

Schwaben, Württemberg und im Elsaß die Zittauschen Tücher als die besten betrachtete. Nach 1687 verfiel das Gewerbe wegen Zwietracht der Tuchmacher mit ihren Gesellen, die Jahre lang dauerte.

Prag.

14. Von Frankfurt nach Bautzen.

Wie St. IV. S. 47. f.

15. Von Frankfurt nach dem Meißnischen.

Wie St. III. S. 18. und St. IV. S. 48.

16. Von Frankfurt nach Wittenberg.

Wie St. III. S. 22. und St. IV. S. 49.

Fünfter Zeitraum.

Vom Jahre 1701 bis zum Jahre 1740.

Frankfurts Handel war während der letzten Periode mehr und mehr gesunken, und die Ursachen, welche dazu hauptsächlich beigetragen hatten, sind oben nachgewiesen worden. Von nicht geringem Einflusse darauf war auch die ganz geänderte politische Lage des Staats. Pommern und Preußen gehörten nicht mehr dem Auslande an, so wenig als Magdeburg. Auch Stettin und Magdeburg waren dadurch genöthigt worden, manche frühere Handelsverbindung aufzulösen, ohne daß sich dafür sogleich eben so gute andere fanden. Eine freie Bewegung hatte aufgehört, ein freies Rivalisiren der drei genannten Städte, unabhängig von einander, wie es früher stattgefunden hatte, war nicht mehr möglich, denn sie gehorchten jetzt sämmtlich derselben fürstlichen Macht, und diese war zu groß, um sie nicht zu fürchten, und ihren Zügel bei jeder Unternehmung zu fühlen. Dazu kam, daß nach der Entdeckung von Amerika eine ungeheure Menge edler Metalle nach Portugal und Spanien gebracht worden war, welche in jenen Ländern sofort den Preis des Goldes und Silbers in hohem Grade verminderte, und damit die Preise aller Dinge ausnehmend veränderte. In immer größeren Wellen stüthete

der Stoß, den hier der Handel dadurch erlitt, weiter; er hatte nach und nach auch die Mark erreicht, das amerikanische Gold und Silber überzog schon halb Europa, und in der Mark war der Zinsfuß schon von 10 Prozent, welche Jahrhunderte lang der übliche Zinsfuß gewesen waren, auf 6 Prozent gefallen, und somit war das Vermögen jedes Kapitalisten auf $\frac{2}{3}$ seines früheren Werthes gesunken. Sie erhielten jetzt sehr viel weniger Geld an Zinsen, als sonst, aber sie brauchten jetzt sehr viel mehr Geld, denn 100 Thaler hatten jetzt nur den Werth, den sonst 60 hatten, und folglich waren jene 6 Prozent verglichen mit ihrem früheren Werthe nur $\frac{6}{10} \cdot 6 = 3,6$ Prozent, und in gleichem Verhältniß sank das baare Geld und das baare Vermögen. Dies veranlaßte ungeheure Fluctuationen des Vermögens, welche in Deutschland für sich allein kaum merkbar wurden, weil sie mit den Schrecken des dreißigjährigen Krieges und der Kipper- und Wipperzeit zusammen fielen, und auf Rechnung beider gesetzt wurden. Allein ihre Folgen waren bleibend, und verschwanden weder mit dem Kriege, noch mit der Einführung eines festen Münzfußes. Alle Dinge wechselten ihre Preise, und noch war keine Stabilität vorhanden, wie ehemals, denn noch sank das Geld bei der fortdauernden Zufuhr aus Amerika, wenn auch nur langsam, in seinem Werthe. Dies beschränkte den Handel, und machte jede Spekulation um so unsicherer, als Niemand den Grund dieses Sinkens erkannte. Die Geistlichen donnerten auf den Kanzeln gegen den entsetzlichen Kornwucher, indem bei guter Erndte der Scheffel so theuer bezahlt wurde, wie sonst nur in den schlechtesten Jahren, und alle auf feste Gehalte gesetzten Leute vermochten nicht mehr auszukommen. Die Pächter, wenn sie auf lange Zeit gepachtet hatten, wurden reich, die Gutsherrn arm, und Niemand wußte, woher die anscheinende Theuerung kam. Der Kaufmann verschob wo möglich jede größere Unternehmung bis auf bessere Zeiten. Dazu aber kam, daß der dreißigjährige Krieg allen Wohlstand vernichtet hatte, alle Waarenlager waren aufgeräumt, alle Vorräthe verzehrt, eine Unzahl von Gebäuden abgebrannt, der Viehstand gänzlich zerstört, und mehr als die Hälfte aller

Lebendigen hatten Krieg und Pest dahin gerafft. Die Ueberlebenden hatten lange zu thun, um nur die ersten Nothwendigkeiten zu beschaffen, und die Spuren des Krieges und der Zerstörung zu verwischen, den Kaufleuten fehlte Geld und darum auch Kredit. So war es ganz natürlich, daß der Handel in den nächsten funfzig Jahren nach dem Kriege nur unbedeutende Anstrengungen machte, sich aus seiner Ohnmacht zu erheben, aber auch, nachdem sie verflossen, waren die Folgen des langen Krieges noch nicht beseitigt, der frühere Wohlstand noch lange nicht wieder errungen, das Land menschenarm.

Zu allen diesen Hemmnissen des Handels aber war noch eine Calamität gekommen, von welcher die früheren Zeiten nichts wußten, die aber tief in das Wesen des Handels eingriff, nämlich die Accise. Der Gegenstand war in seinen Folgen viel zu bedeutsam, als daß wir ihn hier bloß andeuten dürften. Wir müssen sehen, wie diese Abgabe entstanden ist.

Bis zum Jahre 1472 ergiebt sich keine Spur, daß in der Mark für den Verbrauch irgend eines Gegenstandes eine Abgabe gezahlt worden wäre. In dem genannten Jahre aber bestimmte Kurfürst Albrecht von Brandenburg, daß jede Tonne Bier eine Abgabe von einem märkischen Groschen zu zahlen habe, wozu die Anlage schon im Jahre 1467 gemacht war¹⁾. Der Adel und die Geistlichkeit wurde davon ausgenommen, versprachen aber 100,000 rhein. Gulden aufzubringen und in 5 Terminen zu bezahlen. Im Jahre 1488 aber wurde bestimmt, daß für die nächsten 7 Jahre von jeder Tonne Bier eine Ziese von 12 Pfennigen erhoben werden sollte, von welchen der Kurfürst 8, die Städte 4 erhalten sollten. Diese Abgabe, obgleich sie sich auf das Bier einzig und allein beschränkte, erregte große Unruhen, denn sie machte das Bier, welches damals als das unentbehrlichste Nahrungsmittel betrachtet wurde, theurer, und die Aufstände konnten nur durch Gewalt unterdrückt werden, die Manchen den Kopf kosteten. Die großen Geldverlegenheiten aber nöthigten den Kurfürsten Joachim I. bei den Ständen auf die abermalige Erhebung

¹⁾ Gerken Diplom. I. 371. 538.

dieser Abgabe anzutragen, und mit ihrer Einwilligung machte er 1513 bekannt, daß die Bierziese von neuem eingeführt werde, auf seine und seiner männlichen Erben Lebenszeit, aber nicht weiter. Dazu kam noch im J. 1521 der Hufenschuß, der auf drei Jahre erhoben wurde, was 1534 von neuem geschah, und 1550 auf 14 Jahre bewilligt wurde. Zu gleicher Zeit ward der Siebelschoß eingeführt. Im Jahre 1549 ward zur bisherigen Bierziese auf eine Reihe von Jahren noch ein Nachschuß von 8 Groschen für jede Tonne bewilligt, das sogenannte neue Biergeld, das nachher allgemein eingeführt, und dem Kurfürsten Johann Georg 1592 auf seine Lebenszeit bewilligt wurde. Dennoch bestand bis dahin keine andere Consumtionssteuer, als auf das Bier.

