreien in diesen Gegenden aus Urkunden nachweisen läßt. Es ist dürftig, wie es aber auch kaum anders sein kann, denn von den Ansiedelungen deutscher Kaufleute auf wendischem Boden und zu wendischer Zeit, dürfen wir keine Urkunden erwarten, da auch alle anderen Urkunden daraus fehlen. Aus den vorher erörterten Gründen sind wir aber genöthigt, an das Vorhandensein solcher Handelsfaktoreien im Wendenlande zu glauben, weil ohne sie ein Handel in demselben und bis nach Rußland hin unmöglich gewesen sein würde, und die deutschen Städte des Wendenlandes sind wohl größtentheils aus ihnen entstanden, wie Elbing. Diese Kaufmannsgemeinden in den Städten sind es, welche wohl überall zur Hanse gehörten, obgleich der Name erst später aufkam, denn sie waren von Städten, die zum Bunde sich zählten, gegründet, und bliebet mit ihnen in enger Verbindung. Eine Stadt, als solche, gehörte eigentlich nie zur Hanse, sondern nur ihre Kaufmannsgilde, aber sie vertrat wohl die Rechte der letzteren, und da, wo die Kaufmannsgilde auf den Rath Einfluß hatte, wurden auch wohl die Angelegenheiten der Kaufmannsgilde zu einer städtischen Angelegenheit gemacht, namentlich, wo es auf die Sicherheit der Straßen ankam, denn hier ließ sich das Interesse der Stadt von dem der Kaufmannsgilde nicht trennen. Man wird nicht leicht fehl gehen, wenn man auf ehemals wendi-

¹⁾ Sartorius, a. a. D. I. 136.

ischem Boden die zum Hansebunde gehöri- gen Städte für solche Kaufmanns-Ansiedelungen hält, wenn auch einzelne Ausnahmen sich finden mögen. Daß namentlich Berlin eine solche Ansiedelung sei, habe ich in meiner ältesten Geschichte der Städte Berlin und Köln wahrscheinlich zu machen gesucht.

§. 3.

Handelsreisen zu Wasser.

Wir fassen hier beides, die Seefahrten, wie die Flußschiffahrten zusammen, werden aber ganz besonders die letzteren berücksichtigen, und wegen der Seefahrten nur das Nothwendigste beibringen.

In den frühesten Zeiten scheint die Ostsee mit Ruder- schiffen befahren worden zu sein, wenigstens ergibt sich aus den Wikinger Fahrten und den Isländischen Sagen, daß man damals zwei- und dreirudrige Fahrzeuge auf der Ostsee zum Handel wie zum Kriege benutzte. Ueber ihre Größe und Bauart ist wenig bekannt. Wahrscheinlich aber wurden neben den Rudern auch Segel benutzt.

Im späteren Mittelalter hießen die größeren Handels- und Kriegsfahrzeuge auf der Ostsee Koggen, im Latein des Mittelalters coqua, coggo und koggo. Sie können nicht viel kleiner gewesen sein, als unsere jetzigen Schooner, aber auch von ihrer Bauart ist sehr wenig bekannt. Nur das ergibt sich, daß sie tief gingen, und in seichem Fahrwasser nicht fortkommen konnten. Sie blieben daher, wo das Wasser an der Küste zu flach war, auf der Rhede liegen, und wurden durch Leichterfahrzeuge ausgeladen, welche man Lodien nannte (lat. Lodia).

Flußschiffe gab es von verschiedenen Arten und Größen, der Bau wich auf den verschiedenen Flüssen von einander ab. Auf der Elbe, Havel, Spree und Oder hatte man gegen Ende des 14ten Jahrhunderts:

Magdeburgische Schiffe. Sie waren die größten und scheinen von den jetzigen Elbkähnen nicht verschieden gewesen zu sein.

Gezungete Schiffe, waren kleiner, und sind, wie es scheint, wie die jetzigen Oberfähne gebaut gewesen, welche am Vordertheil einen langen Schnabel (Zunge) haben.

Gesemtse, waren kleiner als die vorigen. Sonst ist nichts von ihnen bekannt.

Gewöhnliche Schiffe, auch Pramen genannt, gingen sehr flach, und wurden auch als Leichter Schiffe gebraucht.

Rähne, waren aus einem ausgehöhlten Baumstamm gefertigt¹⁾.

Im nordwestlichen Deutschland finden wir folgende Schiffe, von welchen uns nur die lateinischen Benennungen bekannt sind.

Magna navis trabeata, von zusammengefügtten Balken, etwa im Gegensatz zu den aus Bohlen verfertigten; die größte Art der Schiffe.

Navis cum Loseboyghe, kleiner als die vorigen, aber nicht näher zu bestimmen.

Navis qui dicitur Enuare (Einfahrer), theils mit dem Ruder am Hintertheile, theils mit dem Ruder zur Seite. Ob sie den Namen von der Einfahrt haben, oder davon, daß sie von einem Manne gefahren wurden, ist die Frage.

Scuta (Schute), mit und ohne Bord²⁾.

Was die Flüsse jener Zeit betrifft, so waren die großen Flüsse weniger, die kleineren mehr als jetzt schiffbar. Es wird sich dies am Besten zeigen, wenn wir sie einzeln kurz überblicken.

Die Elbe war von ihrer Mündung bis Magdeburg schiffbar. Bei Hamburg und im Magdeburgischen wich ihr Lauf etwas von dem gegenwärtigen ab, die nähere Nachweisung würde aber hier zu weit führen. Von Magdeburg bis Tetischen in Böhmen, war sie allerdings zu beschiffen, aber nur von Magdeburger Schiffen, welche nach Pirna führen, oder von böhmischen Schiffen, die bis Magdeburg gingen. Magdeburg führte Salz und Heringe dahin, und bezog von dort

¹⁾ Klöben, Erläuterung einiger Abschnitte des alten Berlinischen Stadtbuches I. 37. 43. — ²⁾ Sartorius, Urkundl. Gesch. der Hanse, herausgeg. von Lappenberg II. 53. 81.

