

Gerhard Philipp Heinrich Norrmann

**Ueber Wismars Handelslage und deren Benutzung in ältern Zeiten**

**Dritte und letzte Abtheilung : Einladungsschrift zur Feier des Pfingstfestes :  
Rostock, den 19ten May, 1804.**

[Rostock]: in der Adlerschen Officin, [1804]

<http://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn1013598482>

Band (Druck) Freier  Zugang





T. 512.

1804. Pfingsten.

~~M. 1256. 434.~~

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 .

---

Dritte und letzte Abtheilung.

---

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   P f i n g s t 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 .

---

Rostock, den 19ten May, 1804.

---

Gedruckt in der Adlerschen Officin.



Den bisher angeführten Erträgen und Veränderungen im Gange des nordischen Handels und im Innern der nordischen Reiche; dem großen neuen Anbau längs der ganzen südlichen Küste der Ostsee; dem schnellen Aufblühn Lübeck's mit seiner unternehmenden und kühnen Thätigkeit verdanken zunächst auch die Mecklenburgischen und Pommerischen neuen Seestädte vorzüglich ihren Flor und ihre nachmalige Bedeutsamkeit. Die Freiheiten, welche die Lübecker fast mit dem ersten Anbau von den Fürsten derselben für ihre Handlung und Schifffarth erhielten, brachten die neuen Bürger von Wismar, Rostock u. s. f. gleich in die genaueste Verbindung mit jenen. Die letztern folgten bey ihren ersten Handelsunternehmungen den Lübeckern, als den ältern erfahrenen Führern, nach Dännemark, Schonen, Wisby und den östlichen Küsten. Den Städten Wismar und Rostock gelang es schon um die Mitte des 13. Jahrhunderts, sich Handelsfreiheiten in Dännemark und Schweden zu erwerben, vorzüglich zu einem freiem Verkehr und zu Niederlassungen an den Küsten von Schonen, wo sie bald einen lebhaften Antheil am Heeringsfange nahmen. Wismar erhielt 1251 vom K. Abel in Dännemark die Befreiung vom Strandrecht, und 1257 vom K. Erich VII. die Freiheit, auf Schonen einen eigenen Bogt zur Entscheidung der Streitigkeiten unter seinen Seefahrern und Kaufleuten anzustellen, so wie es auch i. J. 1280 von seinen eigenen Landesfürsten ein Privilegium für den Heeringsfang bekam. <sup>1)</sup> K. Erich VII. von Dännemark ertheilte den Kaufleuten von Wismar in einem neuen Freiheitsbriefe vom J. 1294 sicheres Geleit für ihre Personen und Waaren zu Lande und zu Wasser in allen Gegenden seines Reichs, auch einen freien

Handel in demselben, und einen sichern Transit in Esthland und auf dem Narwaström nach Nowgorod <sup>2)</sup>. An dem Handel und den Niederlagen in Nowgorod hatte Wismar sowohl, wie Rostock schon im J. 1280 Theil <sup>3)</sup>. R. Abel von Dänemark ertheilte dem letztern i. J. 1251 sogar die Zollfreiheit in seinem ganzen Lande, wie sie die Bürger und Einwohner desselben genossen <sup>4)</sup>. Auf Fürsprache der Rostocker erhielten die Deutschen Kaufleute überhaupt, welche die östlichen Gegenden des Baltischen Meeres befahren wollten, vom R. Erich VI. Mendved in Dänemark i. J. 1305 die Zusicherung einer freien Landung und eines freien Transit für ihre Person und Güter zu Wasser und zu Lande in Holand und Esthland bis Nowgorod u. s. f. Dieser bestätigte i. J. 1315 nicht nur die ihnen ertheilten Freiheiten, sondern gab ihnen auch das Recht, zu Falsterbode für ihre Bürger, welche die Märkte in Schonen besuchten, einen Vogt mit der vollen Gerichtsbarkeit in Schuldsachen u. s. f. anzustellen <sup>5)</sup>. So erhielt Rostock überhaupt, wie es i. J. 1304 unter Dänische Hoheit kam, nicht nur eine Erneuerung aller erworbenen Freiheiten, <sup>6)</sup> sondern gewann in dieser Verbindung beträchtliche Vortheile, da es nun als eine Dänische Stadt ihren Handel in den Dänischen Besizungen gleich den Eingebornen treiben, dabey aber auch den übrigen Deutschen sehr nützlich werden konnte. Dies trug zu dem größern Wohlstande und Ansehn dieser Stadt viel bey; sie nahm nun auch an dem nordischen und östlichen Handel einen vorzüglichen Antheil. — In Schweden erhielten beyde Städte gleichfalls im 14 Jahrhundert mehrere Freiheiten, doch finden sich von einem dortigen bedeutenden Verkehr keine so frühe Beweise, wie in den Dänischen Besizungen. Von Schonen und Wisby aus konnte

