

2. Abtheilung. 1. Kapitel.

Einleitung.

Ueberall und zu allen Zeiten sind die großen Ströme die Weltstraßen gewesen, auf denen die Kultur sich neue Gebiete aussuchte, erschloß und unterwarf. Von jeher haben an den Ufern dieser Ströme sich die einwandernden Träger dieser Kultur zuerst seßhaft gemacht und von da aus ihren Einfluß und ihre Herrschaft auf die angrenzenden Landgebiete ausgedehnt. In den weitaus meisten Fällen war es zunächst der Kaufmann, der im eigenen Interesse die Fahrt auf dem unbekannten Strome wagte und als Erster die Kenntniß der fernen Gegenden zu seinem Volke zurücktrug, allmählich aber bei regelmäßiger Wiederkehr festere Verbindungen zwischen seinem Heimathlande und den von ihm neu aufgeschlossenen Handelsgebieten anknüpfte.

Die Bedeutung der Ströme für Handel und Verkehr, welche zunächst in mehr oder minder großem Umfange die Entwicklung der umwohnenden Völker beeinflusst, fällt vorzugsweise den unteren Stromstrecken zu, welche bei ihrer Mächtigkeit und ihrem Wasserreichthum der Schifffahrt ohne Weiteres offen stehen und die natürlichen Wege bilden, auf denen sich die Ein- und Ausfuhr der Waaren und Bodenerzeugnisse von dem Meere her nach dem Hinterlande des Stromes und umgekehrt vollzieht.

Auch der der heutigen Provinz Westpreußen angehörige Unterlauf der Weichsel bildete schon im Mittelalter die große Handelsstraße, auf der die unerschöpflichen Bodenerzeugnisse des Ostens dem Weltmarkte zugeführt wurden. Ihrer Lage zum Strome verdankten die „Königin der Weichsel“ Thorn und das schon dem Deutschen Ritterorden in kraftvoller Entfaltung als ein mächtiges Glied der Hanse gegenüber tretende Danzig ihr schnelles Aufblühen und ihren hohen Wohlstand. Die unaufhörliche Zufuhr an Ort und Stelle gering wertheter und ohne nennenswerthe Aufwendungen dem Boden abgerungener Landesprodukte aus den polnischen Wäldern und Feldern, die erst von und in der Hand des deutschen Handwerkers und Kaufmanns ihren Marktwert empfangen, bereicherte diese Städte nicht nur mit Geld und Geldeswerth, sondern ließ auch in ihnen ein kernfestes Bürgerthum entstehen, das in Jahrhunderten der Fremdherrschaft seiner Sprache und Sitte treu blieb.

In gerechter Würdigung der Nothwendigkeit, sich vor Allem die ungehinderte Benützung des Weichselstromes und die Herrschaft über diese große Wasserstraße zu sichern, begann der Deutsche Orden alsbald nach seiner Ankunft in Preußen zunächst im militärischen Interesse den Unterlauf der Weichsel durch Besitznahme

alter und Anlage neuer Burgen an seinen Ufern dauernd zu unterjochen. Im Schutze dieser Burgen siedelten sich vielfach neu anziehende deutsche Kolonisten an und begründeten Städte, die in der Folge mit deutschem Rechte bewidmet wurden.

Als im Jahre 1228 Hermann Balf, der erste preußische Landmeister, an der Weichsel anlangte, bot ihm die von Herzog Konrad von Masowien für den Orden erbaute Feste Bogelsang den ersten sicheren Waffenplatz. In den Jahren 1231 und 1232 wurden die Burgen Thorn, Kulm und Marienwerder angelegt, 1233 die Stadt Marienwerder; 1242 und 1244 eroberte der Orden die Burgen Sartowitz und Zanthier; 1264 wurde die Stadt Thorn gegründet, 1247 die Marienburg erbaut; 1283 entstand die Ordensburg Mewe; 1291 erhielt die Stadt Graudenz ihr Gründungsprivilegium, und im Jahre 1308 fielen die Burgen und Städte Danzig und Dirschau in die Hand der Kreuzherren. Als im September 1309 Hochmeister Dietrich von Feuchtwangen seine Residenz nach dem Haupthause Marienburg verlegte, war das Weichselgebiet bereits mit einem Netze fester Burgsitze überspannt, die dem Orden zum Stützpunkt für die Erhaltung, zum Ausgangspunkt für die Erweiterung seiner Herrschaft dienten und ihm den Besitz der großen Heerstraße nach dem Meere und damit die Verbindung mit der Christenheit im Reiche sicherten.