Holz und Steine, wie sich aus dem Niederlagsrechte der Stadt Pirna ergibt, welches ihr König Johann von Böhmen verlieh, und 1359 vom Könige Karl IV. bestätigt wurde¹⁾. Für jeden anderen Handel war die Oberelbe gesperrt, und Magdeburg hielt mit großer Strenge auf die Beachtung dieser Vorschriften. Kaiser Karl IV. wünschte Tangermünde das Niederlagsrecht zu verschaffen, die Elbe vom Einfluß der Moldau bis Magdeburg schiffbar zu machen, und dem allgemeinen Handel zu öffnen, weshalb mit den Hansestädten Unterhandlungen angeknüpft wurden, und er selber nach Lübeck ging. Allein Magdeburg wußte das ganze Unternehmen zu hintertreiben. Von Magdeburg bis Hamburg durfte die Elbe nur mit Hamburger, Magdeburger und Märktischen Schiffen befahren werden.

Von den Nebenflüssen der Elbe, welche hier in Betracht kommen, war die Jeeze in der Altmark, welche bei Hitzacker in die Elbe fällt, jetzt ein unbedeutendes Flüsschen, schiffbar, durfte aber nur von Salzwedeler Schiffen befahren werden. 1392 wurde versprochen die Jeeze schiffbar zu machen²⁾. Die Schiffe sind wahrscheinlich nicht groß gewesen.

Die Stepenitz in der Priegnitz, erwarb die Stadt Perleberg im Jahre 1307 bis zu ihrem Einfluß in die Elbe. 1337 erhielt sie auch die Mühlen auf der Stepenitz, welche wahrscheinlich der Schifffahrt große Hindernisse in den Weg legten, und das Recht, die Stepenitz auf und nieder zu beschiffen, was 1513 bestätigt wurde³⁾.

Die Havel war von Spandau bis zu ihrer Mündung in die Elbe schiffbar. Die Spree von Fürstenwalde bis Spandau

Die Saale war von Halle bis zu ihrer Mündung in die Elbe schiffbar, aber nur mit Hülfe von Schleusen, welche schon 1366 vorhanden gewesen sein sollen⁴⁾.

¹⁾ Horn in *Analect. Henrici illustri* III p. 369. *Handbibliothek v. Sachsen* II. 203. — ²⁾ Gerken, *Cod. dipl.* VII. 359. — ³⁾ Riedel, *Codex* I. 74. — ⁴⁾ Bekmann, *Historie von Anhalt* III. I. II. 102.

Die Trave war von Lübeck bis zum Meere schiffbar.

Die Oder wurde in den ältesten Zeiten von Crossen bis zum Meere beschifft. Allgemach aber wußte Frankfurt sein Niederlagsrecht so sehr geltend zu machen, daß vom Ende des 13ten Jahrhunderts an die Oder nur vom Meere bis Frankfurt beschifft werden durfte. Nur pommersche und märkische Fahrzeuge, vorzugsweise Stettin und Frankfurt angehörig, bewegten sich darauf; erst später kamen auch polnische hinzu, noch später, und zwar erst nach der Eröffnung des Mälrosler Kanals auch schlesische. Von ihren Nebenflüssen waren schiffbar:

Die Neiße von Guben bis zur Mündung in die Oder. Es konnte davon aber nur Gebrauch gemacht werden, so lange Frankfurt die Oder nicht gesperrt hatte, also bis zur Mitte des 13ten Jahrhunderts. Nachher hörte die Schifffahrt auf, und blieb nur für den Wein bestehen.

Die Warthe. Sie war in den ältesten Zeiten nur von Driesen bis zu ihrer Mündung in die Oder mit Mühe zu befahren, und nur einige neumärkische Städte hatten dazu die Erlaubniß. 1447 fingen die Polen an, die Schiffbarmachung der Warthe in Verathung zu ziehen, und bis 1511 war so viel bewirkt, daß polnische Schiffe den Fluß bis Küstrin befuhren, und auf der Oder nach Stettin gelangten. Frankfurt wußte dies jedoch zu hintertreiben, und erst 1618 wurde den Polen das Recht eingeräumt, die Warthe und Oder zu befahren. — Auch die in die Warthe mündende Neße wurde zum Theil fahrbar gemacht.

Die Rödecke, jetzt ein unbedeutendes Flüsschen, war von Königsberg in der Neumark bis zur Oder schiffbar, wahrscheinlich nur für kleine Fahrzeuge, und durfte nur von Königsbergern befahren werden.

Die Jhna, war von Stargard bis zum Haff schiffbar, aber nur Stargard durfte darauf sein Korn verschiffen.

Die Ucker, war von Prenzlau bis zur Mündung in das Haff, welches damals allgemein das frische Haff hieß, schiffbar, aber nur die beiden Städte Prenzlau und Pasewalk durften sie beschiffen. Beide Städte machten aber nur bis

zur Mitte des 16ten Jahrhunderts von diesem Rechte Gebrauch, weil der Fluß zu seicht wurde und zu sehr verbaut war.

Die Peene, war von Demmin an schiffbar bis ins Meer und eine der Hauptmündungen der Oder.

Die Swine, war ihrer ganzen Länge nach schiffbar und die zweite für die Schifffahrt wichtige Mündung der Oder.

Die Dievenow, ist seit ihrer ersten Bekanntwerdung, besonders gegen ihre Mündung hin, zu seicht, und hat nur mit Fischerbooten beschifft werden können. Für die Schifffahrt ist sie immer untauglich gewesen.

Die Rega, war von Greiffenberg an schiffbar, und wurde nur von dieser Stadt und Treptow beschifft. Früher hieß der Fluß die Moltstow, der jetzt in die Rega fällt.

Die Persante wurde von Colberg bis zum Meere beschifft.

Die Stolpe war von Stolpe bis Stolpmünde schiffbar.

Die Weichsel war von Thorn bis zu ihrer Mündung schiffbar. Weiter oberwärts verhinderte Thorn jede Beschiffung.

