

Gerhard Philipp Heinrich Norrmann

Ueber Wismars Handelslage und deren Benutzung in ältern Zeiten

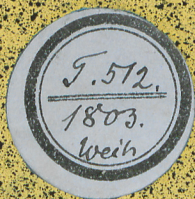
Erste Abtheilung : Einladungsschrift zur Feier des Weihnachtsfestes : Rostock, den 24sten Dezember, 1803.

[Rostock]: in der Adlerschen Officin, [1803]

<http://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn1005155399>

Band (Druck) Freier  Zugang





T. 512.

1803. Weihn.

~~A-1256.~~ ^{432.}

Weihn
U e b e r
W i s m a r s H a n d e l s l a g e
u n d d e r e n
B e n u t z u n g i n ä l t e r n Z e i t e n .

E r s t e A b t h e i l u n g .

E i n l a d u n g s s c h r i f t
z u r
F e i e r d e s W e i h n a c h t s f e s t e s
v o n
G . P . H . N o r r m a n n
a l s d i e s j ä h r i g e m
R e k t o r d e r U n i v e r s i t ä t .

R o s t o c k , d e n 2 4 s t e n D e z e m b e r , 1 8 0 3 .

G e d r u c k t i n d e r A d l e r s c h e n O f f i c i n .

BRITANNIA

1840

BRITANNIA



Der milden und glücklichen Regierung unsers Durchlauchtigsten Herzogs Friedrich Franz, die durch so manche dem Lande ungemein wohlthätige Anlagen und Erträgnisse ausgezeichnet ist, blieb es auch vorbehalten, eine der ältesten Besitzungen wieder mit dem Lande zu vereinigen, die seit mehr als 150 Jahren demselben entrißen war. Die gute Lage der Stadt Wismar, ihr vortreflicher Hafen, ihre Verbindung mit dem westlichen Theile des Herzogthums und durch dieses auch mit den benachbarten Provinzen, machen ihren Besitz äußerst wichtig. Sie ist eine der vornehmsten Stapelplätze des Landes, und diesem für die Ausfuhr seiner Produkte, für den dauerhaften Wohlstand und für die fortschreitende Kultur, welche unter der jetzigen Regierung so sehr gewonnen hat, unentbehrlich. Der Besitz dieses Hafens, und die sorgfältige Benützung der Lage der Stadt, insonderheit in Rücksicht auf den westlichen Theil des Herzogthums, ist eine der Hauptbedingungen bey allen Entwürfen zur Belebung und Erweiterung des innern Verkehrs, des ländlichen sowohl, wie des städtischen Gewerbes. Die Wiedervereinigung mit dem Lande ist daher eins der glücklichsten Erträgnisse.

I.

Statistische Bemerkungen.

§. I.

Der Verlust von Wismar war eine der unglücklichen Folgen des schrecklichen dreißigjährigen Krieges, der den ehemaligen großen Wohlstand Mecklenburgs, seinen beträchtlichen Land- und Seehandel, sein zum Theil sehr lebhaftes städtisches Gewerbe vernichtete, ja einzelne Theile des Landes fast zur völligen Einöde machte. Im Westphälischen Frieden ¹⁾ mußte die Stadt mit dem Amt Neukloster und der Insel Poel dem Schwedischen Reich abgetreten werden, das überdem im Besitz des Zolles zu Warnemünde blieb, der während des Krieges angelegt war, obwohl eben deshalb hätte aufhören sollen ²⁾. Den letztern erhielt Mecklenburg während des Nordischen Krieges im Anfange des achtzehnten Jahrhunderts durch einen Pfandvergleich für 46,000 Rthlr. und gegen Anrechnung von mancherley Lieferungen, welche an die Stadt und Festung Wismar geschehen waren, von Schweden zurück ³⁾. Durch einen ähnlichen im jetzigen Jahre mit dem Königl. Schwedischen Hofe abgeschloßem Vergleich kam endlich auch unser Durchlauchtiges Regierhaus wieder zum Besitz der Stadt Wismar, und der mit ihr vormals abgetretenen beiden Aemter Neukloster und Poel.

¹⁾ Instrument. Pacis Osnabrug. art. 10. §. 6. 13.

²⁾ I. P. O. art. 9. Vergl. von Meierns Acta Pacis Westphal. T. II S. 974. ff. T. III. S. 59. ff. T. VI. S. 153 ff. 385 ff. Henniges meditat. ad I. P. Caesar. Succ. spec. VIII. S. 1326 ff.

3) S. P a t h e l b e l s Beiträge zur nähern Kenntniß der Schwedisch-Pommerischen Staatsverfassung. Berlin. 1802. S. 256. „jedoch mit der angehängten Klausel, de non aboliendo nec minuendo.“ G a d e ; b u s c h s Schwedisch ; Pommerische Staatskunde. Theil II. S. 370. S. 7.

S. 5.

Schweden hatte die Stadt Wismar in den Jahren 1681 bis 1711 zu einer bedeutenden Festung gemacht, welche durch die Lage sehr begünstigt ward, da sie auf der einen Seite durch die See, wie auf der andern durch einen Morast verstärkt war. Sämmtliche Festungswerke aber, so wie das Fort Walfisch vor dem Hafen, zwischen diesem und der Insel Poel, wurden in den Jahren 1717 und 1718 von den Dänischen und Preussischen Truppen, welche die Stadt erobert hatten, geschleift, ehe Schweden diese zurück erhielt ¹⁾. — Von dem Umfange und der Einwohnerzahl der Stadt in ältern Zeiten, fehlt es an Nachrichten. Um 1630 soll die wehrhafte Mannschaft noch 3000 betragen haben; diese ward aber in dem fortdauernden dreißigjährigen Kriege bis auf 300 vermindert. Nachmals vermehrte sie sich ziemlich, so daß man 1670 bis gegen 1400 Bürger rechnete. Bey den folgenden Kriegen, insonderheit während des Nordischen, nahm die Zahl wieder außerordentlich ab, und 1720 zählte man kaum 800 ²⁾. In den neuesten Zeiten berechnete man die Einwohnerzahl der Stadt und beiden Ämter auf 8—9000, und den Flächeninhalt des ganzen Gebiets zu $1\frac{3}{4}$ □ Meilen. — Die Ländereien sind in guter Kultur und ungemein fruchtbar an Getreide, Obst und Gartengewächs, überdem giebt es beträchtliche Holzungen. Die bisherigen Königl. Gefälle betragen nach den Angaben des Pommerischen Kommerraths R e i c h e n b a c h ³⁾ im Jahr 1785 an Stadtkontribution (3000 Rthlr.