Da aber das Geld immer mehr im Werthe sank, die Ausgaben sich jedoch fortwährend mehrten, so mußte auf neue Quellen der Einnahme gedacht werden. Die erste Accise-Anlage ward gemacht, indem man festsetzte, daß von jedem Scheffel Roggen zu Brod, und jedem Scheffel Gersten zu Schrot, ein Groschen zu Rathhause gebracht werden sollte, und man fügte sich willig dieser Anordnung. Als aber der dreißigjährige Krieg ausbrach, vermehrten sich diese Abgaben auf eine schreckenerregende Weise. Die Bierziese stieg bis auf 4 Thaler vom Brauen, und außer der vorigen Abgabe vom Getreide, wurden noch von jedem Scheffel Weizen oder Roggen ein Groschen, vom Eimer Wein 6 Groschen, vom Pfunde Fleisch ein Pfennig, von jedem Stück Tuch, welches außer Landes ging, 3 Groschen, vom Haufen Eichen- oder Esenholz 6 Groschen, und vom Fichtenholze 5 Groschen erhoben. 1636 wurde die erste Kriegsmeße eingeführt, d. h. man erhob von jedem Scheffel Brodkorn, außer der Wahlmeße, noch eine Meße, von jedem Getränk außer der Bierziese einen Scheffel Malz. Sie sollte nur währen, so lange der Krieg dauerte, ward aber nachher nicht aufgehoben, sondern in Geld verwandelt.

Als Kurfürst Friedrich Wilhelm die Regierung angetreten hatte, erließ er 1641 eine Accise- und Steuerordnung, nämlich einen Tarif für die Abgaben, der jedoch öfter geändert

ward, und ein äußerst unvollkommenes Werk war. Es kommen darin seltsame Abgaben vor, nach Verschiedenheit des Standes und Gewerbes. Jeder beweihte Tagelöhner zahlte monatlich 3 Groschen, jeder unbeweihte die Hälfte, jeder außer Landes gehende Wagen mit Lebensmitteln gab 16 Groschen *ic.* Bestimmter ist die neue Acciseordnung von 1680; allein im J. 1684 erschien endlich eine revidirte General-Steuer; und Consumtions-Ordnung für die Kurmark. Es gab wenige Dinge, die durch sie nicht besteuert wurden, und namentlich waren die ersten Lebensbedürfnisse: Getreide, Holz, Bier, Vieh, der Besteuerung unterworfen. Die Formalitäten waren für den Handel viel schwieriger, als jetzt, und dem bösen Willen der Unterofficanten war ein größerer Spielraum gelassen. Kurfürst Friedrich III. trat in die Fußtapfen seines Vaters, und befehlt die Einrichtung bei.

Es war natürlich, daß die Erhebung einer Abgabe von allen Waaren die Preise derselben erhöhen mußte. Nicht bloß das, was als Abgabe gezahlt werden mußte, wurde auf die Waare geschlagen, sondern auch der Zeitverlust, die Reparationen und die Tribute an die mancherlei Beamten legte der Kaufmann auf die Waaren, und dadurch stiegen ihre Preise nicht wenig. Nun aber nimmt der Begehr einer Waare bei erhöhtem Preise ab, und zwar um mehr, als das Quadrat des Preises gestiegen ist, so daß eine Waare, wenn sie das Doppelte kostet, kaum noch von einem Viertel der früheren Käufer verlangt wird. Natürlich wirkte daher die Accise anfangs sehr niederdrückend auf den Handel, und verminderte den Absatz außerordentlich, nicht zu gedenken, daß der Handel selber dadurch unter eine sehr lästige Controlle gesetzt wurde, an welche Niemand gewöhnt war.

Im J. 1701 erfolgte eine Erhöhung der Accise unter dem Vorwande, daß die Kriegsmacht verstärkt werden mußte. Bald nachher kam man gar auf den Gedanken, die Accise zu verpachten. Es war ein Glück, daß sich Niemand zur Uebernahme derselben bereit fand, und die Sache blieb liegen. Im Jahre 1736 erschien das Reglement, welches die Geschäfte und den Wirkungskreis eines jeden Accise-Officianten be-

stimmte, und allen späteren Reglements zur Grundlage gedient hat. Mit der Accise war zugleich ein Bastard des Handels entstanden, der Schmuggelhandel.

Alle diese Umstände hatten nicht bloß den Handel niedergedrückt, sie vereinigten sich auch mit vielen anderen, um ihm eine neue Gestalt zu geben, und die Stellung des Kaufmanns gänzlich zu verändern. Am 24. August 1713 wurde wiederholt allen Adelligen, Beamten, Geistlichen, Pensionairen, Verwaltern und Bauern aller Handel verboten, auch wurde das Hausiren auf dem Lande unterjagt, so wie alle Aufkäuferei. Nur den Kaufleuten und Tuchmachern war es erlaubt, vom Adel, Beamten und Verwaltern auf dem Lande Korn und Wolle, so wie den Schächtern, Vieh zu kaufen, und es wurde festgesetzt: daß kein von Hamburg oder Stettin heraufkommender fremder oder einheimischer Schiffer in den Dörfern oder sonst an den Ufern der Ströme, Lebensmittel, als Wein, Käse, Butter, Hering, Tabak, Stockfische, den Landleuten verkaufen, sondern alles nach den Städten bringen solle¹⁾.

Stettin war längst schon mit Frankfurt unter einem und demselben Monarchen vereinigt; dennoch aber war der seit 152 Jahren fortdauernde Streit beider Städte noch nicht beigelegt. Es geschah endlich durch einen Recess vom 8. Januar 1723. Der König hatte zu diesem Vergleiche Deputirte von beiden Städten kommen, und die Sache durch sein General-Kriegs-Comissariat untersuchen lassen. Die Hauptsache, betreffend die von der Stadt Frankfurt begehrte freie Durchlassung durch den Stettinschen Baum in und aus der See, worüber der Proceß am kaiserlichen Kammergericht erhoben, und den 13. Juni 1623 geurtheilt, nachher aber von Stettin das Rechtsmittel der Revision ergriffen war, konnte zwar nicht beigelegt werden, man mußte die Sache in statu quo lassen, und jeder Stadt ihr Recht reserviren. Allein zum Besten der Handlung der drei Städte Berlin, Frankfurt und Alten Stettin, wurde den beiden letztgenannten Städten vor:

¹⁾ Mylius corp. constit. march. V. II. I. 41—44.

gestellt, daß ad interim und unbeschadet ihres Stapelrechtes, der Handlung eine größere Freiheit gestattet werden müßte, um zu sehen, ob dadurch nicht mehr, als durch das bisher gegen einander geübte Niederlagsrecht, die Handlung und Nahrung vergrößert werden möchte. Die Deputirten trugen aber Bedenken, in etwas zu willigen, wovon man des Erfolges nicht gewiß wäre. Nach reiflicher Erwägung aller Gründe beschloß der König, auf vier Jahre, vom 1. Januar 1723 bis 31. Dezember 1726 folgende Anordnung zu machen.

1) Stettin wie Frankfurt werden bei ihrem Niederlagsrechte gegen Jedermann geschützt.

