

Einleitung.

Für die Geschichte der Handelsverhältnisse Deutschlands im Mittelalter ist bekanntlich in neuerer Zeit durch Fischer, Sartorius, Lappenberg, Hüllmann u. a. viel Dankenswerthes geleistet worden. Dennoch liegt das Meiste noch im Dunkeln, ja wir befinden uns erst in der Vorhalle des großen Gebäudes, welches dereinst die Zukunft aufführen wird.

Das aber ist sehr zu bedauern; denn zu allen Zeiten sind die Handelsverhältnisse tief eingreifend gewesen in alle Gestaltungen der Zeit, und die Kenntniß der letzteren muß schwankend und mangelhaft bleiben, wenn ein so wichtiges Moment zu ihrer Beurtheilung fehlt, oder unrichtig aufgefaßt wird. Namentlich kann eine Kulturgeschichte der europäischen Menschheit nur auf eine sehr genaue Kenntniß der Handelsverhältnisse und der Ausdehnung des Handels sich gründen. Noch weniger, ja eigentlich fast Nichts, ist für die Geschichte des Gewerbebetriebes und der Industrie überhaupt geschehen, ohne welche Kenntniß wieder die der Handelsverhältnisse sehr unsicher und unvollständig bleibt. So ist denn freilich noch viel zu thun, ehe wir im Stande sind, eine genügende Handelsgeschichte zu schreiben. Um so wünschenswerther aber dürfte jeder Beitrag erscheinen, der geeignet ist, diese Verhältnisse aufzuklären.

Eine allgemeine Geschichte kann nur aus den Specialgeschichten erwachsen, denn letztere müssen ihr die Materialien liefern. So lange solche nicht für die Handelsgeschichte vorhanden sind, kann es keine allgemeine Handelsgeschichte gebe

und was darüber in unseren allgemeinen Geschichten enthalten ist, befriedigt auf keine Weise. Mit allgemeinen Redensarten, philosophischen Sentenzen und pomphaft klingenden Phrasen ist es nicht gethan, welche nur zu oft die Stelle großartiger Ansichten vertreten, und den Mangel positiver Kenntniß verdecken müssen. Was kann denn ohne Kenntniß der Thatsachen und der Verhältnisse entschieden werden? Wer will z. B. ohne sie behaupten, der venetianische und genuessische Waarenbetrieb sei wichtiger und bedeutender gewesen, als der hanseatische, oder umgekehrt, so lange nichts, gar nichts über die Größe der Einfuhr, der Produktion, der Ausfuhr und des Marktes vorliegt? Würde eine solche Behauptung nicht ein bloßes Vermeynen und Wähnen sein, das man nicht einmal ein Urtheil nach dem Augenmaasse nennen könnte, da eben gar nichts Gemessenes vor Augen liegt, sondern nur ein Geträumtes, oder ein einseitig Vermuthetes? Wir sind noch weit davon entfernt, eine solche Frage entscheiden zu können.

Die Materialien zu einer Specialgeschichte des Handels in der mittleren Zeit liegen tief versteckt, und müssen mühsam zu Tage gefördert werden, besonders die, welche das nordöstliche Deutschland betreffen. In den meist von Mönchen oder Geistlichen herrührenden Chroniken darf man solche Nachrichten nicht suchen. Sie lagen den Verfassern zu fern, und hatten nicht Auffallendes genug, um mittheilungswerth zu erscheinen. Die Staaten des Mittelalters nahmen von den Handelsverhältnissen, als solchen, gar keine Notiz. Nur die damit in Verbindung stehenden Zolleinnahmen, Zollstraßen, Märkte und Niederlagsrechte, nebst den Zwangsstraßen, wurden als zur Competenz der landesherrlichen Gerechtfame gehörrig, durch Urkunden geregelt und bestimmt. Höchstens kamen noch einige Ausfuhrverbote hinzu, alles Andere überließ man den Städten und den Kaufleuten selber. Während man so dem Handel von oben her eine ungemessene Freiheit zugestand, wurde er von unten her auf die wunderbarlichste Weise beschränkt, und an freier Bewegung gehindert. Nur diese hemmenden beschränkenden Vorschriften gingen in Urkunden ein, aber nicht seine Größe, seine freie Bewegung, seine Aus-

breitung, seine Hauptstige und Sammelpläge. Wir haben reiche Handelsstädte, in denen keine Urkunde nur einmal der Kaufleute erwähnt, und wo es geschieht, ist es meist zufällig. So muß denn das Meiste, besonders in den Gegenden, von welchen wir hier sprechen, aus sehr dürftigen Anhaltspunkten gefolgert werden. Es kommt darauf an, diese Anhaltspunkte zu gewinnen, sie geschickt mit einander zu verbinden, auf sie gestützt, und der Natur der Verhältnisse gemäß, weiter zu schließen, die bekannten Thatsachen gehörigen Ortes einzufügen, und aus Manchem, was sich noch bis in die neuere Zeit erhalten hat, wo es thunlich ist, die Dunkelheiten der Vorzeit zu erhellen, oder es auch auf seine Wurzeln zurückzuführen. Allerdings fordert dies Verfahren Umsicht wie Vorsicht, aber es ist das einzige hier anzuwendende. Wie weit es führen kann, läßt sich noch nicht bestimmen, und muß die Zukunft entscheiden.