Pomm. Cour.), Licentmitteln (4384 Rthlr. P. C.), Heuergebern, Dorffcontribution, Neuklosterschen Arrhenden und Intraden (9400 Rthlr. N. $\frac{2}{3}$), Poeler Arrhende (4146 Rthlr. N. $\frac{2}{3}$), Hundtens Surplus, Holzrevenüen (1282 Rthlr. N. $\frac{2}{3}$), Musikkognition (8 Rthlr. P. C.), Bewilligungsmitteln und Loskaufungsgeld, überhaupt 15,724 Rthlr. 33 fl. N. $\frac{2}{3}$. und 8215 Rthlr. Pomm. Cour., zusammen also etwa 23683 Rthlr. N. $\frac{2}{3}$., wovon die Ausgaben einen reinen Ueberschuß von mehr als 5000 Rthlr. ließen, die zur weitem Verwendung oder Berechnung nach Stralsund gesandt wurden. Im Durchschnitt konnte man sicher annehmen, daß der Ueberschuß jährlich 5—6000 Rthlr. betrage, und auf 15—16,000 Rthlr. steigen werde, wenn die Stadt erst wegen der Kriegsschäden abgefunden worden. Nach einer andern Berechnung ⁴⁾ hingegen stiegen die Einkünfte in den neuesten Jahren viel höher. Die Licentgelder allein, die von ein- und ausgehenden Schiffen (und Waaren) gehoben werden, überstiegen nach dieser die Summe von 6000 Rthlr. Species, und außerdem soll der König nicht nur an Stadtgeldern und Kontribution 3102 Rthlr., sondern auch noch die nicht geringen Pachtgelder von den ehemaligen Festungswerken gehabt haben (die vormals nebst einigen andern Plätzen doch nur 6—700 Rthlr. betrugten). Die Einkünfte der beiden Nemter Poel und Neukloster giebt diese Berechnung für das Jahr 1799 mit den Holzrevenüen zu 30,000 Rthlr. an, und sollen noch ungleich höher gebracht werden können.

¹⁾ S. Reichenbachs patriotische Beiträge zur Kenntniß und Aufnahme des Schwedischen Pommern. Stück 7. S. 89. Schröders kurze Beschreibung der Stadt und Herrschaft Wismar. S. 68. f.

²⁾ Schröders Beschreibung der Stadt Wismar. S. 68. f.

- 3) in seinen patriotischen Beiträgen zur Kenntniß und Aufnahme von Pommern. St. 7. S. 93. f.
- 4) Berichtigung der Angaben von Wismar in Heinze's neuer Ausgabe von Loze's Staatskunde 2ter Theil. S. 253. im Allgemeinen Litterarischen Anzeiger vom Jahr 1799. Jun. S. 909. f.

§. 3.

Die Stadt hat eine vortrefliche Lage zum Seehandel am südlichen schmalen Ende eines der schönsten Meerbusen an der Ostsee ¹⁾). Dieser zieht sich bey der nordöstlichen Erdzunge, oder Wustrowischen Halbinsel ins Land. Der nördliche Theil des Busens hat von einer Küste zur andern eine Breite von etwa $2\frac{1}{2}$ Meilen, wird aber durch die Insel Poel verengt, die ohngefähr $1\frac{1}{2}$ Meilen im Norden der Stadt liegt. Nordöstlich zieht sich vom festen Lande an in der See vor dem Busen hin eine Sandbank, das Große SandRif genannt, dem eine andere Bank, der Hannibal, (oder Hahnenkamp auf andern Charten), südwestlich liegt. Dieser kömmt von Bolmsberg, oder der Westküste her noch eine Bank entgegen. Dadurch werden die beiden Einfahrten gebildet, nemlich die westliche, das Wester- oder MittelTief (Middel Diep), welche nur 15—18 Fuß Wasser hat, daher nur für kleinere Schiffe fahrbar ist; und die östliche, zwischen der Bank Hannibal und dem Großen SandRif, das Große oder OsterTief, (Groote Diep) genannt, das bis zur Nordspitze von Poel abwechselnd 36—40 Fuß Wasser und darüber hat. Dieses letztere dient zu einem vortreflichen Fahrwasser für große Schiffe. Von hier geht die Fahrt, im Norden und Westen von Poel gegen die Westküste hin, südwärts herab mit einer Wassertiefe von 40, 30 und 24 Fuß. In dem südlichen Theil des Busens, zwischen der

Insel Poel und der Stadt liegt der sogenannte Walfisch, eine kleine Insel. Im Süden der letztern, kaum $\frac{1}{2}$ Meile von der Stadt, ist die Riede, die beste in der ganzen Ostsee, wo Schiffe von 150 bis 200 Last, nach Verschiedenheit der Bauart, bey einer Wassertiefe von 14 bis 15 Fuß, eine vor allen Winden völlig gesicherte Lage haben, da das Gewässer ringsumher geschlossen ist. Die Schiffe liegen hier vor dem zweiten Anker sicherer, als auf allen andern Rieden vor dem größten. Eine eben so gute Lage haben größere Schiffe bey Poel. Nahe bey der Stadt vor der Mündung des Hafens beim Anfang des Bollwerks beträgt die Tiefe 12 Fuß. Auf der Riede und im Hasen ist der Grund an der Landküste sandig, in der Mitte aber weich, doch findet sich in der Nähe von Poel an einer Stelle ein Steingrund. Wenn auch die Schiffe, welches doch selten ist, vom Anker losgerissen werden, treiben und auf den Grund kommen, so sind sie doch vor bedeutendem Schaden gesichert, außer bey orkanmäßigen Stürmen. Bey der ungleichen Tiefe des Fahrwassers, welche durch Sandbänke verursacht wird, sind doch den Schiffen Lootsen unentbehrlich, welche sie von Poel erhalten. So lange das Wasser offen bleibt, liegen auch nahe bey Poel gewisse Tonnen, wornach selbst die Einheimischen sich beim Aus- und Einlaufen richten. Hie und da sind in dem Busen noch verschiedene sogenannte Wyken, oder Landungsplätze, z. B. die Wollenberger-, Eggers- oder Eggerstorfer Wyke, und der Clüger Ort, alle im Westen, von den dortigen Dörfern so genannt; an der Ostseite hingegen bey Beidendorf, Strömkendorf, Wustrow, Garz u. s. f., wo sich von Langenwerder, einer kleinen Insel im Hauptbusen, eine Seitenbucht mit 18 bis 15 Fuß Wassertiefe, ins Land zieht. — Das Laden und Löschen an der Stadt geht sehr leicht. Nach Beschaffenheit des Wasserstandes können die Schiffe unmittelbar an derselben

auf 8 bis 9 Fuß laden; hernach legen sie weiter ab, und der Ueberrest wird ihnen in Fahrzeugen von 4 — 6 Last zugeführt. Seit dem Anfange des 18ten Jahrhunderts ward der Hafen nach und nach sehr verschlemmt; mit dem J. 1727 fing man aber an, ihn zu reinigen, und seitdem hat man durch unablässiges Austiefen (Baggern) beinahe 2 Fuß Tiefe gewonnen, auch wird jährlich damit fortgefahret²⁾.