Wenn zu diesen Maßnahmen auch den unmittelbaren Anlaß militärische Rücksichten boten, denen noch gegenwärtig die Festungen Danzig, Graudenz und Thorn dienstbar sind, so erwuchs doch andererseits in den großen Ansiedelungen am Strome schnell ein rühriger Kaufmannstand, und Handel und Verkehr gediehen unter dem weisen Regimente weitblickender Hochmeister. Zu Beginn der Ordensherrschaft fand bereits, wie die mit den polnischen Dynasten geschlossenen Verträge erkennen lassen, ein lebhafter Exporthandel von dem Meere her nach Polen und Litauen hin statt, während die Hinterländer der Weichsel bis tief in die Karpathen hinein ihren Holz- und Getreidereichtum zu Wasser nach den Handelsplätzen des Ordensgebietes versandten. Die Störungen des Weichselhandels durch die Polen boten schon im Jahre 1327 den ersten Anlaß zu kriegerischen Wirren mit diesem Staate, beredt aber zeugt für das rasche Aufblühen dieses Handels der Umstand, daß die dem Strome zugewandte Seite der auf dem hohen Weichselufer gelegenen Stadt Graudenz schon zu Beginn des vierzehnten Jahrhunderts derart mit massiven Speichern besetzt war, daß sie hier die Stelle der Stadtmauer vertreten konnten.¹⁾ Während der Herrschaft des großen Hochmeisters Winrich von Kniprode, der Epoche höchster Machtentfaltung des Ordens (1351—1382), bezogen namentlich die Engländer große Massen von Waldprodukten (Asche, Theer, Mastbäume und Lagerholz) und von Getreide aus Preußen. 1392 lagen gleichzeitig 300 englische Getreideschiffe im Danziger Hafen.²⁾ Schon kurze Zeit nach der Einnahme Danzigs durch den Orden hatte Herzog Kasimir von Kujawien die jährliche Zolleinnahme des Ordens aus dem Danziger Hafen auf 9000 Mark (etwa 300 000 Mark Reichswährung) geschätzt, also doppelt so hoch wie die Abfindungssumme, die sich Waldemar von Brandenburg für die Aufgabe seiner Ansprüche auf Pommernellen hatte zahlen lassen.

¹⁾ Fröhlich, „Chronik der Stadt Graudenz“. Graudenz 1891. S. 15/16.

²⁾ Vohmeyer, „Geschichte von Ost- und Westpreußen“. Gotha 1880. I. Abth. S. 258.

Im dreizehnten und vierzehnten Jahrhundert hatte Danzig den Handel mit Litauen völlig in der Hand. Es bezog von dort fast alles Holz, ferner Asche, Wachs, Pelzwerk, rohes Leder, Hanf und Garne, während es als Gegenstand der Hauptausfuhr Salz, weiter aber Tuche, Seidenzeuge, Seringe, schwedisches Eisen, Zucker und Spezereien nach dem Osten exportirte. Diese Handelsbeziehungen vermittelte insbesondere das Kontor der deutschen Kaufleute zu Kauen (Kowno), das ganz nach Art der Hanfischen Faktoreien organisiert war. Im Jahre 1341 sprach Hochmeister Dietrich von Altenburg Danzig das Recht zu, die auf der Weichsel eingeführten Güter mit dem Seezoll, dem sogenannten „Pfahlgelde“, zu belegen, das seitdem eine Haupteinnahmequelle der Stadt bildete, bis Friedrich der Große seine Erhebung im Jahre 1772 an sich zog. Für den Handel mit Polen blieb aber bis zum Ende des vierzehnten Jahrhunderts Thorn der Vorort. Zur Flandernsfahrt thaten sich Kaufleute aus Danzig, Thorn und Elbing zusammen. Benutzt wurden hierzu meist Danziger oder Elbinger Schiffe. Die in den Flandrischen Häfen eingenommene Ladung (zumeist Tuche) wurde in Danzig gelöscht und der Thorner Antheil auf Rähnen die Weichsel aufwärts befördert. 1393 strandete ein solches Flandernschiff bei Bornholm. An der Ladung waren 44 Thorner Kaufleute theilhaftig; ihr Werth betrug 8000 englische Nobel (1 Nobel gleich 1 Dukaten).³⁾

Von Beginn seiner Herrschaft an ließ es sich der Orden besonders angelegen sein, den Weichselhandel von der Zollerhebung der Uferdynasten frei zu machen. In dem 1248 mit dem Herzog Swantopolk abgeschlossenen Frieden mußte sich dieser ausdrücklich verpflichten, die Weichselschiffahrt mit keinem anderen Zolle zu belegen, als mit dem herkömmlichen an der Danziger Zollbrücke.⁴⁾ 1238 war bereits ein Vertrag mit Großpolen abgeschlossen, der den Transithandel regelte. Die zum Schutze der Weichselschiffahrt von dem Orden unterhaltenen Kriegsfahrzeuge waren der Obhut des Großkomthurs, also des vornehmsten Ordensgebietigers nach dem Hochmeister unterstellt.