Unerläßlich schien es mir aber dabei, die alten Handelsstraßen zu ermitteln. Sie sind nicht allein die ältesten historischen Denkmäler dieses Landes, da der Ursprung von allen sich in der historischen Nacht verliert, sondern sie bestehen auch größtentheils noch, wenn gleich in der neuesten Zeit der Chaussee- und Eisenbahnbau viele außer Gebrauch gesetzt hat. Um so mehr aber wird es nöthig, sie aufzusuchen, damit die alles umgestaltende Zeit nicht ihre Spuren verwische, ehe einer sich um sie gekümmert hat. Sie sind aber außerdem von der höchsten Wichtigkeit. Nicht bloß der Handel und Völkerverkehr strömte auf ihnen fort, sondern auch die großen Völkerbewegungen, denn im Kriege wurden sie zu Heerstraßen, und zeichneten den Völkern die Richtung ihrer Bewegungen vor. In einem Lande, das Wälder, Sümpfe, Flüsse und Seen in reichlicher Fülle darbot, konnte kein Heer sich bewegen, kein Krieg geführt werden, ohne Landstraßen, noch dazu Heere, wie die des Mittelalters, welche vorzugsweise aus Reiterrei und Heerwagen bestanden. So weit daher die Kriegsgeschichte eines Landes hinaufreicht, so weit läßt sich auch das Dasein seiner Landstraßen verbürgen. Die Heere aber schufen nicht die Landstraßen, sondern diese waren schon geschaffen.

Wo die Bewohner zweier Häuser mit einander verkehren, da bildet sich zwischen ihnen wenigstens ein Fußsteig, wo es die Bewohner zweier Orte, nicht bloß zu Fuß, sondern auch zu Wagen und Pferde thun, da entsteht ein Weg, eine Straße. Sehr häufig ist diese grade nur auf die eine Art möglich, weil eben Terrainhindernisse jede andere Führung derselben verbieten. Besteht sie einmal, so erhält sie sich meistens sehr lange ungeändert, weil sie über Feld und Flur hinwegzieht, und die Besitzer desselben, ihres Vortheils wegen, keine Aenderung gestatten, weil sie durch Wälder geht, und jede Straße Bäume vernichtet, weshalb jede neue Straße Schwierigkeiten findet, weil die Flußübergänge nur an gewissen Stellen möglich oder erlaubt sind, und die Straßen auf diese Flußübergänge zuführen müssen. Vor Allen aber waren es die Städte, welche gangbare Straßen nothwendig machten, denn im deutschen wie im slavischen Lande hatten die Städte zunächst die Bestimmung, Märkte zu sein, so daß sehr häufig die Städte nur Märkte genannt wurden. Einzig und allein in ihnen durfte gekauft und verkauft werden, und sonst nirgend; sie allein waren die Sitze der Fabrication, der Verarbeitung der rohen Naturprodukte, welche letzteren nur in ihnen verkauft, wie die Fabrikate in ihnen nur gekauft werden durften. Dadurch wurden die Städte die Sitze der Handelsthätigkeit, des Kunstfleißes und der Betriebsamkeit überhaupt, und dies war ihre hauptsächlichste Bestimmung.

Nicht bloß mit allen umliegenden Dörfern kam dadurch jede Stadt in die mannigfaltigste Berührung, sondern auch mit den benachbarten Städten, und wäre es auch nur durch den Besuch der Jahrmärkte geschehen. Von Stadt zu Stadt bildeten sich Wege, und die Natur dieses Verhältnisses verlangte nicht nur, daß der Grundherr das nöthige Land dazu hergab, sondern auch, daß er die Wege in brauchbarem Stande erhielt.