1) Vergl. Pasq Charta öfver Bälterne Sundet och SWstra Deelen af Östersjön cet. af J o h n N o r d e n a n k a r. Stockholm. 1788. Seebuch, oder Bericht von den Coursen der ganzen Ostsee. Lübeck 1786. S. 80. ff. Auch Schröders Beschreibung der Stadt Wismar. S. 254. ff.

2) S. Schröders Beschr. d. St. Wismar. S. 255. Reichenbachs patriot. Beitr. St. 4. S. 79.

S. 4.

Schon gegen das Ende des 16ten Jahrhunderts nahm Wismars ehemalige blühende Schiffahrt und Handlung sehr ab. Um 1570 verlohr es den Handel nach Narva, Reval und Schweden; es konnte dabey die neue Dänische Erhöhung des Zolles im Sunde und in den Belten nicht ertragen, auch sich der Freibeuter nicht erwehren. Das Uebergewigt des Holländischen, wie nachmals des Englischen Handels ward von nun an immer drückender. Der dreißigjährige Krieg schadete ihr, wie dem Mecklenburgischen Handel überhaupt, außerordentlich, und vernichtete manche Handelszweige fast gänzlich; z. B. die Schiffahrt und den Handel nach Spanien. So gingen 1603 von Wismar 6 Schiffe nach Spanien und Lissabon; 1604 wieder 6 nach Spanien; 1607 eben dahin 5; 1608 wieder 6; im Jahr 1610 nur 3 nach Lissabon; nach, 1632 aber hörte diese Schiffahrt völlig auf, und im J.

1633 ward die Klage geführt, daß die Bürger schon seit 6 Jahren kein Anker gelichtet hätten ¹⁾. Wenn der Handelsverkehr auch nach der Mitte des 17ten Jahrhunderts etwas wieder belebt ward, so litt er doch bey den Dänisch-Schwedischen Kriegen gegen das Ende desselben aufs neue, vorzüglich aber durch den großen Nordischen Krieg, mit der Belagerung und Eroberung der Stadt, im Anfange des 18ten Jahrhunderts, eine fast gänzliche Vernichtung, daher er nachmals verhältnißmäßig so unbedeutend war. Während des Englisch-Amerikanischen Krieges hob er sich merklich wieder; der Fall einiger Handelshäuser und der Friede im J. 1783 schwächten ihn von neuem; der Französische Revolutionskrieg aber und der lebhafteste Getreidehandel der letzten Jahre waren ihm ungemein günstig. Nach den Zollangaben gingen von Wismar in den Jahren

	1782	und	1783	
nach dem Mittelländischen Meere	—	—	12	= 4
— Frankreich	—	—	2	= —
— England	—	—	1	= 29
— Ostende	—	—	1	= —
— Stockholm	—	—	65	= 22
— andern Schwedischen Häfen, auch nach Sinnland, Gottland u. s. f.	—	—	42	= 41
— Dännemark, Norwegen und Holstein	—	—	87	= 75
— verschiedenen Häfen der Ostsee	—	—	37	= 55
In den Jahren	—	waren	eigekommen	—
	1782	—	—	—
	1783	—	—	247
	1784	—	233	—
	1784	—	149	—
				226
				116

In dem folgenden Verzeichniß der in den letzten 10 Jahren angekommenen und abgegangenen Schiffe sind von den erstern nur die beladenen

angegeben, weil alle, die mit Ballast ankommen, keine Abgaben entrichten, und deshalb in den Listen nicht aufgeführt werden.

Jahre	angekommene Schiffe mit verschied. Waaren	abgegangene Schiffe	an Getreide sind über- haupt ausgeführt
von 1793 - 1794	. . 132	. . 210	. . 3465 Last
— 1794 - 1795	. . 134	. . 185	. . 2564 —
— 1795 - 1796	. . 141	. . 225	. . 3923 —
— 1796 - 1797	. . 132	. . 228	. . 3605 —
— 1797 - 1798	. . 156	. . 201	. . 2591 —
— 1798 - 1799	. . 120	. . 166	. . 2359 —
— 1799 - 1800	. . 163	. . 235	. . 2716 —
— 1800 - 1801	. . 162	. . 266	. . 4188 —
— 1801 - 1802	. . 164	. . 236	. . 2221 —
— 1802 - 1803	. . 170	. . 223	. . 1269 —

Der Getreidehandel darf aber nach diesen Angaben wohl nicht berechnet werden, denn aus mehrern Gründen ist anzunehmen, daß die Ausfuhr viel größer gewesen sey, als sie hier erscheint, und vielleicht das Zwiefache betragen habe. Vormals betrug sie nach den Zoll-Listen jährlich nur 1800 bis 2000 Last²⁾.

¹⁾ Schröder's Beschreibung der Stadt Wismar. S. 174. 183.

²⁾ Reichenbach a. a. D. St. 7. S. 90.

§. 5.

Wismar war, ungeachtet des Verfalls seines Handels, in neuern Zeiten doch immer eine wichtige Niederlagsstadt für den benachbarten Theil von Mecklenburg, dessen Produkte, vorzüglich Getreide, auch Holz u. s. f., die handelnden Bürgere theilweise aufkaufen und zu größern Vorräthen sammeln, theils um sie im Wege