der Handel indeß leicht weiter an den Küsten und ins Innere von Schweden ausgebreitet werden. Einen einträglichen Handel mit dem letztern bewirkten aber nach und nach die Niederlassungen in Schonen. Die Beschaffenheit und der Verkehr auf denselben giebt zugleich einen Beweis von der großen Wichtigkeit des Heringshandels. Die Bürger der Mecklenburgischen und anderer Städte, welche wegen des letztern nach Schonen kamen, bestanden meistens in beträchtlichen Gesellschaften, nicht blos von Kaufleuten, Fischern und Seefahrern, sondern auch von mancherley Handwerkern, Böttchern, Schustern, Pelzern und mehr andern, deren in mehrern Dänischen Privilegien namentlich erwähnt wird. Die besondere Aufsicht und Gerichtsbarkeit über dieselben verwaltete während ihres dortigen Aufenthalts ein eigener Vogt zu Falsterbode und Skander, der von den Städten, welchen sie angehörten, angestellt war. Ihren Privilegien zufolge hatten sie auch die Freiheit, auf ihren Witten<sup>2)</sup>, oder Kauf- und Pachhöfen in Schonen, ihre Waaren zu verkaufen, daher neben der Fischerey ein beträchtlicher Zwischenhandel getrieben ward. Lübeck, Wismar und Rostock blieben vorzüglich in dem Besiz dieses Gewerbes bis gegen das 16 Jahrhundert. Frühe schon ward auch der Heringsfang an den Norwegischen Küsten sehr beträchtlich, woran sich diese Städte ebenfals einen sehr bedeutenden Antheil zu erwerben wußte.<sup>3)</sup>

1) Dreyeri spec. iur. publ. Lubec. p. 65. 67. Schröders Besch. v. Wismar. S. 112. 168.

2) Dreyeri spec. cet. p. 47. 69.

3) Derselbe S. 172 ff. Unter den nachmaligen Hansestädten, welche sich 1280 vereinigten, daß von den Aussprüchen des Handelsgerichts in Nowgorod, wo die Deutschen das Lübsche Recht angenommen hatten, die Appellation nach Lübeck gehen sollte, befanden sich damals Edln,

- Stade, Magdeburg, Halle, Braunschweig, Wismar, Rostock, Greifswalde, Elbing, Kiel, Hannover, Lüneburg, Paderborn, Lemgo, Hörter und Goslar.
- 4) (Nettelblatts) historisch, diplomat. Abhandl. vom Ursprung der Stadt Rostock Gerechtfame. S. 111. und Cod. probator. S. 39. N. 14.
- 5) ebend. Cod. prob. S. 40 f. Ungnade's Amoen. S. 14 f. 16 f.
- 6) i. J. 1304 s. d. Urkunde in de Westphalen monum. ined. T. III. p. 1574. vergl. mit Zurneddens histor. diplom. Untersf. S. 94 ff. 98 ff.
- 7) Witte, eine alte plattdeutsche Benennung für Hütten der Fischer, insonderheit Heringsfischer, so wie man sie auch noch in einigen Küstengegenden von Pommern findet. S. Dähners plattdeutsches Wörterbuch. Witte.
- 8) Mühsens Geschichte der Wissensch. in der Mark Brandenb. Thl. II. S. 203 ff.

## §. 21.

Unter der Anführung und mit Hülfe der Lübecker breiteten Wismar und Rostock ihre Schifffarth und Handlung zeitig auch nach Norwegen, England, Flandern u. s. f. aus; mit ihnen legten sie, nebst den übrigen Wendischen Städten, den eigentlichen Grund zur Hansa <sup>1)</sup>, die von diesen überhaupte eingeleitet, erweitert und zu ihrer großen Höhe gebracht ward, und worinn jene einige Jahrhunderte hindurch eine ausgezeichnete Rolle spielten. Die eigentliche Grundlage dazu machte der Bund der Wendischen Städte, der i. J. 1284 zwischen Lübeck, Wismar, Rostock, Stralsund, Greifswalde, Riga und den Deutschen auf Wisby geschlossen ward. Diese begünstigten bey den Streitigkeiten zwischen R. Erich V. von Dänemark und dem R. Erich von Norwegen die Dänischen Seefahrer, wurden daher von dem letztern angegriffen, bekriegten ihn aber mit glücklichem Erfolg, und zwangen ihn im J. 1285 zu dem Frieden von Calmar, worin er sich nicht nur zum Schadenersatz verstehen mußte, sondern