2) Die in Berlin, Stettin und Frankfurt angeessenen Kaufleute, Apotheker und Materialisten, wenn sie Bürger und Mitglieder der Kaufmannsgilde sind, können innerhalb der obigen 4 Jahre ihre eigenen Waaren zu Wasser und zu Lande, wohin sie wollen, nach der Ost-, West- und Nordsee ungehindert aus-, und von da einführen, mit Ausnahme dessen, was unten Stettin und Frankfurt reservirt bleibt.

3) Der Stadt Stettin wird der Handel mit Eisen, Leinsamen und Thran aus der Ostsee als ein Præcipuum vor den andern beiden Städten voraus reservirt. Gleichwie die Stadt Stettin bei diesen drei Sorten von Waaren ihr Niederlagsrecht ausübt, so bleibt auch die Stadt Frankfurt, was diese drei Arten von Waaren betrifft, bei der Ausübung des Niederlagerechts, und können die Stettiner damit nicht weiter wohin handeln, als bisher geschehen, auch kann kein Eisen, Leinsamen oder Thran aus der Ostsee, es gehöre, wem es wolle, Frankfurt passiren. Alle übrige Waaren, sie haben Namen, wie sie wollen, können von den Berliner und Frankfurter Kaufleuten aus der Ostsee verschifft werden, auch steht es den Stettinschen Kaufleuten frei, alle übrige Waaren Frankfurt vorbei, und die Oder hinauf, oder wohin sie wollen, auf der Warthe nach Polen, und durch den neuen Graben nach Berlin und der Elbe zu schicken. Wie denn auch den Berliner und Frankfurter Kaufleuten frei bleibt, Eisen und Thran durch den Sund von Gothenburg und andren Orten einzubringen.

4) Eidliche Bescheinigungen werden nach wie vor beibehalten, außer bei Getreide, Holz und inländischen Wollenwaaren, wo sie nicht nöthig sind.

5) Von den vorbei zu führenden Waaren muß in Frankfurt oder Stettin, in Anerkennung des Niederlagerechts $\frac{1}{4}$ Prozent bezahlt, in Frankfurt auch bescheiniget werden, wie hoch die Waaren in Stettin angegeben sind, damit aller Streit, der deshalb entstehen möchte, gehoben werde.

6) Was von Stettin nach Schlessen oder Sachsen, Frankfurt vorbeigebracht wird, muß in Frankfurt auf der Niederlage umgeladen werden, was jedoch ohne Aufenthalt geschehen muß, und wenn kein anderer Kahn vorhanden ist, werden die Waaren in demselben Kahn umgeladen und passiren weiter, auch müssen die ankommenden fremden Waaren eher fortgeschickt werden, als die schon in Frankfurt liegenden. Was aber von Stettin zu Wasser gerade nach Berlin, oder von Berlin nach Stettin geht, kann gegen Erlegung obiger Recognition ohne Umladung Frankfurt vorbei gehen, jedoch muß die Waare an einen Kaufmann in Frankfurt adressirt, und von demselben in eben dem Kahne wieder befördert, auch sonst aller Unterschieß vermieden werden.

7) Den Kaufleuten zu Berlin, Stettin und Frankfurt steht frei, ihre Güter wracken und höhen zu lassen, in welcher Stadt sie wollen, aber nur einmal. Holzwaare darf allein in Stettin gewrackt werden.

8) Von den Stettin und Frankfurt vorbei gehenden Waaren müssen die bei jeder Stadt üblichen Abgaben erlegt werden, nämlich in Stettin: Stadtzulage, Vollerwerkszulage, Wagezoll und Krahnengeld; in Frankfurt: Centnergeld, Niederlagszoll und Krahnengeld. In Berlin giebt es dergleichen Abgaben nicht, und sind also die von beiden Städten da vorbei gehenden Güter von der Recognition, als von den Stadtabgaben befreit.

9) Zu den über Stettin nach der See gehenden Waaren müssen die Stettiner Schiffe vor anderen gebraucht werden, doch müssen sie für dieselbe Fracht, als andere fahren, auch sobald als möglich die Reise fortsetzen. Welches auf gleiche

Art den Frankfurtern für ihre märktische Schiffe und Rähne bedungen und eingeräumt wird.

10) Ein Kaufmann zu Berlin muß in Stettin und Frankfurt seinen eigenen Faktor oder Spediteur halten, desgleichen die Stettiner in Frankfurt, auch die Frankfurter in Stettin, und dazu keinen andern, als einen angefahrenen Kaufmann, der Bürger- und Gilderecht gewonnen, gebrauchen.

11) Welcher Kaufmann fremde Waaren unter dem Namen seiner eigenen, Frankfurt oder Stettin vorbei schiffen wird, soll aller dieser Beneficien auf 4 Jahre verlustig gehen.

12) Was durch den neuen Graben von Berlin nach Breslau und Sachsen, oder von dort gerade nach Berlin geht, muß wie bisher ungehindert durch den neuen Graben durchgelassen werden, und ist von diesem Receß abgesondert, außer, was die verbotenen Niederlagen betrifft.

13) Den Stettinern steht innerhalb der vier Jahre die Fahrt auf dem Warthestrom frei, jedoch unbeschadet des Rechts der Stadt Frankfurt. Sie müssen aber, wie die Frankfurter und Berliner allesammt ihr Waarenlager von den nach Polen zu führenden Waaren, in soweit es mit der Bequemlichkeit eines jeden Kaufmanns geschehen kann, in der Stadt Landsberg machen, und solche nach Polen, so gut sie können, verhandeln, auch die polnischen Waaren sich dahin bringen lassen, ohne daß deshalb die Stadt Landsberg die Ausübung ihres alten Niederlagerechts, welches durch Receß hinsichtlich der königlich preussischen Unterthanen bisher suspendirt gewesen, sich anmaßen könne, wie denn auch den Frankfurtern, Stettinern und Berlinern frei steht, die Waaren in Polen nach ihrer besten Gelegenheit einzukaufen, daselbst in Schiffe zu verladen, und, ohne sie in Landsberg umladen zu lassen, zu bringen, wohin sie wollen. Sie können auch mit dem Holze und andern Waaren, die sie in Polen verhandeln, die Stadt Landsberg ungehindert vorbei gehen. Weil aber von jeher verboten gewesen, daß zum Nachtheil der Stadt Frankfurt von Landsberg aus keine Handlung nach Schlessen oder der Lausitz geschehen, oder auch eine Landstraße von da nach Crossen gehen solle, so soll solches alles auch ferner nicht ge-

stattet werden, sondern bei Verlust der Waaren, Pferde und Wagen, wie bisher, so noch ferner verboten bleiben. Den Schiffern in allen 3 Städten wird verboten, irgend wie mit Kaufmannswaaren zu handeln.

14) Die Niederlagen an den kleinen Orten werden nach den schon ergangenen Edikten aufgehoben, und bei Verlust der niedergelegten Waaren verboten, damit die Landfuhrn sich mehren mögen; doch wird wegen der Niederlage bei dem sächsischen Dorfe Goyak nach eingezogener Erkundigung das Nöthige besonders verordnet werden, und sollen die Städte Stettin, Frankfurt und Berlin sich während der vier Jahre darnach richten, auch bei allem Vorstehenden geschäftet werden. Nach Verlauf derselben soll diese Verordnung zum Besten der Handlung entweder weiter verlängert, oder geändert, oder ganz aufgehoben werden ¹⁾.