des Eigenhandels selbst auszuführen und den vortheilhaften Marke zum Verkauf aufzusuchen, oder der Konjunktur entgegen zu gehen, theils aber auch um die Nachfrage des Ausländers abzuwarten, und eine günstige Konjunktur zu desto vortheilhaftern Preisen zu benützen. Die Vortheile des Kommissionshandels kennt man hier indeß ebenfalls und weiß sie gehörig zu benützen. Man kauft, wenn Aufträge von Ausländern eingehen, theils bey den Stadtbürgern, die Vorräthe haben, theils unmittelbar auf dem Lande von dem Produzenten. Der alte Hanseatische Grundsatz, „Gast darf mit Gast nicht handeln,“ kömmt hierbey nicht mehr in Betracht, und wird hier mit Recht als schädlich angesehen, insoferne vom Kommissionshandel der Ausländer durch die Stadt in das Land die Rede ist, obwohl man diesen noch nicht von dem letztern seewärts zum Ausländer gestatten will. *Reichenbach*¹⁾ beurtheilt den hiesigen Getreidehandel ganz unrichtig, wenn er sagt: „da das Getreide, welches ausgeht, fast ganz in Kommission versandt wird, und da es gemeinlich vor der Thür, d. i. aus Mecklenburg genommen wird, so vertreibt es im Grunde der dortige Landeigner; der Wismarsche Kaufmann hingegen ist bloßer Spediteur, und gewinnt nichts daran als seine Provision, die ebenfalls nicht einmal in der Stadt verbleibt, sondern für Lebensmittel und andere Bedürfnisse bald wieder weiter wandert.“ Der geringere Bürger gewinnt an Fuhrlohn, Messerlohn und auf manche andere Art in der Stadtnahrung gleich viel, die Waaren mögen nun als eigenes, oder als Kommissionsgut durchgehen. Die Vortheile des Kommissionshandels sind für den Kaufmann auch ungleich beträchtlicher, als die von den Expeditionen. Die Vortheile eines Erwerbes deshalb für unbedeutend erklären, weil der Städter einen Theil derselben für seine Bedürfnisse an das benachbarte Land abgeben muß, ist vollends thöricht. Je mehr dem Landmann

von dem größeren Gewinne des Städters, dieser komme nun, woher er wolle, zufließt, desto mehr Dienste und Arbeiten des Städters kann er bezahlen, und nur auf diesem Wege kann gemeinschaftlicher Wohlstand befördert werden. Während des Englisch-Amerikanischen, und letztern Französischen Krieges hat Wismar dadurch gewiß weit mehr gewonnen, daß es die Konjunkturen theils im Wege des Eigenhandels, theils vermittelt auswärtiger Kommissionen zu benutzen suchte, als sonst geschehen seyn würde, wenn es nach alter Art nur einen Handel für eigene Rechnung hätte treiben wollen. Zu diesem hätten nur Wenige die nöthigen Kräfte gehabt; die Vortheile Einzelner wären vielleicht größer gewesen; der Gewinn für das Ganze wäre aber gewiß weit geringer ausgefallen. Wie sehr das benachbarte Land dabei verlohren haben würde, beachtete man bisher nicht, weil es für die Stadt und Herrschaft ein fremdes Land war, ungeachtet dessen zunehmender Wohlstand und Handel doch immer einen so bedeutenden Einfluß auf die ganze Stadtnahrung hatte. Sichtbar verschafte bisher der Kommissionshandel dem Wismarischen Eigenhandel selbst wesentliche Vortheile. Den letztern wird man auch in der Folge nur mit Hülfe der Vortheile und Verbindungen, wozu bey günstigen Konjunkturen die einträglichen Kommissionen der Ausländer Veranlassung geben, fortsetzen und erweitern können.

¹⁾ in seinen patriot. Beiträgen. St. 7. S. 91.

²⁾ Reichensachs patriot. Beiträge St. 7. S. 90. (**)

§. 6.

Für eine Stapelstadt kann man Wismar nicht nach den gewöhnlichen Rechtsbegriffen, sondern nur insoferne ansehen, als es die umliegende Gegend, so weit die Lage, die Konkurrenz mit Lübeck, und

andere Umstände es gestatten, durch seine Einfuhr aus fremden Ländern mit auswärtigen Bedürfnissen versorgt; doch gestatten vielleicht besondere Verleihungen einzelne Niederlagsgerechtigkeiten. Von Seiten der Einfuhr ausländischer Waaren ins Innere des Landes ist der Handel in neuern Zeiten sehr vermindert. Das Brandenburgische, wohin sonst manche fremde Produkte gingen, ist jetzt fast ganz verschlossen. Wismar trieb vormals einen ziemlich starken Handel mit Schwedischem Eisen dahin; dieser ward aber in den neuesten Zeiten durch Preussische Einfuhrverbote gehemmt ¹⁾. Die Frachtsarth war bisher durch die Schwedische Flagge sehr begünstigt, und konnte daher mit Vortheil nach Spanien, Portugall und dem Mittelländischen Meere getrieben werden, litt aber doch auch manche Unterbrechungen, und war manchem plötzlichen Verlust ausgesetzt, wenn die Neutralität der Flagge von den größern Mächten weniger geachtet ward, und die Korsaren der Afrikanischen Küste so oft die bestehenden Verträge brachen. Die Wiedervereinigung mit Mecklenburg verspricht nun dem Gewerbe der Stadt überhaupt und mehrerer Bürgerklassen insbesondere bedeutende Vortheile, die den seit einiger Zeit wieder auflebenden Wohlstand gewiß unterstützen und allgemeiner verbreiten werden. Wismars Flor steht mit dem Flor eines Theils der Mecklenburgischen Lande in genauer Verbindung, wie immer das Wohl der Städte von dem des platten Landes unzertrennlich und die Wirkung gegenseitig ist.

¹⁾ Reichenbachs patriot. Beiträge. St. 7. S. 90. (**)

§. 7.

Ein wesentliches Bedürfnis für den Flor einer solchen Seestadt, der zugleich die Betriebsamkeit im Lande mehr beleben, und den

Verkehr der Landstädte erweitern soll, ist eine leichte Verbindung mit dem Innern durch einen großen Strom, oder durch einen künstlichen Wasserweg, der Wismar bisher fehlte. Die gewaltsamen Störungen des Handels bey großen Seekriegen leiten oft die wichtigsten Zweige desselben in ganz andere Wege, vorzüglich die Expeditionen, durch welche manche kleinere Seestadt in neuern Zeiten schnell emporkam, und Verbindungen oder Kräfte gewann, einen vortheilhaften Eigen- oder Kommissionshandel daran zu knüpfen, wovon ihr auch bey veränderten Umständen doch vieles verbleibt. Wie sehr suchten nicht in diesem Jahre die Britten den Eingang ins Innere von Deutschland, den der jezige Krieg ihnen auf dem sonst gewohnten Wege versperret, mit Bequemlichkeit und Vorthail in einigen Häfen an der Ostsee zu finden. An der Nordsee ist ihnen nur Emden offen geblieben; die Benutzung von Lönningen, Flensburg u. a. ist aber mit manchen Beschwerden, Gefahren und andern nachtheiligen Umständen verbunden. Wismars schöner Hafen würde vorzüglich von ihnen dazu genüzt worden seyn, wenn zwischen der Stadt und der Elbe eine Wasserverbindung vorhanden wäre, wozu der westliche Theil des Herzogthums eine so vortheilhafte Anlage hat. Schon in ältern Zeiten wurden Versuche gemacht, dieser durch künstliche Anlagen zu Hülfe zu kommen und Lüneburg mit Wismar in eine leichtere Verbindung zu bringen, freilich immer in der Absicht, um eine inländische Farth von der Ostsee zur Nordsee zu bewirken, vom Lande her die Ostsee unmittelbar zu beschiffen, oder von hier aus die Elbe herab einen Handel nach der Nordsee zu treiben. Seitdem der Holsteinische Kanal zu Stande gebracht ist, und die Nordsee mit der Ostsee auf eine so vorzügliche Art vereinigt, muß diese Aussicht gänzlich wegsallen. Allein die innere Wasserverbindung mit der Elbe scheint vorzüglich wünschenswerth, um den inländischen