Die Konkurrenz, welche der Orden den Städten des Landes auf dem Handelsgebiete bereitete, trug nicht wenig dazu bei, dieselben seiner Herrschaft abwendig zu machen. In den zwischen der Krone Polen und den preussischen Städten auf der einen, dem Orden auf der anderen Seite geführten Kriegen war die Erhaltung der Handelschiffahrt auf der Weichsel ebenso sehr eine Sorge der Städte, wie es sich der Orden angelegen sein ließ, die Interessen seiner abgefallenen Unterthanen durch Störung und Unterbindung dieses Handels nach Möglichkeit zu schädigen. Nur einmal im Jahre und nicht ohne kriegerische Bedeckung legten die Handelsflotten von Danzig und Thorn, zu starken Geschwadern vereinigt, damals die Reise auf der Weichsel zurück. So fuhr 1459 eine Flotte von 121 Handelskähnen in Begleitung von 17 Booten und 3 größeren Schiffen, in denen sich Söldner befanden, die Weichsel aufwärts nach Thorn.⁵⁾ Im Jahre 1460 hatte sich eine Anzahl von Flößen von der Hauptflotte ge-

³⁾ Kästner, „Beiträge zur Geschichte der Stadt Thorn“. Thorn 1882. S. 19.

⁴⁾ Lohmeyer a. a. D. S. 176.

⁵⁾ Kästner a. a. D. S. 139.

trennt und fiel in die Hände des Ordenshauptmanns von Mewe, so daß die Kaufleute 3000 Mark Schaden hatten.⁶⁾ Beide Parteien besetzten den Strom, um Schiffe und Flöße der Gegner abzufangen, mit schwimmenden Schanzen. Im Jahre 1461 sperrte der Orden mit solchen Schiffen einer aus Danziger und Thorner Handelskähnen bestehenden Flotte von 50 Fahrzeugen zwischen Neuenburg und Mewe die Weiterfahrt, und nur nach längerem Kampfe und mit bedeutenden Verlusten vermochten die Städter sich durchzuschlagen.

Die Macht des Ordens ging nach der Schlacht bei Tannenberg (1410) schnell zu Grunde; der Abfall des Adels und vieler Städte und die nie rastende Feindschaft der polnischen Krone führten ihn eilends dem Untergange zu. Auf dem Tage zu Marienwerder (1440) beschwor ein Theil der Ritterschaft und der Städte den Preussischen Bund, und als diesen auf des Ordens Klage Kaiser Friedrich III. „von Unwürden, Unkräften ab- und vernichtet“ erklärte, brachte im Beginn des Jahres 1454 ein Stadtknecht von Thorn den Absagebrief des Bundes in die Hochmeisterburg. In den zügellosen Wirren eines Land und Leute vernichtenden Bürgerkrieges vertrieben am Pfingsttage 1457 die eigenen Söldner den Hochmeister Ludwig von Erlichshausen, der sich auf einem Kahn nach Königsberg rettete. Am 19. Oktober 1466 fiel durch den „ewigen Frieden von Thorn“ (Nessauer Frieden) alles Land westlich der Weichsel und Rogat, ferner das Kulmer Land, Marienburg, Elbing und das Bisthum Ermeland dem polnischen Sieger zu und die Weichsel war wieder ein slawischer Strom.

Auch in den Zeiten der polnischen Herrschaft blühte der Weichselhandel der mehr oder weniger selbständig gebliebenen preussischen Städte weiter fort, und die Versuche der polnischen Könige, denselben zu schmälern und ihr Land aus dem Abhängigkeitsverhältniß von den preussischen Handelsplätzen frei zu machen, hatten nur bedingten Erfolg.

Die Getreideausfuhr aus Danzig betrug gegen Ende des fünfzehnten Jahrhunderts im Durchschnitt jährlich 5500 bis 10 500 Lasten, zumeist Roggen, hinter dem die exportirten Quantitäten von Gerste, Weizen und Mehl völlig zurücktreten. In Preußen selbst wurde das verschickte Getreide nur zum kleinsten Theile erzeugt, der eingeseffene Bauer beschränkte sich bei dem Getreidebau auf die eigene Wirthschaft. In Tonnen (1000 kg) betrug die Getreideausfuhr⁷⁾ aus Danzig in den Jahren

	1490	1491	1492
Roggen	23 355,54	13 859,70	25 188,91
Gerste	393,12	54,00	4,32
Weizen	311,10	186,15	385,77
Hülsenfrüchte	46,91	158,29	58,39
Malz	95,00	17,50	30,00
Mehl	384,22	337,50	57,19
Gesammtausfuhr des Getreides . .	24 585,89	14 613,14	25 724,58

⁶⁾ Kästner a. a. O. S. 140.