Kanäle wurden in früherer Zeit nur sehr wenige gebaut, nicht deshalb, weil man ihren Nutzen nicht einsah, sondern weil alles, was auf die Handlung Bezug hatte, gar nicht zur Cognition der Regierung gehörte. Man beurtheilt in dieser Beziehung die Vorzeit oft sehr unrichtig. Sie verlangte von dem Regenten gar keine administrativen Maaßregeln, sondern nur Schutz im ausgedehnten Sinne, Schutz des Landes und der Landeseingewohnten bei ihren Rechten und Freiheiten, die er, wenn er gnädig sein wollte, auch vermehren konnte. Landesverbesserungen verlangte Niemand von ihm, ja er hatte dazu nach damaligen Begriffen nicht einmal ein Recht, und sie wären als unbefugte Neuerungen aufgetreten. Deswegen gab es keine Administration, so wenig als Administrationsbehörden, und erst gegen das Ende des 16ten Jahrhunderts zeigen sich davon die ersten Spuren, obgleich allerdings Karl IV. schon manchen dahin gehörigen Gedanken gehabt hatte.

Somit kam denn auch selten ein Regent auf den Ge-

anken, Kanäle zu bauen. Wo etwas der Art geschah, wurde es auf Kosten einer einzelnen Stadt oder Corporation ausgeführt. Allerdings hatte Karl der Große schon einen Kanal bauen wollen, der die Donau mit dem Rhein verbinden sollte. Es unterblieb, und bis auf Kaiser Karl IV. war kaum von einem Kanalbau mehr die Rede. Erst dieser, dem zuerst wieder administrative Ideen vorschwebten, kam auf den Gedanken, die Donau und Moldau durch einen Kanal zu verbinden, der gewiß sehr nützlich gewesen sein würde, wenn er ausgeführt worden wäre. Nach ihm verfloß eine lange Zeit, ehe Fürsten sich eine solche Aufgabe stellten, oder ehe man sie nur von ihnen erwartete. Dennoch sind einige Unternehmungen dieser Art theils begonnen, theils ausgeführt worden. Den Gedanken, die Ostsee mit der Nordsee durch einen Kanal zu vereinigen, faßte zuerst Hamburg, nachdem es in den Jahren 1306 bis 1310 die Älster erworben hatte. Mittels dieses Flusses sollten Hamburg und Lübeck verbunden werden. Die Ausführung aber unterblieb, weil die Gegend zu unsicher war. Demnächst aber nahm Lübeck den Plan auf. Diese Stadt befand sich im Besitz des Städtchens Mölln. Von der Trave, an welcher Lübeck liegt, gelangt man mittelst eines sich in dieselbe ergießenden Flüsschens nach dem See bei Mölln; von hier bis zur Stecknitz, eines Flusses, der sich bei Lauenburg in die Elbe ergießt, ist es nicht weit, und Lübeck beschloß, diese Strecke durchgraben zu lassen, um so mit Hamburg eine direkte Wasserverbindung zu eröffnen. In den Jahren 1391 bis 1398 wurde der Kanal gegraben, welcher die Delvenau genannt wurde; in neueren Zeiten heißt er gewöhnlich der Stecknitzkanal. Nur Lübeck allein hatte das Recht, ihn zu befahren¹⁾. Schon lange ist der Kanal sehr verfallen.

Fürst Niclot von Rostock verließ 1296 der Stadt Sülz

¹⁾ Smidt, *Hanseat. Magazin* III. 94 f. Detmar, *Chronik bei Grautoff* II. 352. 384.

die Anlage eines Kanals, der die Trebel mit der Necknitz verbinden sollte zur Erleichterung des Handels mit Salz ¹⁾).

Hiernächst kam im Jahre 1478 Herzog Magnus II. von Mecklenburg auf den Gedanken, einen Kanal von Wismar nach dem Schweriner See zu erbauen. Man wäre dann durch die Stöhr und Elbe in die Elbe gelangt, und es wäre dadurch ebenfalls die Ost- und Nordsee mit einander verbunden gewesen. Es wurde die Arbeit auch angefangen, aber wegen Geldmangels wieder aufgegeben. 1575 wurde sie wieder aufgenommen, und besonders 1629 unter Wallenstein fortgeführt, sie kam aber dennoch nicht zu Stande ²⁾).

Andere Kanäle gab es in den Zeiten vor der Reformation in dieser Gegend nicht. Die Havel wurde mit der Oder unter dem Kurfürsten Joachim Friedrich und auf dessen Betrieb und Kosten in den Jahren 1605 bis 1608 von Liebenwalde bis zur Finow durch einen Kanal verbunden, und die Finow selber, wo es nöthig war, erweitert und mit massiven Schleusen versehen; auch war die Fahrt eröffnet worden, und es gingen Schiffe hin und her. 1620 war der Kanal ganz fertig und hatte 11 Schleusen. Während des dreißigjährigen Krieges aber verfiel er gänzlich und so sehr, daß, als im Jahre 1737 der Vorschlag gemacht wurde, Havel und Spree mittelst der Finow durch einen Kanal zu verbinden, das Andenken an den ehemals schon vorhanden gewesenen Kanal gänzlich erloschen war, und man die Sache zu schwierig fand. Erst 1743 überzeugte man sich aus einem Fragmente des rathhäuslichen Archives zu Neustadt Eberswalde, von welchem der Magistrat selber nichts gewußt, daß der Kurfürst Joachim Friedrich einen solchen Kanal bereits von 1605 bis 1608 zu Stande gebracht hatte, und erst später fanden sich in den Akten des geheimen Archivs die vollständigen Verhandlungen, worauf König Friedrich II. den Kanal in den Jahren 1744 bis 1746 wieder herstellen ließ.

¹⁾ Lützow, Mecklenb. Gesch. II. 54. — ²⁾ Frank, Altes und Neues Mecklenburg VIII. 174. 175. — Schröder, Beschreib. v. Wismar 677.