Durch diese Anordnungen wurde das ganze Wesen der Niederlagen in Stettin und Frankfurt umgeändert. Das Recht wurde auf drei Arten beschränkt, die allerdings einen Haupttheil des Oberhandels bildeten; für alle anderen Arten von Waaren nur $\frac{1}{4}$ Prozent des Werthes in beiden Städten als Anerkennung des Niederlagerechts bezahlt, in Frankfurt aber außerdem noch der Niederlagezoll. In Berlin wurde für Niederlage nichts entrichtet, doch wurden die von Breslau nach Hamburg gehenden Waaren daselbst umgeladen, wie die Schiffer-Ordnung von 1716 vorschreibt. Außerdem hatten Stettin und Frankfurt von ihrem Niederlagsrechte noch wie vordem den Vortheil, daß Frankfurter und Stettiner Schiffer die ankommenden Waaren weiter schaffen mußten, und daß die Kaufleute dieser Städte die Expedition der durchgehenden Waaren besorgten. Wahrscheinlich wurde die Dauer dieser Verordnung nach Ablauf der 4 Jahre, im J. 1727 verlängert, und wie es scheint, auf 6 Jahre, denn im Jahre 1733 wurde das Niederlagsrecht der Städte Frankfurt und Stettin noch weiter, als auf Eisen, Leinsamen und Thran, wie es scheint, auch auf Heringe und Fischwaaren ausgedehnt ²⁾.

¹⁾ Mylius corp. constit. march. V. II. I. 61 — 64. ²⁾ Hansen Frankfurt 260.

Daß die Stadt mit dieser Einrichtung zufrieden gewesen ist, ergibt sich nicht. Gewann auch der Handel im allgemeinen an freier Bewegung, so verlor die Stadt doch jedenfalls an Einkünften, allein sie mußte sich fügen, und mit dem zufrieden sein, was ihr noch blieb. Hatten doch alle ihre Anstrengungen seit hundert Jahren nicht den Verfall ihres Handels verhindern können, der mit jedem Jahre geringer wurde. Auch war die Stadt von der Stufe ihres früheren Wohlstandes noch weit entfernt, wie alle märkischen Städte, denn noch waren die Wunden, welche der Untergang der städtischen Freiheit, insonderheit aber der schreckliche dreißigjährige Krieg geschlagen hatte, nicht vernarbt.

Dieser traurige Zustand der Städte, so himmelweit verschieden von dem früheren, wo sie einzeln wagten, selbst der kaiserlichen Macht Trost zu bieten, ergibt sich mit großer Bestimmtheit aus den Maaßregeln, welche der König ergriff, um ihn zu verbessern. Das amtliche Verzeichniß vom Jahre 1721 ergibt, daß es in der Mark fast keine Stadt gab, in welcher nicht noch eine kleinere oder größere Anzahl von wüsten Stellen vorhanden waren, auf welchen die im Kriege oder durch Feuersbrunst in Asche gelegten Häuser noch nicht wieder erbaut waren. Solcher Stellen gab es in

Stendal	365	Templin	38	Woldenberg	42
Salzwedel	191	Lychen	73	Driesen	40
Seehausen	64	Angermünde	46	Arenswalde	50
Osternburg	97	Berlin	583	Reetz	71
Mittenwalde	49	Charlottenburg	63	Dramburg	57
Beeskow	52	Gransee	31	Schievelbein	86
Strausberg	23	Lindow	30	Drossen	15
Müncheberg	34	Treuenbrießen	60	Zielenzig	78
Kyritz	50	Soldin	27	Cottbus	27
Wittstock	51	Königsberg	49	Sternberg	250
Prenzlau	20	Friedeberg	79		

Wir geben nur einen Auszug aus der öffentlichen Bekanntmachung¹⁾, denn sie umfaßt viel mehr Städte, haben

¹⁾ Mylius corp. constit. V. I. 415.

diese aber aus allen Theilen der Mark gewählt, um zu zeigen, wie allgemein verbreitet das Elend war. Am 20. November 1720 hatte der König bereits bekannt gemacht, daß allen denjenigen Bürgern, welche sich melden würden, wüste Stellen anzubauen, die dazu gehörigen Hausäcker, Hausgärten, Hauswiesen, und was sonst dazu gehört, weil sie dem Publico verfallen, unentgeltlich eingeräumt, und von deren Besitzern unweigerlich ihnen abgetreten werden sollten, wie sie auch die Baustelle unentgeltlich erhielten¹⁾. Die bisherigen Besitzer der wüsten Stellen, ohne sie selber bebauen zu können, legten aber den neuen Anbauern so viele Hindernisse in den Weg, und droheten ihnen mit so vielen Processen, weil sie aus den Ländereien noch Nutzen zogen, oder auch hofften, die Stellen nach der Wiederkehr besserer Zeiten vortheilhaft verkaufen zu können, daß der König sich genöthigt sah, am 24. Oct. 1722 ein neues Edikt zu erlassen, durch welches er anordnete, sogleich nach Veröffentlichung desselben allen sich meldenden Anbauern die wüsten Stellen mit ihrem Zubehör gerichtlich zu übergeben; die Bäume könnten die bisherigen Besitzer wegnehmen, die Saat auf den Aeckern habe der neue Besitzer dem bisherigen zu bezahlen, auch wenn eine Scheune auf einer wüsten Stelle stände, deren Werth ihm nach einer billigen Taxe zu entrichten. Alle übrigen wüsten Stellen, zu denen sich kein Anbauer meldete, mußten vom 1. Januar 1723 mit allen zugehörigen Ländereien von deren bisherigen Eigenthümern ohne alle Widerrede dem Publico abgetreten werden. Sie sollten, so lange sich kein Anbauer findet, von 3 zu 3 Wochen durch den Magistrat den Meistbietenden ausgedoten, und dann verpachtet, das Geld aber zum Nutzen der Stadt verwendet werden. So wie sich aber ein Neubauer findet, soll ihm die Stelle sofort übergeben werden, und der Pächter behält nur die Nutzung der Ländereien, bis das Haus fertig ist²⁾. Außerdem wurden jedem Anbauer freies Bauholz, oder wenn dies nicht in natura ge-

¹⁾ A. a. D. 411. ²⁾ Mylius corp. constitut. march. V. I. IV. 423.

reicht werden konnte, 8 Prozent der Baukosten in Gelde, und außerdem noch 15 Prozent der Baukosten baar, somit also 23 Prozent vergütigt. Diese kräftigen Maaßregeln hatten die Folge, daß sehr viele Häuser neu gebaut wurden. Am 14. Dezember 1731 ließ der König bekannt machen, daß er letztere Unterstüßungen den Anbauern noch auf 4 Jahre, also bis zu Ende des Jahres 1735 bewillige, und daß dies alles den Neubauenden schlechterdings geschenkt sein solle, es betreffe nun Holz; oder Baufreiheit, Materialien, Transportgelder oder Baustellen¹⁾. Außerdem hatten die Anbauer 10 Freijahre, in welchen sie von allen bürgerlichen Lasten befreit waren. Bei so bedeutenden Erleichterungen war es allerdings auch in schlechter Zeit möglich, zu bauen.