⁷⁾ Lauffer, „Danzigs Schiffs- und Waarenverkehr am Ende des XV. Jahrhunderts“. (Zeitschrift des Westpreussischen Geschichtsvereins Heft 33 S. 40/41.)

In den Städten fiel den Ständen der Kaufleute und Schiffer immer mehr ein entscheidender Antheil an dem Stadtregerimente zu. In Thorn bestanden bereits seit der Ordenszeit drei Bänke (Gilden), von denen die Marienbank die Kaufleute und Kornhändler, die Reinholdsbank die Rahnführer (Schipper) umfaßte. In der Zeit von 1537 bis 1553 entstand dort die sogenannte Schipperbrüderschaft, eine Gesellschaft von Reedern, die in der Folge den nicht mit eigenen Schiffen versehenen Kaufleuten dadurch beschwerlich wurde, daß sie die Tage für das Auf- und Abfrachten willkürlich erhöhte. Der Rath der Stadt bestimmte im Jahre 1552, daß es jedem Kaufmann erlaubt sein solle, einen Rahn nach Willen zu führen, weil dies auch sonst einem Fremden verstattet werde, wohingegen ein Schipper beliebig viel Rähne führen könne, jedoch außerdem nicht kauffschlagen (handeln) dürfe. König Stephan von Polen bestätigte 1569 eine die Rechte und Pflichten der Schiffer regelnde Ordnung.

Im Vordergrund des Interesses stehen während des fünfzehnten und sechzehnten Jahrhunderts die Streitigkeiten um die Thorner „Niederlage“. Nach einem Privilegium des Hochmeisters Konrad von Jungingen von 1403 sollten alle außerhalb des Landes gefessenen Kaufleute, die dasselbe mit Waaren aufsuchten, letztere nur in Thorn auslegen und dort Markt halten dürfen. Ausgenommen waren von dieser Bestimmung nur verschiedene Pelzwerke, Metalle und Gewürze, sowie ungemünztes Gold und Silber. Hochmeister Paul von Rußdorf erneuerte dieses Privilegium 1428; König Kasimir von Polen bestätigte es 1457 und gestattete den ausländischen Kaufleuten nur auf der Fährre bei Thorn über die Weichsel zu setzen. Bis zum Jahre 1537 bildete die Thorner „Niederlage“ den Gegenstand beständiger Streitigkeiten zwischen den Städten und der Krone Polen. Seine wesentliche Bedeutung hatte das Recht allerdings damit verloren, daß der König es alsbald nach Beendigung der Kriegswirren mit dem Orden für den Adel und die Geistlichkeit, welche im fünfzehnten Jahrhundert das meiste Getreide zum Verkaufe brachten, außer Anwendung setzte. Im Jahre 1537 hob König Sigismund August das Thorner Privileg auch formell auf, indem er bestimmte, daß alle Waaren von Polen nach Danzig und zurück frei und ungehindert auf der Weichsel transportirt werden sollten, mit Ausnahme allein der Fische. Nur die Stadt Plock durfte jährlich 100 Last Fische frei von Danzig den Strom herauffahren. In den Jahren 1552, 1555 und 1697 von den Königen Sigismund August, Sigismund III. und August II. gemachte Versuche, die Thorner „Niederlage“ wieder herzustellen, blieben ohne Erfolg.

Der Weichselhandel war bis gegen die Mitte des sechzehnten Jahrhunderts bereits größtentheils auf Danzig übergegangen. Im Jahre 1561 führte der König von Polen zudem einen schweren Schlag gegen den Thorner Handel, indem er den Ständen anzeigte, daß die Einfuhr überseeischer Handelswaaren auf der Weichsel nach Polen bei Verlust von Schiff und Ladung verboten sei. Die Bedeutung von Danzig beruhte auch in den folgenden Jahrhunderten wesentlich auf der massenhaften Zufuhr des polnischen Getreides und Holzes, das auf der Weichsel dorthin gebracht und von dort aus weiter verschifft wurde. In den letzten Jahrzehnten des sechzehnten und in den ersten des siebzehnten Jahr-

hundreds konnten Danziger Kaufleute den damals unter den Bewohnern von Toscana, Rom und Venedig herrschenden Getreidemangel mit reichlichen Zufuhren abhelfen, die sie auf eigenen Schiffen dorthin transportirten. Vom 1. April bis 31. Dezember 1618 stellte sich der polnische Getreidetransport Danzigs auf 115 720 Lasten.⁸⁾ Derselbe betrug weiter in den Jahren

1661 bis 1699 jährlich 16 196 bis 63 468 Last,

1700 bis 1740 jährlich 11 506 bis 39 737 Last,

1750 bis 1770 jährlich 27 321 bis 36 708 Last.