Verkehr zu erleichtern und zu beleben, einen Transit von Wismar ab zur Elbe und diese aufwärts, oder von der Oberelbe her nach Wismar, und dadurch theils eine vortheilhaftere Ausfuhr eigener Produkte, theils einen einträglichen Zwischenhandel für Wismar durch das Land zu bewirken. Handel und Gewerbe lassen sich zwar nicht erzwingen oder durch Kunst hervorbringen, aber durch Erleichterungsmittel sicher befördern, und unter diesen behauptet eine inländische Wasserverbindung nicht nur einen vorzüglichen Rang, sondern sie befördert und sichert auch mehr, als jedes andere, neue einem Lande vorzüglich angemessene Gewerbszweige. Indes ist der Zweck dieser Blätter nicht sowohl, die Möglichkeit, Ausführbarkeit und den Nutzen solcher Anlagen zu zeigen, als vielmehr, die Hauptmomente der ältern Handelsgeschichte Wismars, und die Nachrichten von den ehemaligen Versuchen ähnlicher Art zusammen zu stellen. Da sie als eine akademische Gelegenheitschrift entstanden, so ist auch die Form derselben darnach zu beurtheilen.

II.

Historische Erörterungen.

§. 8.

Vergebens sucht man, wie überall in der Geschichte der ältern und neuern Staaten, in den ältesten Erzählungen von den Schicksalen unsers Vaterlandes bestimmte Nachrichten von dem Gewerbe. Das alte Wendenland mit seinen Küsten ward den westlichen Europäischen Völkern spät bekannt. Erst mit den Unternehmungen der Franken und ältesten Deutschen Könige erhalten wir einige Nachrichten von den

Wenden zwischen der Elbe und Oder, und diese sind äußerst unzusammenhängend, in manchen Nebenumständen sehr unzuverlässig, über manche Gegenstände zu allgemein ¹⁾. Die Handelsnachrichten von den Ostseeküsten, die sich dann bey Schriftstellern vom 9ten bis 12ten Jahrhundert finden, sind mit großer Vorsicht zu benutzen ²⁾. Allein nicht alles, was diese von einem lebhaften Seegewühl der Wenden am Baltischen Meer, die sie als rohe Barbaren schildern, von stark besuchten Handelsstädten dieser Gegenden anführen, ist so ganz verwerflich. Es muß dem Zeitalter, Volkscharakter und den übrigen Verhältnissen gemäß verstanden, nur nicht zur Unterlage fein ausgesponnener Systeme gebraucht werden. An busen-, insel- und fischreichen Küsten, in nicht großer Ferne von größeren Inselgruppen, auf einem schon früher und noch fortdauernd von andern lebhaft beschiftem Gewässer machen auch rohe Völker bald kühne Versuche mit der Schifffahrt und dem Seeraube, welcher letztere größtentheils der Uebergang zum Seehandel ist, und ihn lange begleitet. Die Nähe von Küsten und Inseln erzeugt fast überall eine größere Thätigkeit und weckt den Unternehmungsgeist. Daher das Wogen und Treiben in der Nord- und Ostsee in frühern Jahrhunderten nach Christi Geburt, und bald hernach auch in weite Ferne hinaus, ehe die größern und gebildeteren Völker des Innern von Europa einen bedeutenden Anfang damit machten. Die Wendisch-Slavischen Stämme waren ein wildes und kriegerisches, aber ein lebhaftes, thätiges, unternehmendes Volk; sie waren dabey äußerst gastfrei gegen diejenigen, welche freundschaftlich zu ihnen kamen, und diese Eigenschaft beförderte den Verkehr mit den Nordischen Seefahrern, welche als Kaufleute ihre Küsten besuchten. Dies nutzten die christlichen Handelsleute zu Niederlagen ³⁾, und zog sie öfterer hieher.

- 1) Die ersten Spuren einer Bekanntschaft mit Wenden oder Slaven diesseits, d. i. im Norden und Osten der Elbe, in der heutigen Kurmark, finden sich erst spät im achten Jahrhundert bey dem Feldzuge R. Carls des Gr. im J. 789 gegen die Wilzen in den Annal. Fuldens. bey Freher. T. I. ad ann. 789, wo auch die Abotriten oder Obotriten genannt werden. Von den Mecklenburgischen Slaven oder Wenden hingegen reden vielleicht die Annales Metenses ad ann. 748 zuerst, doch werden sie unter dem Namen der Obotriten am frühesten in jenen Annalen bestimmt aufgeführt. Vergl. Gerken's Versuch in der ältesten Geschichte der Slaven. Leipzig 1771. S. 17. S. 77. ff. S. 18. S. 82. ff. S. 90. f. — Die Abotriten, Obotriten oder Obodriten machten eine der Hauptnationen unter den Wenden oder Slaven zwischen der Ostsee, Oder, Spree, Elbe und Bille aus, aber die schwächere, deren Besitzung oder Wohnort sich nur von Wismar bis Doberan erstreckte, und in das Land hinein von der Ostseeküste an höchstens bis Hagenow, Goldberg und Güstrow ausdehnte. Das Uebergewigt über die weit mächtigern und in viele Stämme getheilten Wilzen erhielten sie durch die Unterstützung R. Carls des Großen, dem sie in seinen Kriegen mit den Sachsen Beistand leisteten. S. Gebhardi's Geschichte aller Wendisch-Slavischen Staaten. Theil. I. S. 72. 101. f. 130. ff.
- 2) S. Schläger's Abhandlung über die Entdeckung eines Ostindischen Landhandels vom Ganges an durch Russland, der Ostsee u. s. f. in Wielands neuem Deutschen Merkur vom Jahr 1801. Stück 11. Seite 174. ff.
- 3) S. Helmoldi chron. Slav. I. r. c. 82. vergl. mit Anton's ersten Linien eines Versuchs über der alten Slaven Ursprung u. s. f. Zhl. I. S. 30. ff. Zhl. II. S. 48. ff.