Der zweite wichtige Kanal, der die Spree mit der Oder verbindet, ist ebenfalls zweimal angefangen worden. Dem Kaiser Ferdinand I., wie dem Kurfürsten von Brandenburg, Joachim II., lag sehr daran, die Oberhandlung zu besördern, und beiden Fürsten entgingen die Vortheile eines solchen Kanals nicht. Sie schlossen einen Recess deshalb ab, in welchem Kaiser Ferdinand sagt: „daß noch eine größere Erhöhung und Besserung nicht allein seiner kaiserlichen Königreiche, Fürstenthümer und Lande, sondern der ganzen Christenheit zu wachsen könnte, also, daß man nach allen vier Orten der Welt zusammen schiffen, handeln und wandeln möchte, wenn aus der Oder eine Schifffahrt durch das Fließ die Schlube, Spree und Havel bis in die Elbe ange richtet, und zu dem Ende ein neuer Graben in der Herrschaft Beeskow zwischen der Schlube und Spree gezogen würde.“ Die Fürsten ernannten eine Commission zur Untersuchung der Sache, die 1556 zusammentrat und die Sache für thunlich erklärte. 1558 verglich man sich dahin, daß der Bau in zwei Theile getheilt werden sollte; der westliche Theil von der Spree bis Mühlrose sollte auf kaiserliche, der östliche auf kurfürstliche Kosten gebaut werden. Die Arbeit wurde begonnen, und mehrjährig fortgesetzt; aber man stieß auf große Schwierigkeiten, weil die Landbesitzer kein Land abtreten wollten, oder unbillige Entschädigungen verlangten, und nachdem man an 40,000 Thaler darauf verwendet hatte, mußte man die Arbeit einstellen. — Erst 1648 machten Breslauer Kaufleute den Kaiser Ferdinand III. wieder darauf aufmerksam, wie viel die Handlung gewinnen könnte, wenn ein schiffbarer Kanal die Oder und Spree verbände; auch hier schien man vergessen zu haben, daß vor hundert Jahren dazu schon ein Anfang gemacht worden. Der Kaiser unterhandelte nun mit dem Kurfürsten von Brandenburg, Friedrich Wilhelm dem Großen, der den Plan gern ergriff, da er ihn als vortheilhaft für seine Lande erkannte. Die Arbeit begann, und im Jahre 1668 wurde der Kanal fertig. Es hatten sich die Zeitverhältnisse inzwischen so verändert, daß die früheren Hindernisse sich nicht mehr geltend machten.

Indessen fällt die Ausführung der beiden letztgenannten Kanäle, selbst ihr erster Entwurf, erst in die neue Zeit; während des Mittelalters war nur der Stecknitzkanal wirklich ausgeführt worden. Dies machte die Schifffahrt sehr mangelhaft. Die Flüsse waren nur zum Vortheil weniger Städte vorhanden, welche alle Andern vom Mitgebrauche derselben ausschlossen, wodurch lange Strecken derselben ganz unbenutzbar wurden. Selbst mächtige Dynasten, deren Territorien der Strom durchfloß, durften ihn nicht zum Transporte gebrauchen, selbst wenn sie gesetzlich dazu berechtigt wurden, weil irgend eine mächtige Stadt das für einen Eingriff in ihre Rechte nahm. So erhielt z. B. Günther, Graf zu Mühlingen und Barby, der an der Elbe eine freie Standesherrschaft besaß, im Jahre 1465 vom Kaiser Friedrich für sich, seinen Sohn und ihre Erben ein Privilegium, und 1466 einen Geleitsbrief, worin ihnen die Freiheit gegeben wird, gegen Errichtung der Zölle von Barby aus auf Schiffen Korn, Wein und Bier auf der Elbe vor der Stadt Magdeburg vorbeizuführen oder abzulegen, und durch einen anderen Brief wurde dies auf allerlei Kaufmannschaft erweitert, mit der Clausel: daß die dem Erzbischofe oder der Stadt Magdeburg vorher ertheilte Freiheit oder Privilegien, so dieser Freiheit widerwärtig sein möchten, hierwider keine Statt noch Macht haben sollten. Trotz dieser Berechtigung getrauten sich aber die Grafen nicht, eine solche Schifffahrt zu versuchen. Nachdem 134 Jahre verflossen waren, haben sie sich ihre Berechtigung vom Kaiser Rudolph II. im Jahre 1599 bestätigen lassen, auch im Anfange des 17ten Jahrhunderts die Schifffahrt anfangen wollen, allein Magdeburg widersprach so wirksam, daß es unterbleiben mußte¹⁾.

Ein anderes großes Hinderniß freier Bewegung auf den Flüssen waren die Vorschriften, welche in Bezug auf die Aus- und Einladungsplätze für Waaren bestanden. Auf der Oder durfte kein Schiff mit Kaufmannsgut anderwärts befrachtet

¹⁾ Gründl. Widerlegung des von der Stadt Leipzig angemaachten unbefugten Straßenzwanges zc. S. 70.

oder ausgeladen werden, als zu Frankfurt, zu Oderberg und zu Stettin, eine Zeitlang auch zu Garz, auf der Spree nur zu Berlin und Fürstenwalde, auf der Havel nur in Brandenburg, auf der Elbe nirgend anders, als zu Magdeburg und Hamburg, auf der Peene nur zu Wolgast, Anklam und Demmin. Anlegen durfte der Schiffer außerdem nur an den Zollstätten, aber, wenn sie nicht zugleich Ausschiffungsplätze waren, durchaus nichts ausladen, selbst dann nicht, wenn die Waaren für den Ort bestimmt waren. Sie mußten in diesem Falle vom Ausschiffungsplätze mit Wagen zurückgeführt werden. So bestimmte z. B. 1312 Herzog Otto von Pommern, daß zwischen Stettin und Ueckermünde keine Schiffsstätte zu halten sei, weder bei Ziegenort, Crampe noch Damm, sondern alle Schiffe sollen ihr Korn, Holz, Kohlen u. ohne anzulegen, nach Stettin bringen, bei Verlust des Kornes oder der Güter ¹⁾).