Ein zweiter Umstand beweiset nicht minder den großen Verfall der Städte; es fehlte nämlich überall an Handwerkern. Der Krieg hatte mehr als die Hälfte der Bewohner der Mark dahin gerafft; während der langen Dauer desselben gab es für die Handwerker wenig zu thun, jeder war froh, wenn er sich und die Seinigen durchbrachte, und nur sehr wenige nahmen Lehrlinge oder Gesellen an. Ohnehin verlangten die zahlreichen Heere, welche den deutschen Boden verheerten, fortdauernd neuen Zuwachs, neue Rekruten, und absorbirten beinahe die ganze männliche Jugend. Nach beendigtem Kriege dauerten seine Nachwehen lange fort, und wengleich jezt schon ein Menschenleben seit jener Zeit verflossen war, so konnte doch alles erst nach und nach ins gewohnte Geleise kommen, und noch war es nicht möglich gewesen, im Lande selber die nöthige Zahl von Handwerkern zu bilden. Schon im J. 1718 erließ der König ein Edikt, in welchem er die fehlenden Handwerker in 70 märkischen Städten aufführt und einzeln benennt. Es waren davon in

Granssee 12.

Soldin, Arenswalde, in jedem 11.

Schönfließ, Templin, Oranienburg, in jedem 9.

Dramburg, Schivelbein, Rauen, Müncheberg, in jedem 8.

¹⁾ U. a. D. 430.

Falkenburg, Lychen, in jedem 7.

Friedeberg, 6.

Lippehne, Berlinchen, Neuwedel, Zielenzig, Strasburg, Zehdenick, Freienwalde, in jedem 5. u. s. f. fehlend.

Um nun diese fehlenden Handwerker ins Land zu ziehen, erließ der König am 29. November 1718 ein Edikt, wodurch er bekannt machte, daß diejenigen Handwerker, welche eine solche fehlende Stelle an den genannten Orten ausfüllen wollten, das Meister- und Bürgerrecht unentgeltlich erhalten sollten. Ferner erhielten sie für ihre eigene Consumtion eine zweijährige Accisefreiheit, fünfjährige Befreiung von allen bürgerlichen Lasten und Abgaben, völlige Ranton-Freiheit für sich, ihre Eöhne und mitgebrachten oder verschriebenen Gesellen, so wie die Zusicherung möglichster Hülfe und Beistandes zur Ausübung ihrer Profession¹⁾. Durch das Edikt vom 20. November 1721 wurden den Handwerkern 6 Freijahre bewilligt, die aus fremden Landen kamen, und wenn sie Familie hatten, $\frac{1}{2}$ Thaler für jede Meile bei dem Anzuge²⁾. Allen Wollenarbeitern, Leinewebern, Kürschnern, Weiß- und Lohgerbern, so viele sich deren aus den benachbarten Landen in der Mark ansiedeln wollten, wurden dieselben Freiheiten zugestanden³⁾. Erst diesen sehr zweckmäßigen Vorkehrungen gelang es, die Spuren des dreißigjährigen Krieges zu verwischen, und mit dem Beginn der Regierung Friedrichs des Großen waren sie verschwunden.

Wenn uns nun diese Maafregeln König Friedrich Wilhelm's I. zeigen, daß beim Beginn seiner Regierung die Städte noch zum Theil wüst lagen, und die erforderliche Zahl von Handwerkern nicht vorhanden war, und daß große Anstrengungen und Begünstigungen nöthig wurden, um nur äußerlich die Städte wieder auf die Höhe ihrer früheren Blüthe zu bringen, so kann man sich vorstellen, wie es in ihnen aussah unter der Regierung des großen Kurfürsten, unmittelbar nach dem verderblichen Kriege. Und dennoch haben wir Ge-

¹⁾ Mylius corp. constit. march. V. II. X. 671. ²⁾ A. a. D. V. I. IV. 411. ³⁾ A. a. D. V. II. X. 676.

schichtsforscher, die da meinen, erst mit dem großen Kurfürsten habe die Blüthe des Landes angehoben, erst unter seiner Regierung habe Handel und Wandel, habe das Gewerbe sich zu einem beachtenswerthen Grade erhoben! — Ihnen ist nicht deutlich geworden, daß alle Maafregeln des großen Kurfürsten und seiner nächsten Nachfolger nur darauf berechnet waren, die frühere Blüthe des Landes, des Handels und der Gewerbe in zeitgemäßer Gestalt, und der veränderten Lage des Staats gemäß, zurückzuführen. Es ist das mit großer Umsicht und Kraft geschehen, zum Theil in bewundernswürdiger Weise, und wenn die Nachwehen des Krieges sich weit länger geltend machten, als das heut zu Tage denkbar ist, so erwäge man, daß damals keine Feuerversicherungen den Abgebrannten zu Hülfe kamen, daß das mächtige Hülfsmittel der Staatsanleihen gänzlich fehlte, und jeder nur auf die eigenen Kräfte angewiesen war. Nur durch große Thätigkeit und große Sparsamkeit konnte geholfen werden, und in diesem Sinne wirkte der Sinn und die Regierung des oft verkannten Königs Friedrich Wilhelms I. vollkommen richtig und zeitgemäß, ja sein Sinn und seine Eigenthümlichkeiten gingen nur aus seiner Zeit hervor.

Eine Beschränkung auf das Nothwendigste, eine ängstliche Sparsamkeit, wie sie in jener Zeit allgemein war, ist dem Aufschwunge des Handels niemals günstig, denn dieser verlangt möglichst großen Verbrauch. Es war dies die Zeit, wo ein guter Rock lebenslang im Schranke hing, und nur angezogen wurde, wenn man Braten aß, weshalb er auch der Bratenrock hieß. Der Rock aber hatte unzählig viele Feiertage mehr, als sein Herr. Nicht die Güte des Tuchs gab ihm eine so große Dauer, denn es war schlechter, als das jetzige, sondern der seltene Gebrauch. In einer solchen Zeit konnte der Handel keine großen Resultate liefern, und würde es selbst dann nicht gethan haben, wenn auch alle Hemmnisse gefehlt hätten.

Zu allen diesen Hemmnissen kam noch eines, das unmittelbar aus dem geringen Verkehr hervorging, aber auch umgekehrt, nicht wenig beitrug, ihn zu beschränken, oder ihn

doch mit Widerwillen betreiben zu lassen, nämlich der große Mangel an guten Wirthshäusern. Früher zeigt sich darüber keine Klage; aber nach dem Kriege sehen wir, daß die Breslauer Deputirten das Vorbeifahren der Breslauer Frachtwagen vor Frankfurt damit entschuldigen, daß es daselbst keine tauglichen Wirthshäuser gäbe. Wirklich waren sie im Kriege fast alle zerstört worden, die seitdem eingerichteten waren lange nicht ausreichend, und bei ihrer Seltenheit und mangelnder Concurrnz übermäßig schlecht. Bei jeder Beschwerde des Reisenden über das Wirthshaus erhielt er zur Antwort: sucht euch ein besseres, und da man von beiden Seiten wußte, daß das unmöglich war, so gab es nichts so Schlechtes, daß nicht gegeben, angenommen, und theuer bezahlt wurde. An Unsauberkeit, Unbequemlichkeit, Grobheit und Prellerei waren diese Häuser überreich.