Als Anhalt für den Umfang der zumeist auf der Weichsel nach Danzig gebrachten Holzmenge mag erwähnt werden, daß 1761 in der Umgegend dieser Stadt nicht weniger als 21 Fabriken mit der Herstellung von Asche beschäftigt waren, von denen jede im Jahresdurchschnitt 1000 Tonnen lieferte. In diesen Fabriken wurden jährlich gegen 24 000 Holztonnen gebraucht.⁹⁾ Noch 1754 hatte die Zahl der Bracker für den Balkenhandel in Danzig von 3 auf 5 vermehrt werden müssen.

Nicht nur dem Handel, sondern auch dem Personenverkehre diente der Weichselstrom noch während des sechzehnten, siebzehnten und achtzehnten Jahrhunderts in einer uns heut wunderbar anmuthenden Weise. Die Chronisten unterlassen es nicht unter den Angaben über die Jahresereignisse auch der Weichselreisen fürstlicher und sonst bemerkenswerther Personen Erwähnung zu thun. So wird berichtet, daß im Jahre 1563 auf der Weichsel der Burggraf, Präsident und Kulmische Landschöppe Matthias Gretsch verstarb, der die Stadt Thorn auf dem Polnischen Reichstage vertreten hatte und sich auf der Rückreise von Warschau nach Thorn befand.¹⁰⁾ Im Mai 1623 kam der König von Polen, Sigismund III., zu Wasser nach Thorn und reiste ebenso nach Danzig weiter.¹¹⁾ 1639 begab sich der Großenpensionair von Holland, Johann de Witt, als Gesandter der Generalstaaten zu Wasser von Warschau nach Thorn.¹²⁾ 1651 fuhr auf der Weichselreise König Johann Kasimir von Polen mit seiner Gemahlin an Thorn vorüber.¹³⁾ Ebenso 1676 die Königin von Polen auf ihrer Reise nach einem französischen Bade.¹⁴⁾

Schon damals fehlte es nicht an Klagen über die Länge und die Schwierigkeiten einer solchen Reise bei wasserarmen Zeiten. Im Sommer 1615 war die Weichsel in Folge der Hitze so seicht geworden, daß man zu der Fahrt von Thorn nach Danzig über drei Wochen gebrauchte.¹⁵⁾ In den Jahren 1726, 1728, 1733, 1747 war der Wasserstand des Stromes so niedrig, daß man ihn bei Thorn durchwaten konnte und die Schifffahrt große Störung erlitt.¹⁶⁾

⁸⁾ Graf zu Lippe-Weissenfeld, „Westpreußen unter Friedrich dem Großen“. Thorn 1866. S. 12.

⁹⁾ Böschin, „Geschichte Danzigs von der ältesten bis zur neuesten Zeit“. Danzig 1822. Bd. I S. 94.

¹⁰⁾ Wernicke, „Geschichte Thorns“. Thorn 1842. Bd. II S. 50.

¹¹⁾ Wernicke a. a. D. Bd. II S. 176.

¹²⁾ Wernicke a. a. D. Bd. II S. 177.

¹³⁾ Wernicke a. a. D. Bd. II S. 195.

¹⁴⁾ Wernicke a. a. D. Bd. II S. 291.

¹⁵⁾ Wernicke a. a. D. Bd. II S. 274.

Auch im Winter bildete die Weichsel die bequemste Verbindungsstraße, auf der aus weiter Ferne Personen und Waaren zu den großen Handelsstätten an der Ostsee gelangten. Als im Jahre 1720 der milde Winter die Bildung einer festen Eisdecke hinderte und die Zufuhr auf derselben fast gänzlich ausblieb, erreichten die Kornpreise eine ungewöhnliche Höhe.¹⁷⁾ Noch im Jahre 1794 kam eine Anzahl Russen aus der Gegend von Moskau über Warschau in Thorn an, die den Weg auf der Eisdecke der Weichsel mit 8 Schlitten gemacht hatten, um 7 lange Fässer Hanföl nach Thorn zu Markt zu bringen.