Wollte ein Kaufmann in Berlin Waaren zu Wasser nach Stettin bringen, so blieben ihm dazu zwei Wege. Er belud entweder ein Schiff zu Berlin damit, und führte sie nach Fürstenwalde, wo sie nun auf Wagen geladen, und zu Lande nach Frankfurt gebracht wurden. Hier mußten sie Niederlage halten und zahlen, und zum Kauf gestellt werden. Nach diesem wurden sie wieder in ein Schiff geladen, und gingen die Oder hinunter nach Stettin. Oder der Kaufmann führte seine Waaren zu Wagen nach Oderberg. Als Berliner Waaren brauchten sie hier keine Niederlage zu halten, sondern konnten sogleich in ein Schiff verladen werden, und gingen von hier die Oder hinab nach Stettin. Beide Wege konnten auch rückwärts eingeschlagen werden. Oderberg erhielt daher für den Handel von Berlin, ungeachtet die Berliner Kaufleute von dessen Niederlage frei waren, durch jenen Umstand eine große Wichtigkeit, und dies ist der Grund, warum ein Berliner Thor nach dem sonst sehr unbedeutenden Städtchen trotz seiner Entfernung von Berlin, benannt wurde.

¹⁾ Deltrich's Repertor. Dregerscher Urkunden 46. Balthasar. Appar. diplom. 19.

Indessen beengte dies die Handlung gar sehr; der Landweg nach Oberberg war weit, es gab an der Oder Städte, welche Berlin näher lagen, als Oberberg, und hätte man die Waaren in diesen einschiffen können, wäre die Landfracht viel wohlfeiler, die Wasserfracht nur wenig theurer gewesen. Allein so lange die Landesherren Frankfurts Rechte aufrecht erhielten, war keine Aenderung möglich. Erst als Markgraf Jobst zur Regierung kam, von dem für Geld gar viel zu erhalten war, benutzten die Berliner Kaufleute den günstigen Moment, und verschafften sich das gewünschte Privilegium. Im Jahre 1409 ertheilte er den Bürgern von Berlin und Kölln das Recht, daß sie alle ihre Kaufmannsgüter, so oft es nöthig sein würde, zu Freienwalde, zu Finow, oder anderswärts, wo es ihnen am bequemsten sein würde, auschiffen dürften, und er wies zugleich seine Mannen und Städte an, sie daran auf keine Weise zu hindern¹⁾.

Außer Berlin haben nur noch wenige Städte ähnliche Freiheiten erhalten. Müncheberg erhielt 1348 als Lohn für seine Treue gegen den Markgrafen Ludwig das Recht der freien Kornschiffahrt auf der Oder bis nach der See, wie es Frankfurt hatte²⁾, und Bernau erhielt 1451 das Recht, sein Bier in Freienwalde einschiffen und von dort nach Oberberg führen zu können, wo es Niederlage halten mußte³⁾. 1464 erhielten sie das Recht, ihr Bier in Freienwalde oder Nieder-Finow einzuschiffen, auch brauchten sie es von nun an in Oberberg nicht mehr auszuschiffen, wenn sie Abgabe bezahlten⁴⁾. Dies waren die einzigen Städte, denen besondere Ladestädte erlaubt worden waren.

Uebrigens war die Sicherheit auf den Flüssen nicht viel größer, als auf den Landstraßen. Gegen gewöhnliche Strauchritter war man zwar gesichert, nicht aber gegen Befehdungen,

¹⁾ Küster, Alt- und Neu-Berlin IV. 176. — Mylius Corp. Constit. marchie. VI. IV. — ²⁾ Ungebrückte Urkunde. Hiernach brauchte Müncheberg sein Korn nicht erst in Frankfurt zu verkaufen, sondern konnte es daselbst einschiffen, wie in Oberberg. — ³⁾ v. Ledebur, Archiv XII. 138. Zimmermann, märkische Städteverfassung II. 207. — ⁴⁾ Zimmermann a. a. D. II. 221.

und in Kriegszeiten confiscirte man nicht allein die im Lande befindlichen, dem Feinde angehörige Schiffe mit ihren Waaren, sondern nahm auch die Kaufleute gefangen. Bei den fortdauernd sich erneuenden Fehden zwischen Pommern und der Mark drohete dies den ganzen Handel auf der Oder zu Grunde zu richten. Stettin und Frankfurt, welche diesen Handel ganz in Händen hatten, und in dem lebhaftesten Handelsverkehr standen, beschloffen endlich, von diesen Kriegen in Bezug auf ihren dadurch stets gestörten Handel, gar keine Notiz zu nehmen, Frankfurt aber hielt doch für gut, sich dazu die landesherrliche Genehmigung zu erbitten. Im Jahre 1334 ertheilte Markgraf Ludwig der Römer seinen Willen und Vollhort dazu, daß die Rathmannen von Frankfurt mit den Rathmannen von Stettin und mit der Stadt das Uebereinkommen treffen und festsetzen mögen, daß ein jeztlicher Bürger der beiden Städte, die von Frankfurt zu Stettin, und die von Stettin zu Frankfurt, ihres Leibes und Gutes sicher und vehlich sein sollen, wie sich auch die Verhältnisse stellen mögen zwischen dem Herzog von Pommern und dem Markgrafen von Brandenburg, es sei Krieg unter ihnen oder nicht ¹⁾. Aehnliche Verträge wurden auch zwischen Städten an anderen Strömen geschlossen. Gegen die Angriffe solcher Mannen, welche mit diesen Städten in Unfrieden lebten, schützte dies jedoch nicht. 1320 erklärte der Herzog Otto von Pommern alle Kaufleute, welche in die Peene und Swine einlaufen würden, für neutral ²⁾. Eben deshalb hatten die Kaufleute einen besonders großen Widerwillen gegen die Schldisser, welche an den Strömen lagen, und durch welche die Sicherheit auf dem Ströme weit eher gefährdet als geschützt wurde. Ergab sich irgend eine Gelegenheit, ein solches Schloß zu zerstören, so scheueten sie keine Kosten, und war es möglich, von einem Fürsten das Versprechen zu erhalten, kein neues Schloß am Flusse zu erbauen, oder ein vorhandenes zu brechen, so thaten sie es gern. So mußte z. B. 1249 Herzog Barnim der Stadt Stettin versprechen, innerhalb 3 Meilen von Stettin

¹⁾ Gerken, Cod. V. 35. 36. — ²⁾ v. Ciffstedt, Urkunden 113.

kein Schloß oder Feste zu erbauen ¹⁾. 1294 erweiterte Herzog Bogislaw dies Privilegium dahin, daß weder an der Oder noch am frischen Haff und der Peene ein Schloß oder Feste gebaut werden sollte ²⁾. 1329 versprach dies Herzog Barnim für die Peene und Swine ³⁾, und 1339 bestätigten die Herzoge Bogislaw, Barnim und Wartislav den Städten Stettin, Greiffenhagen und Gollnow nicht allein ihre Rechte und Zollfreiheiten, sondern versprachen auch, das Schloß Prittur (Pritter, auf der Ostseite der Swine) niederzubrechen, und nimmermehr wieder aufzubauen, noch irgend ein anderes auf keiner Seite der vorbenannten Wasser ⁴⁾.