Schon am 18. Mai 1669 hatte der große Kurfürst ein Edikt erlassen, worin er sagt: Er müsse vernehmen, daß Auswärtige, die ehemals in seinem Lande Handel und Wandel getrieben, und noch jetzt gern treiben wollten, sich beschwerten, daß seinen Verordnungen wegen Besserung der Wege, Dämme und Brücken zur Beförderung der Kaufmannschaft nicht nachgelebt würde, indem es entweder gar nicht oder so schlecht geschehen sei, daß sie mit ihren Wagen in Schaden geriethen, und daher wohl gar die Mark meiden mußten, wie ihm denn auch berichtet würde, daß an manchen Orten, wo Krüge oder Wirthshäuser sein sollten, gar keine zu finden, und die noch zu finden, mit den Nothwendigkeiten für die Reisenden und ihre Pferde nicht versehen wären. Er befahl darauf ernstlichst, daß beiden Uebelständen sogleich abgeholfen werden sollte, und darüber regelmäßig Bericht zu erstatten sei ¹⁾. Leichter machte sich die Sache mit den Brücken und Wegen, als mit den Wirthshäusern, denn bei diesen ist es mit dem bloßen Bauen nicht genug, wie bei jenen, und wenn sich ehemals, als es noch einen freien kräftigen Handel gab, die Sache ohne alle Befehle von selber

¹⁾ Mylius corp. constit. march. V. III. II. 337.

machte, so halfen jetzt, wo der Handel darnieder lag, selbst die geschärftesten Befehle nicht, um gute Wirthshäuser entstehen zu lassen. Kurfürst Friedrich III. erließ am 14. Oct. 1697 ein neues Edikt, darin sagt er: Er habe mißfällig vernehmen müssen, zum Theil auch selbst verschiedentlich bemerkt, wie auf dem Lande und in vielen Städten der Mark Brandenburg für Reisende gar schlechte Anstalten und Bequemlichkeiten sich fänden, so daß fast an den meisten Orten Niemand weder bequem logirt, noch weniger mit nöthigem Futter und Wahl für billige Bezahlung versehen werden könne. Weil es aber nur daran fehlt, daß die Wirthe in den Städten und die Krüger auf dem Lande mit ihren Frauen zur Aufnahme und Bewirthung der Fremden sich entweder gar nicht schickten, noch den Gästen gebürlich zu begegnen wüßten, vielmehr die Leute übersehten und unhöflich behandelten, oder daß ihre jetzigen Häuser und Wohnungen ganz unsauber und durchgehends ekelhaft, auch sonst nicht eingerichtet seien, einen ehrlichen Mann mit seinen Lenten gebürlich aufzunehmen, noch denselben mit einem guten Bissen und Trunke und einem reinlichen Lager zu bedienen, auch deren Pferde und Wagen wegen mangelnder Stallung und Futters selten untergebracht werden könnten, was in seinem Lande so gut möglich sein müßte, als in den angrenzenden Landen, die für Reisende ziemlich gute Anstalten besäßen, und um diesem Uebelstande abzuhelfen, beauftragt der Kurfürst mehrere seiner Beamten, sich der Sache anzunehmen, und mit Nachdruck dahin zu wirken, daß besonders auf den fünf Hauptstraßen von Berlin nach Preußen, Cleve, Leipzig, Hamburg und Breslau das Nöthige angeordnet werde, und zwar sollen mit seiner Unterstützung Wirthshäuser und Krüge je 2 bis 3 Meilen von einander entfernt angelegt, und zum Theil so eingerichtet, oder vorhandene verändert werden, daß zum wenigsten in jedem Wirthshause zwei saubere und geräumige Stuben für die Gäste, ohne des Wirths seine, nämlich die eine für vornehme, die andere für gemeine Leute, vorhanden seien. Sie müssen mit einem nicht rauchenden Ofen oder Kamin versehen sein, mit einem Tisch und darauf gelegter Decke, den nöthigen

Stühlen und Schemeln, und zwei bis drei kleinen Reisebettstellen versehen sein, deren jedes eine Matratze und Unterbett nebst Pfühl und Kopfkissen enthalten muß. Ein Stall für 12 bis 18 Pferde muß für Reisende vorhanden sein, reinlich gehalten, ohne ander Vieh darin unterzubringen. Hart und rauh Futter ist in Borrath zu halten, auch reines Stroh zum Lager für gemeine Leute. Die Speise soll an jedem Orte die Obrigkeit mit Rücksicht auf die Jahreszeit festsetzen. Wo sich Wasser befindet, soll immer ein gut Gericht frische Fische und Krebse vorhanden sein, auch geräuchert Fleisch, frische Butter, Käse, Heringe, Hühner, Tauben, Eier u. für billiges Geld. Besonders soll das Essen reinlich gekocht, wie die Gefäße reinlich gehalten werden, und wenn die Frau nicht kochen kann, soll man eine tüchtige Magd annehmen. Auch soll Jedem mit Bescheidenheit und Willfährigkeit begegnet werden. Die Preise für alle Leistungen setzt die Obrigkeit fest. Auch das Getränk ist frisch und rein zu halten, weshalb Keller anzulegen sind, und das Bier muß gut sein. Jedem, der ein Wirthshaus anlegt, sollen gewisse Freijahre zu Gute kommen¹⁾.

Das war das Ideal eines damaligen Wirthshauses. — Nur hier und da kam man ihm nahe, aber es währte sehr lange, ehe auch nur an den Hauptstraßen, die Mehrzahl der Wirthshäuser diesem Bilde entsprach. Allerdings aber war dies, gegen ehemals, doch schon ein Fortschritt, denn nur die wenigsten der ehemaligen Herbergen dürften so viele Bequemlichkeiten dargeboten haben.

Schon das vorher erwähnte Edikt von 1669 sprach von den schlechten Wegen in der Mark, weil die Verordnungen wegen ihrer Besserung, so wie der Dämme und Brücken nichts bewirkt hatten. Auch was fernerhin geschah, war sehr unbedeutend, und die Beschwerden über die elenden Wege nahmen kein Ende. Da befahl der König am 30. August 1712, daß die Wege von denen, die die Verpflichtung hätten, sie auszubessern, entweder mit Steinen gepflastert, oder mit Sand und Erde erhöht, so wie mit Abzugsgräben versehen

¹⁾ Mylius corp. constit. march. V. V. V. 227.

werden sollten, wo dies aber nicht möglich sei, sollten die Wege mit Holz belegt, und wo es fehlte, dasselbe hierzu und zu den Brücken aus den Königl. Forsten geliefert werden¹⁾.

Dieses Edikt gab zur Entstehung der berüchtigten Knüppeldämme die Veranlassung, der schlechtesten Art der Wege: besserung, welche den Reisenden unzählige Seufzer ausgepreßt hat. Wenn ein solcher Knüppeldamm schon eine Verbesserung war, so kann man sich vorstellen, wie der unverbesserte Weg beschaffen gewesen sein muß. Es blieb im Wesentlichen bei dieser Anordnung; erst 1734 wurde die Ausbesserung der Wege von neuem empfohlen, aber mit so wenigem Erfolge, daß schon in den nächsten Jahren die Eingefessenen der Ufermark, Neumark und der Ober- und Nieder:Varnimschen Kreise sich beschwerten, die Wege nach Berlin, und besonders in den letzten Meilen bis zur Stadt, seien so schlecht, daß sie mit Getreide nicht dahin kommen könnten, und die Zufuhr gehindert würde. Das hatte zwar in den Jahren 1737 und 1738 neue Befehle zur Folge, die aber eben so wenig gründlich halfen.

Unterdessen hatte das Postwesen mehrfache Verbesserungen erfahren, und auf den obengenannten fünf Hauptstraßen gingen bereits regelmäßige Posten. Frankfurt lag auf der Straße von Berlin nach Breslau und Wien, und deshalb gingen schon im Jahre 1694 zweimal wöchentlich eine fahrende und zweimal eine reitende Post durch die Stadt, in welcher sich ein Postamt befand. Dies aber war die einzige Post, welche damals von Frankfurt abging. Im Jahre 1711 wurde auch eine Fahrpost wöchentlich zweimal von Berlin über Köpenick und Fürstenwalde nach Frankfurt eingerichtet, und seitdem hatte Frankfurt zwei Posten²⁾. Alle Privatbotenposten wurden 1715 gänzlich verboten³⁾. Nur an Tagen, wo keine Post abging, und nach Orten, wohin keine Post ging, durfte man Briefe und Pakete mit Gelegenheiten verschicken.