§. 9.

In Schifffarth und Handel hatten die Wenden thätige und kühne, schon Jahrhunderte durch sehr versuchte Vorgänger an den alten

Sachsen und Skandiern oder Normännern, durch welche sie auch bald auf das Meer gezogen wurden. In kleinen ledernen Curragh's (Fahrzeugen, wie früher schon die alten Britten) schwärmten im zweiten Jahrhundert nach C. G. die Angeln und Sachsen auf der Nordsee in mehreren Richtungen süd- und nordwärts nach den westlichen Küsten. Aus ihren nachmaligen Wohnsitzen, dem alten Sachsenlande im nordwestlichen Deutschland, beunruhigten diese kühnen Korsaren im dritten Jahrhundert die Britischen und Gallischen Küsten immer häufiger; im vierten streiften sie schon bey den Orkaden und zeichneten sich durch große Unternehmungen aus, bis sich endlich 449 ein Theil im alten Britannien festsetzte, und das Angelfächsische Reich errichtete, dessen Seefahrer bald tief in die Ostsee vordrangen und nachmals mit mehreren Ländern derselben genau bekannt wurden ¹⁾. Weit mehr noch zeichneten sich durch kühne Seeunternehmungen Dänen, Norweger und Skandier, unter verschiedenen Namen, aus. Wahrscheinlich sind diese schon unter Franken und Sachsen gemischt, und trieben ihre Kaperereien weit früher, als sie unter dem nachher gewohnten Namen der Normänner bey den Geschichtschreibern vorkommen. Die wilden Schwärme, welche Dänemark, Norwegen und Schweden seit dem sechsten Jahrhundert aufs Meer warf, wurden immer zahlreicher, wie ihre Unternehmungen immer furchtbarer; sie trieben in die entferntesten Gegenden nach allen Richtungen hinaus. Die Deutschen, Britischen, Französischen, Spanischen, Italienischen Küsten, die fernen Gewässer des Nordens wurden seit dem achten Jahrhundert unaufhörlich von ihnen beunruhigt ¹⁾. Irland entdeckten sie gegen das Ende des siebenten Jahrhunderts; die Färöer Inseln 861; die Schettländischen Inseln und Orkaden 964; die Inseln an der Schottischen Westküste eroberten sie 893; Winland

oder die Küste von Nordamerika, fanden sie 895, und Grönland im zehnten Jahrhundert. Sie errichteten neue Staaten im westlichen, südlichen und östlichen Europa, und bewirkten Revolutionen, deren Folgen sich über die beträchtlichsten Gegenden unsers Welttheils verbreiteten. Eine Zeitlang, besonders vom achten bis zehnten Jahrhundert, sind ihre Seeunternehmungen mehr wilde Raubzüge. Diese gehen indeß an mehrern Küsten auch bald in Handelschiffahrt über; sie kommen regelmäßiger wieder, und siedeln sich an; sie tauschen und suchen durch einen friedlichen Verkehr zu gewinnen, wo Gastfreundschaft, Vertrag und Christenthum sie mit andern Völkern ausgesöhnt hat. Ihre Tapferkeit, Leibesstärke, Gewandheit und ein munterer Geist machten sie in mildern Gegenden einer bessern Bildung fähig, die sie zum Theil nach ihrer Heimath übertrugen. Als Weltentdecker seit dem neunten Jahrhundert werden sie nach und nach auch Weltbeschreiber, erwerben sich große Verdienste um erweiterte Weltkunde; sie unternehmen endlich entfernte Reisen als Pilgrime, als Krieger im fernem Dienst, als Ritter mit vielen schätzbaren Eigenschaften, als Kaufleute, als Männer die Kenntnisse und Bildung suchen. Die Ostsee ward häufig von Normannischen Flotten besetzt. Als Seeräuber drangen sie zuerst ein; als Eroberer und Kaufleute setzten sie ihre Schiffahrt bald ununterbrochen fort. Rurik stiftete mit seinen Brüdern 862 in Nowgorod ein Reich; Oskold und Dir gründeten 865 in Kiew einen Staat, der 882 mit jenem vereinigt ward; Ragnwald ließ sich 990 zu Polotzk an der Düna nieder, und ward Stammvater der litthauischen Großherzoge. Die südlichen Küsten der Ostsee besuchten sie fortdauernd; Mecklenburg, Pommern, Preußen, Liefland trieben den ersten Verkehr mit ihnen. Sie gründeten auch 958 den Staat von Jumne oder Winea, über

eine Zeitlang so berühmt, bald indeß den Normännern, bald den Wenden unterworfen war.

1) Vergl. Sprengels Geschichte von Großbritannien. Th. 1. S. 78. ff. und dessen Geschichte der geographischen Entdeckungen. 2te Auflage. S. 196.

2) Vergl. Schölers allgemeine Nordische Geschichte. S. 219. f. 541. ff. 558. ff. Sprengels Geschichte der geographischen Entdeckungen. S. 196. ff.

§. 10.