Berlin, das die ganze Schiffahrt der Spree bis Fürstenwalde beherrschte, sah am Ufer derselben mit großem Verdruß sich das alte feste Schloß Köpenick erheben, welches die ganze Schiffahrt unterbrechen konnte, und darum den Städten Berlin und Kölln immer ein Stein des Anstoßes gewesen war. Zwar hatten sie den Wasserzoll glücklich beseitigt, aber die drohende Gewalt des Schlosses erhob sich noch immer wie ein schreckendes Gespenst.

Markgraf Siegmund, — nachmaliger Kaiser, — hatte Schloß und Stadt Köpenick den Gebrüdern Hans und Ulrich von Vieberstein verpfändet. Sie gehörten zu den mächtigsten Dynastengeschlechtern der Niederlausitz, und besaßen die Herrschaften Sorau, Triebel, Storkow und Weeskow, so wie die Herrschaft Friedland in Böhmen, später das Besitztum Wallensteins. Die Rathmannen von Berlin und Kölln benutzten eine augenblickliche Geldverlegenheit der Herren von Vieberstein, und wußten es dahin zu bringen, daß diese ihnen Schloß und Stadt Köpenick wieder verpfändeten mit allen dazu gehörenden Einkünften. Dafür zahlte der Rath 320 Schock böhmische Groschen, und außerdem borgte er ihnen 200 Schock. Die Gebrüder von Vieberstein machten sich anheischig, das Schloß erst nach einer gewissen Zeit gegen Zahlung von 520 Schock

¹⁾ Brüggemann, Beschreib. v. Pommern I. 148. — ²⁾ Balthasar Apparat. diplomat. 14. — ³⁾ Brüggemann a. a. D. 149. — ⁴⁾ Höfer, Auswahl deutscher Urkunden 373.

einzulösen, es sei denn, daß der Landesherr es von ihnen früher zurück verlangte. Der Geldvortheil, den Berlin von dieser Verpfändung zog, ist ohne Zweifel sehr gering gewesen, wenn überhaupt ein solcher vorhanden war. Weit mehr waltete die Rücksicht vor, den Handel der beiden Städte mit Frankfurt sicher zu stellen, und hierin beachtete die Stadt nicht bloß ihren eigenen Vortheil, sondern auch ihre Pflicht als Hansestadt, der es oblag, Alles zu beseitigen, was die Sicherheit des Handels und des Verkehrs gefährden konnte. Auf der Spree von Fürstenwalde nach Berlin gingen außer dem Eigenthum der Berlinischen und Köllnischen Kaufleute auch die Waaren der Kaufleute vieler Bundesstädte, von Berliner Schiffen geführt, von Berliner Kaufleuten als Faktoren jener Kaufleute in andern Hansestädten speditirt. Die Sicherheit des Transports war vollständig garantirt, so lange sich das Schloß im Besitze der Städte Berlin und Kölln befand.

Dieser Besitz war allerdings nur vorübergehend, selbst wenn es ihnen gelang, es zu kaufen, konnte es ihnen leicht wieder genommen werden; der Rath faßte daher einen andern Entschluß. Kaum war Markgraf Jobst von Mähren Pfandbesitzer der Mark geworden, so wurde Ortwin, Propst von Berlin und Landschreiber der Mark Brandenburg, im Jahre 1389 in Landesangelegenheiten nach Prag an Jobst gesendet. Der Rath von Berlin und Kölln hatte ihm ein Schreiben an den Markgrafen mitgegeben, in welchem er um die Erlaubniß bat, das Schloß Köpentic niederlegen, das heißt, abbrechen zu dürfen. Ohne Zweifel waren Versprechungen hinzugefügt, welche dem Markgrafen den Plan annehmlich machen sollten. Allein Jobst scheint die Sache doch bedenklich gefunden zu haben. Er antwortete durch einen zu Prag am 13. Febr. 1389 ausgestellten, und dem Propste Ortwin mitgegebenen Brief, und wies den Rath an die Eröffnungen, welche sie von diesem mündlich nach der ihm ertheilten Instruction erhalten würden¹⁾. Es muß dabei Manches mit unter gelaufen sein, was man dem Papiere nicht anvertrauen wollte.

¹⁾ Küster, Alt- und Neu-Berlin IV. 16.

Welche Antwort Ortwin dem Rathe von Berlin und Köln überbrachte, ist unbekannt; allein sie muß ablehnend gewesen sein. Der Rath ließ sich aber dadurch von seinem Plane nicht abbringen. Er schrieb nochmals an den Markgrafen Jobst und erbot sich, wenn der Markgraf erlaube, das Schloß jetzt abzubrechen, so wolle er dasselbe künftig, wenn der Markgraf das einmal beschließen sollte, eben so gut, oder besser als es jetzt wäre, wieder erbauen, oder wenn der Markgraf es vergrößert oder verstärkt erbauen wollte, ihm dabei eine mit dem jetzigen Werthe im Verhältniß stehende Beihülfe leisten. Man sieht daraus, daß es beiden Städten ganz besonders darum zu thun war, das Schloß nur erst zu beseitigen, und daß ihnen selbst einige Jahre seiner Unbrauchbarkeit mehr galten, als der ganze Werth des Schlosses. Man darf hiernach wohl vermuthen, daß ihnen die Nachbarschaft der mächtigen Biebersteine sehr unlieb gewesen ist. — Jobst antwortete auf jenes Schreiben am 5. Mai von Prag aus, daß er unter diesen aufrecht zu erhaltenden Bedingungen in die Niederlegung des Schlosses willige ¹⁾.