¹⁾ Mylius a. a. D. V. III. II. 362. ²⁾ U. a. D. IV. I. III. 946. ³⁾ U. a. D. 1039.

Wenn von der einen Seite durch die Post beabsichtigt wurde, sowohl die Correspondenz als auch den Transport von Reisenden zu befördern, so waren doch auf der andern Seite die getroffenen Anstalten noch auf zu wenige Straßen beschränkt, als daß sie dem Handel und Verkehr einen bedeutenden Vorschub hätten leisten können, wie überhaupt die ganze Einrichtung noch zu mangelhaft, langsam und schwerfällig. Schlimmer aber war es, daß man, um diese noch sehr unvollkommene Einrichtung aufrecht zu erhalten, genöthigt war, das Publikum indirekt zu zwingen, davon Gebrauch zu machen, indem man die Benützung anderer Gelegenheiten theils erschwerte, theils ganz verbot.

Personen konnten mit der Post reisen, aber mit wenig Annehmlichkeit und Bequemlichkeit. Meistens wurden Lohnfuhrer gewählt, welche die früher erwähnten Kollfuhrleute wegschafften. 1703 und 1708 aber wurde bestimmt, daß kein Lohnfuhrmann an solchen Tagen und nach solchen Orten abfahren sollte, wohin die Post ging, sofern sie nicht völlig besetzt war. Standespersonen und Mesreisende waren aber von diesem Zwange ausgenommen. Uebrigens mußte die ganze Reise mit denselben Lohnpferden zurückgelegt werden.

Theils die Langsamkeit einer solchen Reise, theils die oft sehr schlechten Pferde, welche man erhielt, veranlaßten Fremde und Einheimische zu dem Wunsche, ihr Fortkommen durch Postpferde von Station zu Station zu finden. Die Postmeister schafften sich deshalb Nebengespanne an, die auch zum Postdienst mitgebraucht wurden, welche sie den Reisenden vorspannen ließen. Es waren Fahrten außer dem Postdienst, aber mit Postpferden, und solche Fahrten hießen nun Extra-Postfahrten. Dies ist der Ursprung des Extrapostfuhrwesens, und die Edikte von 1710, 1711 und 1712 entschieden, daß das Fahren mit Postpferden, — nicht auf der ordinären Post, — unter dem Namen der Extrapost, künftig eine landesherrliche Anstalt und ein Zubehör des Postwesens sein sollte ¹⁾.

¹⁾ Matthias über Posten und Post-Regale I. 184.

Unstreitig war dies für Viele eine gute vielbenutzte Einrichtung; sie machte aber nöthig, das Lohnfuhrwesen noch mehr als bisher zu beschränken, und das war wieder für viele, die keine Extrapost bezahlen konnten, sehr übel. Die enröllirten Fuhrleute durften nur nach der Reihe die Fuhrn fortschaffen; — wenn sie Reisende ganz bis Leipzig, Braunschweig, Hamburg, Berlin, Hildesheim, Goslar zc. fortzubringen hatten, so mußten sie die Fahrt mit einerlei Pferden vollenden; — sie durften keine Passagiere von den ordinären Posten abwendig machen und an sich ziehen, mußten stets auf der Post- und Landstraße bleiben, die Reisenden vor der Abfahrt im Postcomtoir anzeigen, die Anzahl derselben in einem Personenzettel verzeichnen, auch diesen beim Ein- und Ausfahren an den Thoren vorzeigen, — sie durften nicht an einem Tage mit ihnen abfahren, wo eine Fahrpost eben dahin ging, wenn diese nicht besetzt war; — sie durften täglich nicht mehr als drei Meilen fahren; — bei der Ankunft in einem Orte mußten sie stets an den Posthäusern vorfahren; — von jedem Thaler Verdienst oder für jede Person hatten sie eine bestimmte Abgabe an die Postkasse zu zahlen, und erst nachdem eine längere Zeit nach dem Abgange der Post vergangen war, durften sie Passagiere befördern¹⁾. — Wie vielen Vexationen und Umständen war der Reisende dabei ausgesetzt, wie viel theurer wurde dem Kaufmann jetzt das Reisen gegen ehemals, wo alle diese Abgaben und Vorschriften nicht statt fanden! — Welch eine Geduld gehörte dazu, eine größere Reise zu machen, und täglich drei Meilen zurück zu legen, ja ab und zu noch einen Tag ganz liegen bleiben zu müssen, weil es zufällig Posttag war! — Von Frankfurt nach Berlin reisete man vier Tage und Nächte, und wenn man sich nicht vorsah, wurden fünf Tage daraus. Wer von Berlin nach Potsdam wollte, kam am zweiten Tage dort an. Natürlich reisete man also jetzt mit einer Lohnfuhr sehr viel langsamer und theurer, als ehemals.

¹⁾ Matthias Darstellung des Postwesens, II. 52. und die entsprechenden Verordnungen in Mylii corp. constit.

Wer vorwärts wollte, war hierdurch genöthigt, entweder mit der ordinären, oder mit Extrapost zu reisen; schnell kam man aber auch hier nicht von der Stelle. Die Expedition war langsam und umständlich, die Postillone schonten bei den schlechten Wegen und schwerfälligen Wagen ihre Pferde, und fuhren keiner Schenke vorbei ohne einzukehren, die auf ihren Stundenzetteln bemerkten Zeiten wurden nicht eingehalten, und die geschärfteften Verordnungen bewirkten keine oder sehr unbedeutende Abänderungen. Auch die Passagiere erlaubten sich sehr viele Willkürlichkeiten, die nicht dazu dienten, die Sache in besseren Gang zu bringen. Dazu kamen denn noch manche andere Zufälligkeiten, welche die Reisenden oft in große Verlegenheiten brachten. So war z. B. 1710 die Pest ausgebrochen. Monatelang wurden die nach Berlin gelangenden Posten ganze Stunden vor den Thoren aufgehalten, um die Pässe der Passagiere in der Post auf dem Postamte zu untersuchen. Ehe man damit zu Ende kam, wurden wohl die Thore geschlossen, und die Passagiere konnten nun die Nacht im Postwagen zubringen, oder wenn sie auch noch am Tage in die Stadt kamen, so war inzwischen die Post, mit welcher sie weiter reisen wollten, abgegangen, und die Passagiere mußten nun eine halbe Woche liegen bleiben, ehe sie weiter reisen konnten¹⁾. 1723 ward festgesetzt, daß die fahrenden Posten in der Stunde eine Meile, die reitenden Posten $\frac{2}{3}$ Meilen zurücklegen sollten, den Aufenthalt zur Expedition nicht mitgerechnet²⁾. Allein das half wenig, und in einem neuen Edikte von 1732 klagt der König selbst darüber, daß die Postillone bei der fahrenden Post fast nie ihre Stunden hielten, und die Versäumnisse auf den einzelnen Stationen oft 3—4 Stunden betrügen³⁾. Trotz aller Strafen, die meist nicht verhängt wurden, fuhren die Posten nicht schneller, als ein Fußgänger ging, und eine große Zeit wurde auf den Stationen verloren. Eile war den damaligen Posten etwas durchaus Fremdes.

¹⁾ Mylius corp. constit. IV. I. III. 923. Edikt v. 9. Aug. 1710.