Die erste Theilung Polens ließ im Jahre 1772 Westpreußen, wie es durch den Frieden von Thorn seitens der Krone Polen erworben war, sammt dem Ermelande, dem Kulmerlande und der Stadt Elbing nebst ihrem Territorium, ferner Großpolen bis zur Neze mit Theilen der Wojwodschaften Posen, Gnesen und Inowrazlaw an das Königreich Preußen fallen; die Städte Danzig und Thorn behielten ihre Verfassung und verblieben in ihrer staatsrechtlichen Verbindung mit Polen. Das untere Weichselgebiet war hiernach territorial getheilt und sein Handel und Verkehr in die Machtsphäre verschiedener Staaten gefallen, die sich gegenseitig nach Möglichkeit Abbruch thaten. Friedrich der Große, der einen ebenso hohen Werth auf den Besitz von Danzig wie auf die Beherrschung des gesammten Weichselhandels legte, hatte scharfblickend erkannt, daß die Erreichung dieser beiden Ziele die nächste Aufgabe der Preussischen Politik bilden müsse und daß sie nur durch einschneidende Maßnahmen auf handelspolitischem Gebiete erfolgen könne. „Comme il était évident, que le possesseur de la Vistule et du port de Danzig assujettirait cette ville avec le temps“ schreibt er in seinen „Mémoires de 1763 jusqu'à 1775“ (Oeuvres, Bd. VI S. 42). Diese Auffassung fand schon vor der Besitzergreifung der neu erworbenen Landestheile in einem am 26. Februar 1772 an den Präsidenten von Domhardt gerichteten Schreiben einen programmatischen Ausdruck. Es heißt dort: „Um mich wegen des commerce von Danzig zu dedommagiren bin ich gewillt, die Weichsel durch einen Kanal zu combiniren, die Nogat mehr räumen und schiffbar machen zu lassen und so den Danziger Verkehr unvermerkt nach Elbing und Bromberg zu ziehen“.¹⁸⁾ Schon am 11. Oktober 1773 konnte der Monarch in einem Briefe an Voltaire sich rühmen, er habe in Preußen die Sklaverei abgeschafft, barbarische Gesetze reformirt, vernünftige in den Gang gebracht, einen Kanal eröffnet, welcher die Weichsel, Brahe, Neze, Warthe, Elbe und Oder verbindet, Städte aufgebaut, welche seit der Pest von 1709 zerstört waren, 20 Meilen Morast trocken gelegt und eine Polizei eingeführt, welche dem Lande selbst dem Namen nach unbekannt war.¹⁹⁾

Als einer besonders wirksamen Waffe bediente sich der große König des Weichselzolles. Schon 1771 hatte er einen Zoll von 8 % des Werthes auf alle Waaren gelegt, die für Rechnung nicht-preussischer Kaufleute über Berlin

¹⁶⁾ Bernicke a. a. O. Bd. II S. 501—502.

¹⁷⁾ Bernicke a. a. O. Bd. II S. 399.

¹⁸⁾ Lippe a. a. O. S. 26.

¹⁹⁾ Delrichs, „Statistische Mittheilungen über den Regierungsbezirk Danzig“. Danzig. S. 5.

und Danzig nach Thorn gingen. Im Jahre 1775 wurde dieser Zoll durch eine Vereinbarung mit Polen auf 2 % herabgesetzt, für den gesammten Handel von und nach Danzig aber auf 12 % erhöht. Von den auf der Weichsel nach Danzig gehenden Rähnen wurde dieser Zoll bei Fordon nach einer Taxe erhoben, die so hoch war, daß die Abgabe für einzelne Artikel nicht 12 %, sondern 30 bis 50 % ihres Werthes betrug. Die zweite Theilung Polens machte im Jahre 1793 diesen auf die Dauer unhaltbaren Zuständen ein Ende, indem sie unter anderen Erwerbungen auch die Städte Danzig und Thorn mit ihren Gebieten dem Preussischen Staate zuwies.

Nur kurze Zeit verblieb indessen das weite polnische Hinterland und die Weichselmündung unter preussischer Herrschaft. Der Friede von Tilsit schuf im Jahre 1807 aus Südpreußen, Neu-Schlesien, den abgetrennten Theilen Westpreußens und des Netzedistrikts und fast ganz Neu-Ostpreußen das Herzogthum Warschau, mit dem Napoleon den sächsischen Bundesgenossen belohnte. Aus dem an Rußland gefallenem Reste von Neu-Ostpreußen bildete jenes das Departement Bialystok. Die Stadt Danzig wurde als selbständiges Staatsgebilde unter den Schutz des Königs von Preußen und des Großherzogs von Warschau gestellt. Der Sturz des ersten Französischen Kaiserreichs stellte den Gebietsumfang Preußens vor dem Kriege nicht voll her; dasselbe erhielt im Jahre 1815 die Städte Danzig und Thorn nebst ihren Gebieten, die Kreise Michelsau und Kulm, den Haupttheil des Netzedistrikts und die westlichen, gegenwärtig die Provinz Posen bildenden Theile von Südpreußen. Das Patent wegen Besitznahme des an Preußen zurückfallenden Theiles des Herzogthums Warschau vom 15. Mai 1815 bestimmt u. a., daß zur Provinz Westpreußen wegen des Strombaues auch das linke Weichselufer, jedoch nur mit den unmittelbar an den Strom grenzenden oder in dessen Niederungen befindlichen Ortschaften gelegt werden solle.