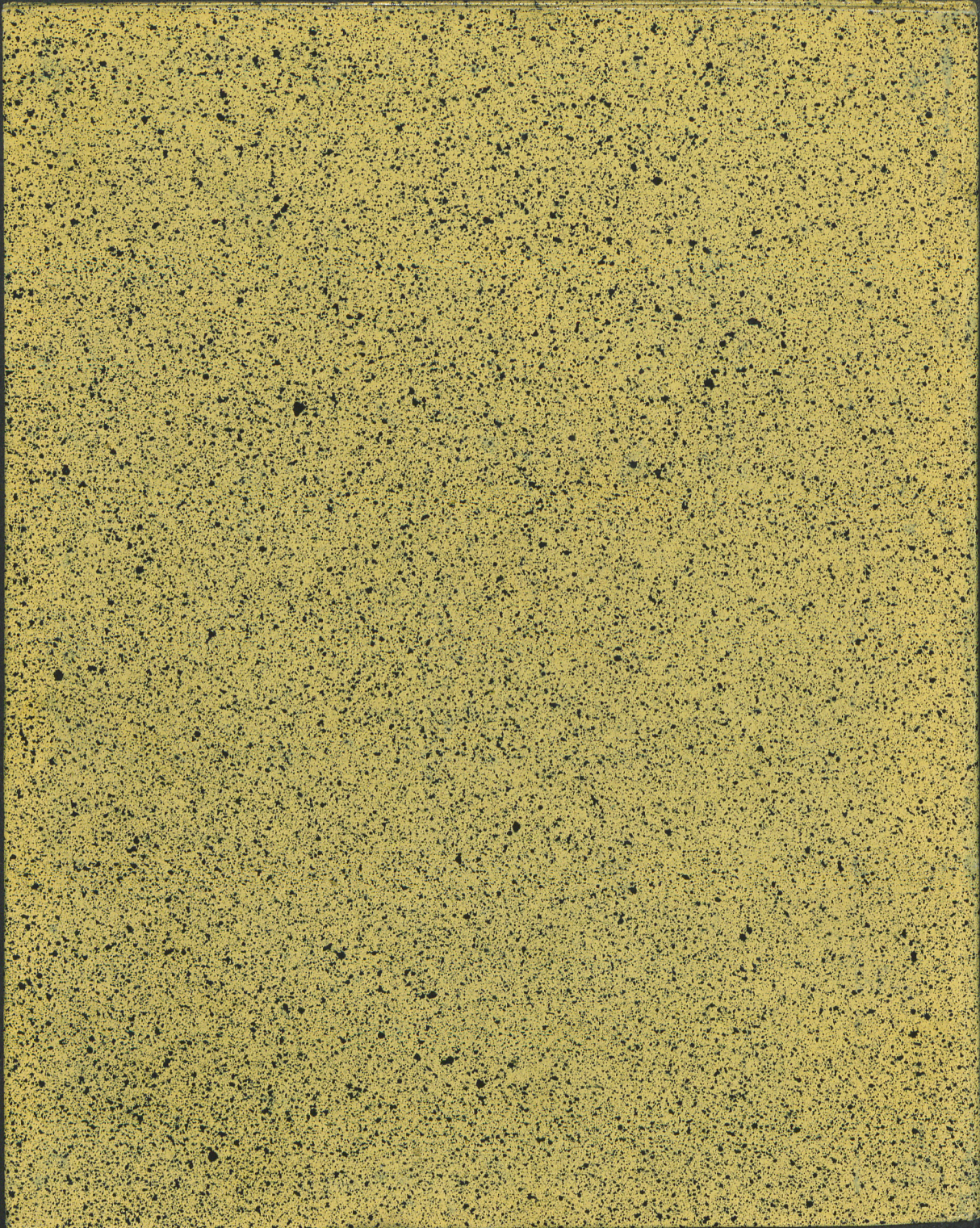
An die reiche Fischey, die in den Bufen der südlichen Ostsee-Küste bald so lebhaft ward, knüpfte sich überall, wie die nachmaligen städtischen Anlagen beweisen, eine fortdauernde Handelschiffahrt an. Jene ward anfangs vorzüglich von den Nordischen Seefahrern, von den Dänischen und Schwedischen Küsten her getrieben. Zu einem Mittelpunkt der Schiffahrt im Baltischen Meer benutzte man frühzeitig Gottland, auf welchem nachmals das alte Wisby als ein blühender Handelsort entstand, wohin von der Westseite die Dänischen und Schwedischen, wie nachher auch die Deutschen Schiffe aus der Nordsee, von der Ostseite aber die Russischen Seefahrer kamen. Alles dies machte den Uebergang zum Wendischen Seehandel. An einigen bequemen Bufen der Mecklenburgischen und Pommerischen Küste, bey Opferplätzen und Tempeln, entstanden kleine Niederlagen, die von Zeit zu Zeit besucht wurden 1). Die Tempel enthielten zugleich die öffentlichen Schatzkammern, wo die Vornehmen nach alter Weise ihre Schätze aufbewahrten, daher man auch die Beute von den Raubzügen dorthin brachte 2), so wie selbst die Kaufleute, ehe sie kaufen und

verkaufen durften, hier etwas von ihren Waaren den Göttern opfern mußten³⁾. Durch die Fischerey der nordischen Seefahrer an den Küsten und durch den Tauschhandel mit ihnen ward der Wende zuerst mit der Schifffahrt bekannt, die aber auch bald, wie bey allen rohen kriegerischen Völkern, in Seeraub überging. Indesß veranlaßte dies einen Anbau an Bufen und Landungsplätzen, und Anlagen, die nachmals zu Städten, und zum Theil sogar bedeutend wurden, wie z. B. Rerog, Rerich oder Mikilinborg, (das alte Mecklenburg) im Obotritenlande, südlich vom heutigen Wismar, eine Meile von der See⁴⁾. Von hier aus ward schon im neunten Jahrhundert ein Seehandel, sowohl nach Schleswig und andern nördlichen Dänischen, als auch nach östlichen Wendischen, wohl gar nach Schwedischen Seeplätzen getrieben. Die Nähe von Bardewik, dem Hauptsiß des damaligen Sächsischen und nördlichen Deutschen Handels, machte einige Wendische Stämme bald auch mit den Vortheilen des Zwischenhandels bekannt; sie tauschten Waaren in Bardewik ein, um sie bey Rerich an die nördlichen Seefahrer wieder zu vertauschen⁵⁾. R. Carl der Große suchte sogar den Slavischen Handel einzuschränken, weil dieser sich schon sehr ausbreitete. Schon während seiner Regierung besuchten die Obotriten und andern benachbarten Wenden die Handelsplätze Magdeburg und Bardewik⁶⁾. Das alte Rerich oder Mecklenburg ward eine Zeitlang dem Schleswig. Jütischen Könige unterworfen, dadurch mit den Küsten und Häfen seiner Länder und den gegenübergelegenen Dänischen Inseln, vorzüglich mit Schleswig, bekannter. Das letztere, von den Dänen Heideby genannt, die alte Hauptstadt der Angeln, war frühe schon ein wichtiger Hafen an der Ostsee, von da aus eine starke Schifffahrt nach den Pommerischen und Preussischen Küsten ging⁷⁾. Ueberdem gehörte Wagrien zu den