In alle solche Verhältnisse griff das Mittelalter fast niemals positiv ein, sondern ließ sie sich gestalten, ließ sie wachsen, und ordnete sie nachher. Wo ein Flußübergang vorhanden war, da liefen mehrere Wege auf beiden Seiten zusam-

men, um so mehr, je breiter er, und je schwieriger und gefährlicher an anderen Stellen der Uebergang war. An solchen Stellen fanden sich oft viele Kaufleute und Fuhrwerke zusammen, und mußten nicht selten Tage lang liegen, um günstigen Wind und passendes Wetter für den Uebergang abzuwarten, besonders, wenn der Fluß aus seinen Ufern getreten war. Da bildeten sich Herbergen, und Handwerker siedelten sich an, welche für die nächsten Bedürfnisse von Menschen, Vieh und Fuhrwerk sorgten. Es bedurfte jetzt nur noch der ordnenden Hand des Menschen, der Verleihung von Rechten und des Marktverkehrs, und die Stadt war im Allgemeinen fertig. Das ist der Grund, warum alle solche Flußübergänge Knotenpunkte für Straßen wurden, das der Grund, warum an diesen Stellen zuerst und am frühesten Städte entstanden, früher, als an allen anderen Orten, wie z. B. Hamburg, Magdeburg, Wittenberg, Meissen, Breslau, Crossen, Stettin, Posen, Kalisch, Krakau, welche alle ein hohes Alter haben. Ja die Regel ist so allgemein, daß man mit Sicherheit behaupten kann, alle Städte, welche an solchen Knotenpunkten und Flußübergängen liegen, seien sehr alt, wenn auch zufällig keine Urkunde aus früher Zeit sie nennt, und mit wenigen Ausnahmen waren die genannten Städte und viele Andere um so älter, und um so wichtiger für den Handel, je größer und breiter der Strom war, an dem sie lagen.

Wenn so die Städte an den Knotenpunkten der Straßen und den Flußübergängen die ältesten waren, so erhielten sie schon dadurch ein Uebergewicht über alle später entstandenen, weil sich in ihnen alle Verhältnisse bereits entfaltet und gestaltet hatten, die in den nachher entstandenen erst im Werden begriffen waren. Aber eben jene Umstände, die sie ins Dasein gerufen hatten, gaben ihnen ein neues Uebergewicht über alle, die nicht so günstig gelegen waren, und so war es natürlich, daß sie von hervorragender Wichtigkeit wurden, daß in ihnen vorzugsweise die städtische Industrie sich entwickelte, und daß sie die bedeutendsten Sitze des Handels wurden, der sich von hier in weit entlegene Gegenden er-

streckte. Die Straße, welche zwei solcher größeren Städte mit einander verband, führte immer über mehrere unbedeutendere Städte, und fiel mit den Verbindungswegen derselben unter einander zusammen. In diesem Falle also wurden diese Stadtwege zugleich eine allgemeine, — oder wie man damals sagte, — eine gemeine Landstraße, auf welcher der Verkehr lebhafter als auf anderen war, und zwar um so mehr, je mehr Orte sie an einander gereiht hatte und durchlief, denn alle Bewohner derselben benutzten sie, am meisten aber die Bewohner der beiden großen Handelsorte an ihren Enden.

Dabei trat nun eine Schwierigkeit ein. Es entstand die Frage: ob die Grundherren, — oft die Gemeinden der zwischen liegenden Städte, — gehalten seien, Fremden, die sie nichts angingen, den Gebrauch ihrer Wege zu verstatten, und ob sie die Wege, die von diesen Fremden benutzt und dadurch schnellerem Verderb unterworfen seien, für sie unterhalten müßten? — Hätte man dies dem Belieben jedes Grundherren oder jeder Gemeinde anheim geben wollen, so wäre kein Handel möglich gewesen, und der Verkehr hätte, zum Schaden Aller, aufhören müssen.

Dies wurde schon sehr früh eingesehen, und deshalb wurde festgesetzt, daß alle gemeine Landstraßen dem Landesherren gehören sollten, in Deutschland dem römischen Könige. Ihm solle auch die Gerichtsbarkeit (der Bann) auf diesen Straßen zustehen, und die gemeine Straße solle unter Königsbann stehen, dafür aber solle ihm auch ihre Unterhaltung zur Last fallen. Sein Recht aber konnte er auf andere Landesherren übertragen. Nach dem Beispiele der Römer wurden solche Straßen *viae regiae* oder *viae basilicae*, Königsstraßen, *viae imperiales*, kaiserliche Straßen, *viae publicae*, öffentliche oder offene Landstraßen genannt, und da sie zugleich für die Heereszüge gebraucht wurden, so nannte man sie auch Heerstraßen. Sie waren die längsten, breitesten und belebtesten aller Straßen. Hinsichtlich der übrigen Straßen blieb es bei dem alten Gebrauch, und es hatte sie der Grundherr, die Commune, der Kreis oder die Provinz im Stande

zu halten, je nachdem ihre Benutzung mehr oder weniger beschränkt war, weshalb diese Wege allen verboten waren, die nichts zu ihrer Unterhaltung beitrugen, namentlich waren sie allen fremden Kaufleuten verboten.