In Ostpreußen vollzog sich die Begründung der Ordensherrschaft in ähnlicher Weise wie im Weichselgebiete. Zunächst wurden der Pregelstrom und seine Nebenflüsse mit einer Reihe von Burgen besetzt. So entstanden 1240 Bartenstein am rechten Ufer der Alle und Heilsberg am Einfluß des Simser in die Alle, 1255 Königsberg, 1259 Georgenburg bei Insterburg, 1262 Waldau und 1263 Kremenitten am Pregelstrom, 1264 Tapiau an der Abzweigung der Deime vom Pregelstrom. Am Memelstrome wurden im Jahre 1259 die Burgen Tilsit und Ragnit erbaut.

Die alte Wasserstraße, die schon in der Ordenszeit den Handelsverkehr zwischen Ost- und Westpreußen und dem Auslande vermittelte, führte von Danzig durch die Elbinger Weichsel oder die eigentliche Weichsel hinauf bis zur Montauer Spitze; von hier aus fuhr man durch die Rogat und das Frische Haff bis Königsberg; von dort aus bewegte sich die Schifffahrt den Pregel aufwärts bis Tapiau, erreichte sodann auf der Deime Labiau und weiter das Kurische Haff, aus welchem man in die Gilge und in den Memelstrom gelangte. Auf diesem fuhr man über Tilsit, Georgenburg und Romno bis Grodno. Auch der Handelsverkehr zu Lande bewegte sich ostwärts von Königsberg längs des Pregelstromes über Tapiau, Wehlau nach Insterburg und von hier zum Memelstrome

nach Kowno, von wo die Straße der Wilja bis zur litauischen Hauptstadt Wilna folgte. Dieselbe Straße befährt heute als Schienenweg die Ostbahn.²⁰⁾

Die vorherrschende Stellung, welche Danzig für den Weichselhandel einnahm, fiel in Ostpreußen bereits im Mittelalter Königsberg zu. Bis 1312 Sitz eines Komthurs, bis 1456 des Ordensmarschalls, wurde Königsberg seit dem Jahre 1456 die Hauptstadt des Landes, die Residenz der Hochmeister und, nach der Umwandlung des Ordensstaates in ein weltliches Reich, der Herzöge Preußens. Nachdem der Schwerpunkt des Brandenburgischen Staates in die Mark verlegt war, wurde es zur Krönungsstadt der souveränen Preussischen Könige.

Wesentlich verschieden gestaltete sich im Laufe der Geschichte das Schicksal der ostpreussischen Gebietstheile und dasjenige des Weichsellandes. Während hier mit dem Untergange der Ordensherrschaft eine drei Jahrhunderte umfassende Epoche der Fremdherrschaft begann, während welcher die großen Handelsstädte ihre relative Selbständigkeit und die gedeihliche Entwicklung ihrer Handelsinteressen mit Aufbietung aller Kräfte und Mittel, und nicht immer mit Erfolg, gegen die Uebergriffe der polnischen Krone zu wahren hatten, blieb Ostpreußen, wenn auch dem Namen nach unter polnischer Oberhoheit, doch ein einheitlicher deutscher Staat. Allerdings litt auch Ostpreußen und die Entwicklung seines Handels schwer unter der Ohnmacht der Landesregierung und der Einmischung fremder Großmächte in seine Geschicke. Wenn auch der Regierungsantritt des Großen Kurfürsten und sein kraftvolles Regiment in diesen unheilvollen Zuständen Wandel schaffte, so zerrütteten doch die Verheerungen späterer Kriege, insbesondere des Nordischen Krieges, den Wohlstand des Landes in schwerster Weise. Nähere Ausführungen hierüber und über die von den preussischen Herrschern zur Hebung des Landes getroffenen Maßnahmen zu geben, verbietet der beschränkte Zweck dieser Darstellung. Es mag nur darauf hingewiesen werden, daß Friedrich Wilhelm I., der Neubegründer des ostpreussischen Wohlstandes, über sechs Millionen Thaler und damit fast die gesammte Staatseinnahme eines Jahres an das „Retablisement“ der Provinz wandte, und daß die von ihm herangezogenen Kolonisten, darunter 17 000 aus dem Bisthum Salzburg, die fruchtbaren Landstriche des Memel- und Pregelgebietes zu hoher Blüthe brachten.