Gewiß haben die Berliner nun sofort Anstalten dazu getroffen; allein jetzt scheinen die Biebersteine dazwischen getreten zu sein, denen die Berliner verbrieft hatten, ihnen das Schloß unverfehrt wieder zurück zu geben, wenn sie es verlangen würden. Jedenfalls waren mit ihnen noch Verhandlungen nöthig, denn ohne ihre Einwilligung konnte das Schloß nicht abgebrochen werden. Diese müssen nicht zum Ziele geführt haben, denn die Abbrechung unterblieb.

So lange die Stadt Berlin das Schloß Köpenick im Pfandbesitz hatte, mußte sie dasselbe durch Söldner besetzt halten. War es möglich, dasselbe einem zuverlässigen Manne zu verpfänden, so sparte man die Kosten der Besatzung, und hatte von dem Schlosse dennoch nichts zu fürchten. Markgraf Jobst erfuhr diesen Plan, und schrieb von Brünn aus an den Rath von Berlin, daß sie das nicht thun sollten, weil er das Schloß in seinen Sachen brauche, und sie ihr Geld

¹⁾ Kuster, Alt- und Neu-Berlin IV. 16.

dafür aus der Orbede bezögen. Propst Ortwin würde ihnen mehr darüber sagen. Der Rath aber gab seinen Plan nicht auf, obgleich der Markgraf, wie es scheint, das Schloß von den Biebersteins übernommen hatte, und an deren Stelle getreten war. Zu Anfang des Jahres ließ er dem Rathe von Berlin 220 Schock Groschen auf den Zoll von Oderberg anweisen, die ihnen an den 600 Schocken fehlten, welche sie am Schlosse Köpenick über die Orbeden hatten. Die Zahlung scheint aber unterblieben zu sein. Es fand sich 1394 ein Mann, der geneigt war, in den Pfandbesitz einzutreten, nämlich Heinrich von Nischenbach (Reichenbach), zu Schulzendorf geseßen. Ihm gehörte auch Bonisdorf, ein Theil von Kieckebusch und Groß Machenow ¹⁾. Auch besaß er ein Haus in Berlin und war deshalb Berlinischer Bürger ²⁾. Im Jahre 1391 hatte er zwar in einer Fehde gegen den Grafen von Lindow, die er mit vielen Anderen des landgeseßenen Adels ausfocht, dem Lande unverwindlichen Schaden gethan, und man hatte sich in Berlin vorgenommen, es ihm zu gedenken; dennoch schien er jetzt der geeignete Mann zu sein, nur vermochte er die Pfandsumme nicht zu zahlen, wohl aber Bürgen zu stellen, und da diese aus dem in der Nähe angesesseßen Adel genommen wurden, welche dadurch in gewissem Sinne beiden Städten verpflichtet waren, so erschien dies sehr annehmbar. Er mußte nicht weniger denn 20 Bürgen stellen, und blieb 350 Schock schuldig, wofür der Rath von Berlin die Orbede zu Köpenick und den Zins auf der Müggel als Pfand einbehielt. Bald nachher aber verpfändete Markgraf Jobst die Mark auf eine Zeitlang an den Markgrafen Wilhelm von Meissen, der nun nach der Mark kam und sie regierte. Er fand Gefallen an den Schloßern und Städten Köpenick und Saarmund, und erkaufte beide als sein Eigenthum von dem Markgrafen Jobst, nachdem die Pfandinhaber ohne Zweifel befriedigt worden waren.

Schon vorher war der dem Landesherrn gehörige Landzoll zu Köpenick vom Markgrafen Jobst an Ofte von Slywen

¹⁾ Landbuch 50. 51. 67. — ²⁾ Berliner Stadtbuch 234.

(Schlieben) auf Schloß Wendisch (jetzt Königs-) Wusterhausen gefessen, verpfändet worden. Dem Rathe von Berlin und Köln war alles, was auf Köpenick Bezug hatte, wegen des Handels wichtig. Verlor er das Schloß, so trat er doch mit Offe von Snywen in Unterhandlungen, um selber in die Pfandschaft des Zolles einzutreten. Am 13. October 1398 bestätigte Markgraf Jobst, der inzwischen wieder nach Berlin gekommen war, dem Rathe den Zoll zu Köpenick, den er von Offe von Snywen für 100 Schock Groschen geldset hatte, gestattete ihnen, den Zoll zu heben und zu genießen, jedoch in der Weise, daß der Markgraf ihn für 100 Schock Groschen von dem Rathe wieder einsösen konnte¹⁾. Nach dem damals üblichen Zinsfusse von 10 Procent kann dieser Landzoll demnach jährlich nicht über 10 Schock Groschen reinen Ertrag geliefert haben, und stand insofern dem Wasserzoll weit nach, den Berlin und Köln im Jahre 1298 von dem Landesherrn für 220 Pfund erkaufte hatten, und zum Vortheil ihrer Schifffahrt nach Fürstenwalde eingehen ließen, da doch keine anderen als Berliner Schiffe hier fuhren, wodurch zugleich eine, die Handlung belästigende Abgabe wegfiel, und das Anlegen bei Köpenick vermieden wurde²⁾. Dieser Zoll muß vorher 22 Pfund reinen Ertrag des Jahres geliefert haben. Nun verhält sich der Werth des Pfundes im Jahre 1298 zu dem Werthe eines Schocks Groschen im Jahre 1398, wie 20012 : 14172, und somit verhalten sich 22 Pfund zu 10 Schock Groschen, wie 440264 : 141720, das heißt: der Wasserzoll trug 1298 mehr als $3\frac{1}{7}$ mal so viel, als der Landzoll hundert Jahre später, und einigermaßen wird sich daraus das Verhältniß der Menge von Waaren beurtheilen lassen, welche zu Lande über Köpenick gingen, zu der, welche zu Wasser transportirt wurden.