²⁾ A. a. D. 1071. ³⁾ A. a. D. 1103.

Die Acciseverfassung bildete sich inzwischen immer mehr aus, und daß im J. 1701 die Accise erhöht wurde, und die Aussicht da war, daß sie verpachtet werden würde, haben wir schon oben erzählt. Im J. 1714 sprach man mit Besorgniß von einer neuen Erhöhung der Accise; der König aber machte am 12. Januar 1715 bekannt, daß das Gerücht falsch sei, und eine solche Erhöhung der Armuth schädlich sein würde, auch viele Fallissements verursachen müsse. Auf fremde Fabrikwaaren aber wurde eine Auflage gelegt. Zu Ende von 1736 erschien ein neues Accisereglement, welches die Pflichten der Accisebeamten feststellte.

Wie tief alle diese Dinge auf den Handel influirten, und dessen ganze Gestaltum änderten, das zeigt im Einzelnen unsere ganze Darstellung.

Die Oderfahrt von Crossen bis Stettin.

Siehe Stück I. S. 79. bis zu Ende und Stück II. S. 1. Es ergeben sich darin keine Veränderungen.

Landstraßen.

1. Von Frankfurt nach Berlin.

Siehe Stück II. S. 16. und Stück IV. S. 34. Diese Straße war seit dem Jahre 1711 Poststraße geworden, Köpenick und Fürstenwalde waren Stationen. Die Straße muß daher noch sehr in Gebrauch gewesen sein.

2. Wasserstraße von Frankfurt nach Berlin.

Siehe Stück II. S. 18. und Stück IV. S. 34. Veränderungen ergeben sich nicht. Wohl aber befahl der König im J. 1706, als das Wasser im Herbst in der Spree so tief gefallen war, wie es seit Menschengedenken nicht geschehen, daß der Spreestrom geräumt werden solle, indem nicht allein viele Eichbäume hinein gefallen, sondern sich auch große Sandbänke angesetzt hätten, über welche besonders die Breslauer Schiffer große Klage führten¹⁾. Es beweiset dies, daß die Spree vormals durch Eichenwälder floß, während ihre

¹⁾ Mylius corp. constit. march. IV. II. IV. 290.

Ufer jetzt nur von Kieferwäldern umgeben sind, wie sich denn überhaupt aus vielen Umständen ergibt, daß die ehemaligen Eichenwälder der Mark in späteren Zeiten und bei geregelterer Forstwirtschaft durch die einträglicheren Kiefernwälder ganz verdrängt worden sind. Zugleich erhalten wir aber auch den Beweis, daß Breslauer Schiffe in nicht ganz kleiner Zahl die Spree befahren.

3. Dritte Straße von Frankfurt nach Berlin.
Siehe Stück II. S. 20.

4. Vierte Straße von Frankfurt nach Berlin.
Siehe Stück II. S. 22. und Stück IV. S. 35. Es war dies die eigentliche Land- und Frachtstraße.

5. Poststraße von Frankfurt nach Berlin.
Diese Straße wurde bei Errichtung der Fahr- und Reitpost bloß zum Gebrauch derselben bestimmt, und war, so weit sie nicht mit der vorigen zusammen fiel, bis zum Jahre 1801 jedem anderen Fuhrwerke verboten, obgleich das Verbot oft übertreten wurde. Wann diese Post eingerichtet ist, läßt sich nicht bestimmen; 1694 war sie bereits vorhanden. Diese Straße ging von Frankfurt über

Ellestow, Dorf, im J. 1460 (Elstow¹⁾). Die Straße ging dicht neben dem Dorfe fort.

Doossen, Dorf; war 1317 schon Kirchdorf, und hieß Boj²⁾.

Trepelin, Dorf; hieß 1412 Trepelin³⁾.

Falkenhagen, Dorf, hieß 1313 Schloß und Städtchen Falkenhagen⁴⁾.

Heinersdorf, Dorf, hieß 1247 Henrikestorp⁵⁾.

Hasenfelde, Dorf, hieß schon 1288 Hasenuelde⁶⁾.

Tempelberg, Dorf, hieß 1244 Tempelberghe⁷⁾.

Eggersdorf, Dorf, war Poststation, und hieß 1288 Eggehardestorpe⁸⁾.

¹⁾ Wohlbrück Lebus III. 312. ²⁾ A. a. D. I. 419. ³⁾ A. a. D. III. 356. ⁴⁾ A. a. D. 285. ⁵⁾ A. a. D. III. 378. ⁶⁾ A. a. D. I. 175. ⁷⁾ A. a. D. I. 115. ⁸⁾ A. a. D. I. 175.

Hohen Flieser Krug. Von hier an fiel die Straße mit der vorigen zusammen.

Lichtenow, Dorf, hieß 1351 schon eben so¹⁾.

Herkfelde, Dorf, hieß 1376 eben so²⁾.

Tasßdorf, Dorf, Poststation. Von hier mit der vorigen Straße vereinigt nach Berlin³⁾.

6. Von Frankfurt nach Rostock.

Siehe St. II. S. 25. Veränderungen ergeben sich nicht.

7. Von Frankfurt nach Stettin. Straße links der Oder.

Frankfurt.

Brießen. Noch immer war der Handel mit gesalzenen Hechten bedeutend, und die Kunst der Hechtreißer in den Oberbruchstädten eine angesehene. Sämmtliche Hechtreißer in Brießen beschwerten sich 1705 beim Könige, daß nicht allein die Fischer ohne Unterschied ihre Hechte selbst einsalzten, und darunter Quappen, Plögen und dergleichen einlegten, sondern daß auch die Fuhrleute solche eingesalzene Hechte von den Dörfern, und nicht von ihnen einhandelten. Die Fischer von Riez, Gaul und andern Dörfern kauften Fische auf, und trieben damit Handlung. Der König verordnete darauf am 19. Januar 1706, daß zwar die Fischer in den Sommermonaten, und wenn die Pompszeit ist, Hechte einsalzen könnten, die Fässer aber müßten die rechte Größe haben, mit dem Namen des Einsalzers bezeichnet sein, und dürften weder faule Hechte noch andere Fische enthalten, worüber die Zollverwalter wachen sollten. Des Aufkaufens der Fische sollten sich die Dorfischer enthalten, so wie des Handels damit, da dies nur den Hechtreißern zustehe⁴⁾.

Freienwalde. Eine ganz ähnliche Beschwerde hatten später die Hechtreißer zu Freienwalde erhoben. Der König

¹⁾ Spieker Kirchengeschichte I. 230. ²⁾ Landbuch 85. ³⁾ Lamotte Abhandl. von den Landesgesetzen und Verhandlungen, welche die Landstraßen und Wege in den Kön. Preuß. Staaten betreffen. Lpzg. 1789, S. 72. ⁴⁾ Mylius corp. constit. march. IV. II. IV. 290.

verbot daher am 1. Februar 1710 das Gleiche auch in Bezug auf die um Freienwalde gelegenen Dörfer, declarirte dies aber am 27. October 1710 dahin, daß der Handel mit Fischen nach wie vor frei bleiben, das Hechtreißen aber nur den Hechtreißern erlaubt sein sollte ¹⁾).

Sonst ergeben sich keine Veränderungen. Auch in Bezug auf alle übrigen Straßen zeigt sich nichts verändert. Nur war die Straße von Frankfurt nach Breslau zugleich Poststraße; in Ziebingen und Crossen waren Stationen; Grüneberg war Grenzpostamt, und der dortige Postmeister in kaiserlichen und preussischen Diensten zugleich.

¹⁾ A. a. D. 291.