In den Napoleonischen Kriegen litten Ost- und Westpreußen in gleicher Weise; insbesondere unterband und schwächte die Kontinentalsperre den Handel und Verkehr beider Provinzen, deren große Handelsstädte insbesondere noch über ein halbes Jahrhundert für die Tilgung der damals aufgenommenen Kontributionsschulden zu steuern hatten. Auch nach diesen Zeiten ist der Begriff des „Nothstandes“ wesentlich in Ostpreußen erwachsen.

In Ost- und Westpreußen, in Schlesien und Posen haben neuerdings wie auch in den früheren Jahrhunderten gewaltige Stromüberfluthungen schwere Schädigungen für größere oder geringere Landestheile mit sich geführt. Gerade in der gegenwärtigen Zeit, in welcher der Staat Millionen für

²⁰⁾ Oesterreich, „Die Handelsbeziehungen der Stadt Thorn zu Polen“. (Zeitschrift des Westpreussischen Geschichtsvereins, Heft 20 S. 82.)

den planmäßigen Ausbau der Ströme Ost- und Westpreußens verausgabt hat, und in der insbesondere von den Anwohnern des Mündungsgebietes der Weichsel großartige Opfer für die Hochwasserregulirung gebracht sind und noch gefordert werden, erscheint es wünschenswerth, einen Ueberblick über den Werth derjenigen Interessen zu geben, welche durch die Strom- und Deichbauten gefördert und geschützt werden sollen.

Nach der ersten Seite hin lassen die in Vorstehendem gemachten Angaben erkennen, daß von Alters her die Bedeutung der hier besprochenen Ströme für Handel und Verkehr eine gewaltige war, und das Gedeihen der gesamten Landstriche wesentlich beeinflusste. Ein zahlenmäßiges Bild der gegenwärtigen Verhältnisse findet sich, abgesehen von der übersichtlichen Darstellung auf S. 335, 340, 343, 353 und 362 dieses Bandes, für den Memelstrom im Bd. II auf S. 113/5 und 225/8, für die Minge mit dem König-Wilhelms-Kanal auf S. 253/8, für den Großen Friedrichsgraben auf S. 258/61, für den Unterpregel und die Deime auf S. 522/32, ferner für den Weichselstrom im Bd. III auf S. 265/8 und 322/28 sowie im Bd. IV auf S. 330/3, für den Oberländischen Kanal auf S. 370/1, für den Bromberger Kanal nebst der kanalisirten Brahe auf S. 405/6, für die Masurischen Wasserstraßen auf S. 487/9.

Nach der zweiten Seite hin kommen namentlich die auf S. 337 und 359 bezeichneten großartigen Eindeichungen im Mündungsgebiete des Memelstromes (vergl. Bd. II S. 207/19) und am ganzen Laufe der preußischen Weichsel undogat (vergl. Bd. IV S. 302/24) in Betracht, deren sicherer Bestand durch die auf S. 337/8 und 363 kurz erwähnten, in den Einzelbeschreibungen der Bände II und IV näher betrachteten Strombauten wesentlich gefördert worden ist. Welche Gefahren ihnen und den Niederungen drohen, lehrt die Darstellung der Hochfluthen und Eisgänge in den Abschnitten über den Abflußvorgang unserer Ströme. Besonders sei hier auf eine Zusammenstellung der zahlreichen Deichbrüche an der Weichsel, die in stetiger Wiederholung den Wohlstand der Stromanwohner schädigten, hingewiesen (Bd. IV S. 230/4). Die schlimmsten Hochfluthen des 19. Jahrhunderts haben bezüglich ihres Verlaufs an den einzelnen Strömen eingehende Schilderung gefunden. Einige Mittheilungen über die Höhe des bei solchen großen Ueberschwemmungen entstandenen Schadens folgen in dem die Nothstandsvorlagen behandelnden Kapitel.

Ähnlich wie bei diesen einleitenden Bemerkungen der Schwerpunkt auf die Zustände an der preußischen Weichsel gelegt worden ist, gehen auch die übrigen Kapitel dieser Abtheilung von den Verhältnissen in dem genannten wichtigsten Theile der ganzen in unserem Werke behandelten Gebietsfläche aus. Abweichende Verhältnisse in den anderen Gebietstheilen werden anhangsweise besonders betrachtet.