Den Landzoll von Köpenick kann Berlin indessen nicht lange besessen haben, denn es ergiebt sich aus einem Gebote des Markgrafen Jobst an seinen Zöllner in Köpenick vom

¹⁾ Histor. diplomat. Beiträge von Fiedicin II. 119. — ²⁾ Vergl. Klöben, Erwiderung auf die Schrift: die Gründung Berlins S. 39 bis 49.

13. Jult 1400, daß er wieder in Jockhs Händen war¹⁾). Das Schloß und die Stadt aber blieben im Besitze des Markgrafen Wilhelm von Meissen, der mit dem Jahre 1399 sein Amt niedergelegt und die Mark verlassen hatte, ohne daß sich ergiebt, wie die Pfandsumme an Berlin abgetragen sei, dessen Recht an Köpenick noch nicht erloschen war. Im Jahre 1407 starb er, ohne den damals mächtigen Gebrüchern von Quizow eine ihnen zustehende Geldforderung gezahlt zu haben. Sie setzten sich deshalb im November 1407 durch Waffengewalt in den Besitz der beiden Schlösser Köpenick und Saarmund; ersteres erhielt Dietrich, letzteres Johann von Quizow, und nunmehr war die Spree nicht minder bedroht, als die Haupt-Handelsstraße nach Sachsen, und Berlins Handel kam dadurch in große Gefahr.

Es dauerte auch nicht lange, so wurde das Verhältniß Berlins zu Dietrich von Quizow ein gespanntes. Eigenmächtige Anordnungen in Bezug auf Wege und Fischelei von seiner Seite sollen die Veranlassung gegeben haben, es kam zu gegenseitigen Anfeindungen, und im Jahre 1409 zu einer Verhandlung, die unentschieden ließ, ob man mit ihm im Frieden oder Kriege lebte. Die Stadt verfuhr feindlich gegen ihn, Dietrich beschwerte sich beim Rathe, daß dies ohne Absage geschehen sei, worauf man ihm entgegnete, daß die Absage von ihm geschehen, und noch kein Friede gelobt wäre, weshalb sie sich im Kriege befänden. Nunmehr hatte die Fehde gegenseitig ihren Fortgang, bei welcher der Handel der Stadt nothwendig leiden mußte, da Köpenick die Spree beherrschte²⁾. Die Neckereien dauerten durch das Jahr 1410 fort bis zum Jahre 1411. Jetzt schrieb der Rath von Berlin an den Vogt zu Lebus, Caspar von Bonin, und forderte ihn auf, Dietrich von Quizow zu bewegen, daß er sich an Gleich und Recht genügen lasse, welches sie ihm wegen Köpenick und wegen seiner erschlagenen Knechte böten, d. h. der Streit sollte gerichtlich entschieden werden. Als Dietrich nicht Lust zeigte, darauf einzugehen, erbot sich der Rath, den Streit durch ein

¹⁾ Gerken, Cod. VI. 583. — ²⁾ Klöben, die Quizows und ihre Zeit II. 357. 360.

Schiedsgericht belegen zu lassen, dessen Personen Dietrich selber ernennen sollte, ein Beweis, wie weit die Stadt durch seine Maafregeln getrieben war. Hiergegen aber opponirten die Rathmannen der übrigen märkischen Städte, und verlangten, daß die Sache bei Gleich und Recht bleibe, weil mit jenem Verfahren den Städten und dem Lande Schaden geschähe. Endlich kam es am 6. Juni zu Neustadt-Eberwalde zu einer vorläufigen Versöhnung zwischen Berlin und Dietrich von Quitow und dessen Helfern. Es währte aber nicht lange, so begannen die Feindseligkeiten von neuem, weil er behauptete, Berlin halte die eingegangenen Pflichten nicht.

Unterdessen kam Friedrich, Burggraf von Nürnberg, als oberster Verweser des Landes nach der Mark. Die Quitowsche Parthei in Verbindung mit den Pommern hatte ihm den Krieg erklärt, und obgleich er 1412 gegen sie die Schlacht auf dem Kremmerdamm verlor, so waren sie doch genöthigt, zu unterhandeln, und in Folge dessen gaben sie Anfangs 1413 die Schlösser und Städte Köpenick und Saarmund, so wie die Stadt Strausberg zurück. Berlin scheint sich sofort in den Besitz von Köpenick gesetzt zu haben, denn König Sigismund forderte in einem Schreiben vom 1. September 1412 Rath und Bürger von Berlin auf, das Schloß Köpenick an den Burggrafen Friedrich von Nürnberg auszuliefern, was gegen Erstattung der Pfandsomme wahrscheinlich geschehen ist. Aber auch an die Quitows waren Entschädigungen zu zahlen. Um dies Geschäft abzuwickeln, hatte sich Burggraf Friedrich von den Städten Berlin und Kölln 700 Schock böhmische Groschen geliehen, und ihnen das Schloß Köpenick dafür verpfändet. Obgleich diese Summe viel größer war, als die frühere Pfandsomme von 520 Schock, so haben sie sie doch ohne Zweifel sehr gern gegeben, denn die Spree wurde dadurch wieder frei, der Handel konnte seinen ungestörten Gang gehen, sie wurden einen lästigen und gefährlichen Nachbar los, und ihr Krieg mit ihm fand dadurch ein gewünschtes Ende¹⁾.

¹⁾ v. Raumer, Cod. dipl. I. 51. — Köllen, die Quitows und ihre Zeit a. a. D. u. f.

Allein noch in demselben Jahre am 26. September stellte Friedrich den Städten Berlin und Köln über die von ihnen entliehenen 700 Schock Groschen eine Schuldverschreibung aus, und verpfändete das Schloß Köpenick an Werner von Holzendorf für 600 Schock Groschen, der es jedoch schon Ende Novembers dem Burggrafen gegen Empfang der Pfandsumme zurückgeben mußte, weil dieser ihm mißtrauete. Von da ab ist Köpenick nicht wieder in die Hände der Berliner gekommen, die nach dem Verluste ihrer Freiheit im Jahre 1448 nicht mehr daran denken durften, ein entferntes Schloß zu beseitigen, da sie es dulden mußten, daß ihnen in der Stadt selbst ein solches erbaut wurde.