Wendischen und Obotritischen Ländern, welche der Fürst Gottschalk seit der Mitte des elften Jahrhunderts beherrschte, und auf einige Zeit vereinigt blieben. So ward dort von Wenden zuerst Alt-Lübeck gegründet, wo Fürst Gottschalk schon Kirchen und Klöster aufzuführen ließ. Fürst Criso oder Rukko fing 1104 an, eine neue Stadt in der Nähe derselben zu erbauen. Heinrich, Fürst oder König der Obotriten, hingegen wählte Alt-Lübeck zu seiner Residenz, verschönerte und befestigte es, zog viele Fremde dahin, begünstigte Handlung und Schiffahrt, so daß diese sich schon sehr ausbreiteten, die Volksmenge mit vielen Handwerkern, Künstlern u. a. beträchtlich zunahm⁸⁾. Der gegenseitige Verkehr zwischen zwey so nahen Städten, Rerich oder Mecklenburg, nebst dem Hafen Wismar (s. S. 11.) und der Stadt Lübeck, die unter demselben Fürsten standen, mußte dabey sehr gewinnen. Die Schiffahrt zwischen den jetzigen Mecklenburgischen, Holsteinischen und Dänischen Küsten ward immer lebhafter, obwohl bald auch durch gegenseitige kriegerische Unternehmungen der Dänischen und Wendischen Fürsten unterbrochen, doch eben dadurch wieder kühner und ausgebreiteter. Allein der Wende, der etwa seit dem neunten Jahrhundert in der Seefahrt geübter geworden war, und seit dem elften entferntere Küsten besuchte, trieb vornemlich Raub und Plünderung. Dies ward bald so allgemein, daß er, nach Helmolts Angabe, den Landbau darüber ganz vernachlässigte, und sich am liebsten in Beutezügen auf der See umhertrieb⁹⁾. Was ehemals von einem Orientalischen Waarenzuge nach der Ostsee, dem Handel der Wenden in Julin oder Vineta, welches der Hauptstapel für denselben gewesen seyn soll, u. s. f. geträumt oder gefabelt ward, hat neuerlich Schölzer hinlänglich gewürdigt¹⁰⁾ — Bestimmtere Nachrichten von dem eigentlichen Anfange des Wendischen Handels an der Mecklenburgischen

Rüste und von den allmählichen Fortschritten desselben sucht man in ältern Geschichtschreibern vergebens. Eben so selten, und nur sehr allgemein wird der ältesten Wendischen Städte erwähnt, von welchen uns indeß jetzt nur die Seedorter des eigentlichen Mecklenburg beschäftigen. Ueberhaupt genügt es hier, den ersten Uebergang der Wenden zur Schiffahrt zu bemerken, wozu unstreitig die Nordischen Seefahrer die erste Veranlassung gaben.

- 1) S. Gebhardi's Gesch. aller Wendisch-Slavischen Staaten. Theil 1. S. 12. 210. f.
- 2) S. Helmoldi chron. Slav. I. I. c. 38. I. II. c. 12.
- 3) Helmold a. a. D. I. I. c. 52. Anton's Versuch über die alten Slaven. Theil 2. S. 60. f.
- 4) Adamus Bremensis p. 19. ed. Fabricii, Annal. Bertiniani ad ann. 808. bey Muratori. T. II. Rerich ward von Gottfried nicht ganz zerstört und nachmals wieder blühend. Auch heißt es vom F. Pribislaw, er habe nach unterdrückten Unruhen die Städte Mecklenburg, Flow, Rostock erbanet in dem Chron. Slav. c. 32. in Lindenbrogii script. rer. german. S. 202.
- 5) Vergl. des Herrn Regierungsrath Rudlof pragmat. Handbuch der Mecklenburgischen Geschichte. Thl. I. S. 13. 28.
- 6) S. Capitul. Caroli M. II. Ann. 805. art. 7. Cap. III. art. 9. in Georgisch Corp. iur. germ. ant. p. 697. 705.
- 7) S. Langenbeckii script. rer. Danicarum. T. I. p. 116. 442.
- 8) S. Helmoldi chron. Slav. I. I. c. 48. 57. Kranzii Vandelia. l. 6. c. 10. Bangerti Origin. Lubec. in de Westphal. monum. ined. T. I. p. 1213 sqq. vergl. Becker's Geschichte der Reichsstadt Lübeck. Thl. I. S. 36. ff. 63. ff.
- 9) S. Helmoldi chron. Slav. I. II. c. 13. ad an. 1168. Doch muß in vielen Gegenden nachmals der Ackerbau fortgedauert haben, da der gute Zustand desselben von Mehrern gerühmt wird.
- 10) in Wielands neuem Deutschen Merkur vom Jahr 1801. Stück II. S. 166.



nd von den almäligen Fortschritten desselben sucht man in ältern
Beschreibern vergebens. Eben so selten, und nur sehr allgemein
die ältesten Wendischen Städte erwähnt, von welchen uns indess
die Seedorter des eigentlichen Mecklenburg beschäftigen.
upt genügt es hier, den ersten Uebergang der Wenden zur
hre zu bemerken, wozu unstreitig die Nordischen Seefahrer die
Veranlassung gaben.

Behardi's Gesch. aller Wendisch-Slavischen Staaten. Theil 1.
S. 210. f.

Melmoldi chron. Slav. I. I. c. 38. I. II. c. 12.

Melmold a. a. D. I. I. c. 52. Anton's Versuch über die alten Slaven.
S. 60. f.

Mus Bremensis p. 19. ed. Fabricii, Annal. Bertiniani ad
108. bey Muratori. T. II. Merich ward von Gottfried nicht ganz
verloren und nachmals wieder blühend. Auch heißt es vom F. Pribislav,
der nach unterdrückten Unruhen die Städte Mecklenburg, Plow,
Lübeck erbauet in dem Chron. Slav. c. 32. in Lindenbrogii
Chron. german. S. 202.

Handb. des Herrn Regierungsrath Rudlof pragmat. Handbuch der
Mecklenburgischen Geschichte. Thl. I. S. 13. 28.

Capitul. Caroli M. II. Ann. 805. art. 7. Cap. III. art. 9. in
Mansueti Corp. iur. germ. ant. p. 697. 705.

Langenbeckii script. rer. Danicarum. T. I. p. 116. 442.

Melmoldi chron. Slav. I. I. c. 48. 57. Kranzii Vandelia. l. 6. c. 10.
de Origin. Lubec. in de Westphal. monum. ined. T. I. p. 1213
vergl. Becker's Geschichte der Reichsstadt Lübeck. Thl. I. S. 36.
ff.

Melmoldi chron. Slav. I. II. c. 13. ad an. 1168. Doch muß in
den Gegenden nachmals der Ackerbau fortgedauert haben, da der gute
Landbau desselben von Mehrern gerühmt wird.

Die lands neuem Deutschen Merkur vom Jahr 1801. Stück II.
S. 6.