Indem so dem Kaufmann ausschließlich die offenen Landstraßen angewiesen waren, und er das Recht erhielt, sie zu benutzen, war es billig, daß er für diese Benutzung eine Abgabe zahlte, die aber ohne Unbilligkeit nicht für alle Wagen gleich groß sein durfte, denn die Ladung des einen Wagens konnte sehr viel mehr werth sein, als die des andern, und eben so verschieden konnte der Verdienst des Kaufmanns sein. Daher wurde die Abgabe theils nach dem Maaße und Gewichte, theils nach dem Werthe der Waare regulirt, und es wurde durch besondere Tarife festgesetzt, wie viel von jedem Maaße und Gewichte dieser oder jener Waaren abgegeben werden mußte. Höchst wahrscheinlich hat man Anfangs überall wirklich einen Theil der Waaren gegeben, bis die Abgabe für die meisten Waaren in Gelde festgesetzt und gezahlt wurde. Diese Abgabe hieß der Zoll, und gehörte ursprünglich in Deutschland dem römischen Könige. Er konnte sie aber andern Fürsten verleihen, (nämlich sie damit belehnen), doch durfte kein Fürst, ohne Genehmigung des römischen Königs, die Zollabgabe erhöhen, neue Zollstätten errichten, oder Waaren mit Zoll belegen, welche früher zollfrei waren. Dies Gesetz hat namentlich in den Brandenburgischen Landen bis zum Jahre 1456 volle Gültigkeit gehabt, und erst von da an erhielten deren Regenten das Recht, in ihren Landen neue Zölle einzurichten zu dürfen, was große Unruhen erregte, und so unerschrocken war, daß ihre Unterthanen an dies Recht nicht glauben wollten.

Der Zoll wurde daher weder für den Schutz auf den Landstraßen, noch für die Unterhaltung derselben, sondern nur für ihre Benutzung bezahlt. Für jene traten andere Abgaben ein, unter anderem Namen, doch wurden sie auch wohl Zölle genannt, was viel dazu beigetragen hat, den ursprünglichen Begriff des Zolles zu verdunkeln. Für gewährten Schutz auf den Landstraßen wurde das Geleite eingeführt, und uns

ter diesem Namen bezahlt, für die Unterhaltung der Straßen das Wegegeld, der Deichsel, (Distel) Pfennig, und für die Unterhaltung der Brücken, der Dämme, des Pflasters, der Fährten u. das Brücken, Damm, Pflaster, und Fährgelt. Mit vielen von diesen Hebungen belehnten die Landesherren später hin wieder andere ihrer Einsassen, oder verpfändeten, ja verkauften sie ihnen sogar. Während der großen politischen Wirren, an welchen die Geschichte des nordöstlichen Deutschlands reich genug ist, versuchten es die untergeordneten Gewaltherrn gewöhnlich, neue Zölle zu ihrem Vortheile einzuführen. Indessen drangen nach hergestellter Ruhe die Städte jedesmal mit großem Ernste darauf, daß solche Zölle wieder abgeschafft wurden, und der Regent mußte es versprechen. Ob es immer geglückt ist, wissen wir freilich nicht.

Es ergibt sich daraus von selbst, daß jede Straße, auf welcher sich landesherrliche Zollstätten befanden, eine öffentliche Landstraße gewesen ist, und in dieser Beziehung werden uns die Zölle zur Bestimmung der Landstraßen wichtig. Sie sind es aber noch anderweitig durch die Zollrollen, weil sich aus diesen die Waaren ergeben, welche vorzugsweise auf diesen Straßen verfahren wurden.

Ich gebe nun keine allgemeine Geschichte des Handels dieser Länder, sondern ich werde die allgemeinen Handelsan gelegenheiten mit in die Handelsgeschichte der größeren Städte verweben, da sich in der That alle allgemeinen Angelegenheiten lokal abänderten. Nothwendig aber ist es, die einzelnen Zeiten zu unterscheiden. Wir beginnen unsere Darstellung mit der Handelsgeschichte einer Stadt, welche zu ihrer Zeit eine der wichtigsten Handelsstädte dieser Gegenden war, an allen Handelsbewegungen den regsten Antheil nahm, und ziemlich in der Mitte desjenigen Länderstriches lag, den wir unserer Betrachtung unterwerfen.

Die Stadt, welche wir hier betrachten, ist die Stadt Köln. Sie lag in der Mitte des Landes, und war eine der wichtigsten Handelsstädte. Sie lag an der Rheine, und war eine der wichtigsten Handelsstädte. Sie lag an der Rheine, und war eine der wichtigsten Handelsstädte.