auch sogar dem Bunde beitrug. R. Erich von Norwegen und sein Mitregent Hakon erteilten darauf i. J. 1288 den Städten Lübeck, Wismar, Rostock, Stralsund und Greifswalde den ausschließlichen Handel in ganz Norwegen und den westlichen Inseln (im Norden von Schottland), hoben das Strandrecht zum Besten ihrer Bürger, und für eine Zeitlang auch den Zoll vom Heringsfange auf, überdem ließ jener dem Bunde die Friedensvermittlung für sich mit dem Könige von Dänemark<sup>2)</sup>. Bey den nachmaligen östern Seeunternehmungen der Hansa gegen Dänemark, Norwegen u. a. diente insonderheit der schöne Hafen von Wismar zum Hauptsitz und Sammelplatz der Flotte, zum sichern Zufluchtsort für Kaper, Kriegsschiffe und Rauffahrer. Lübeck, Wismar, Rostock, Stralsund, Lüneburg und Hamburg standen während der Dauer des großen Bundes stets in dem genauesten Verein, hatten einen überwiegenden Einfluß auf die Angelegenheiten desselben, und insonderheit eine entscheidende Stimme bey allen Seeunternehmungen, welche vorzüglich unter ihrer Leitung standen<sup>3)</sup>. Der Salzhandel, die Elbfarth, der Transito zwischen der Nordsee, Ostsee und dem Innern von Deutschland brachte Lüneburg frühe in eine vorzüglich genaue Verbindung mit Lübeck, Hamburg und Wismar. Das letztere ward sehr blühend, würde sich aber bey seiner ungemein günstigen Lage zum Seehandel auf der einen, und zu einem ausgebreiteten Landhandel auf der andern Seite ins Innere von Deutschland, noch weit mehr gehoben haben, wenn nicht die Nähe, die ältere ausgebreitete Verbindung und das Uebergewicht von Lübeck es gehindert hätten. An Wohlstand, Volkszahl u. s. f. war Rostock der Stadt Wismar meistens überlegen, obwohl es zuweilen doch auch durch mehrere unglückliche Eräugnisse sehr geschwächt ward<sup>4)</sup>. Wie die verbündeten Ostseestädte ihren Handel nach

England, Flandern, Frankreich u. s. f. ausbreiteten, und nachmals die großen Hansischen Niederlagen zu Brügge, London, Bergen, Wisby und Nowgorod entstanden, ward auch der Verkehr der beiden Städte Rostock und Wismar in allen diesen Gegenden sehr lebhaft. Das Hauptgewerbe zu den Zeiten ihres großen Floris war theils die Fischerey an den Küsten von Schonen und Norwegen, theils der Zwischenhandel mit Produkten derselben so wie mit andern Waaren der nordischen Reiche und der Ostseeländer ins westliche Europa, aus welchem sie den erstern wieder mancherley levantische, Spanische, Französische, Englische und niederländische Produkte und Manufakturwaaren zuführten, wozu noch der minder beträchtliche Zwischenhandel mit manchen Deutschen Produkten und Waaren nach den nordischen und östlichen Häfen kam.

- 1) Die Beweise, daß nicht das Bündniß zwischen Lübeck und Hamburg vom J. 1241, sondern der Bund der Wendischen Städte an der Ostsee, der insonderheit i. J. 1284 fester geschlossen ward, die Grundlage der eigentlichen Hansa sey, s. in Sartorius Geschichte des Hanseatischen Bundes. Thl. 1. S. 85 ff. u. im Anhange S. 453 ff.
- 2) Gebhardi's Gesch. von Dännem. u. Norw. Thl. 1. S. 225. dessen Wend. Slav. Gesch. Thl. 1. S. 273 vergl. mit Sartorius Gesch. des Hanseat. B. Thl. 1. S. 142 ff. Willebrands Hansische Chron. Abtheil. III. S. 7. Rudlofs Handb. der Mecklenb. Gesch. Thl. II. S. 146.
- 3) Sartorius Gesch. d. Hans. B. Thl. II. S. 91. ff.
- 4) Rudlofs Handb. d. Mecklenb. Gesch. Thl. II. S. 676. 949. Schröders Beschr. von Wismar. S. 162 f. Lüneburg ward schon i. J. 1289 in den Wendischen Bund aufgenommen; der Stadt Hamburg hingegen wird erst i. J. 1361 unter diesen Bundesgenossen erwähnt. Willebrands Hans. Chronik. Abth. III. S. 7.

Hätten uns doch die ältern Chronikenschreiber der Hansa überhaupt, oder der einzelnen besondern Städte, statt der ausführlichen Erzählungen von so vielen oft unbedeutenden Fehden, auch einige bestimmte Nachrichten von dem innern Gewerbszustande der Hansestädte, vorzüglich der Mecklenburgischen; von den Wirkungen desselben auf Kultur, Geldumlauf und Industrie im Innern des Landes und den übrigen Ortschaften desselben; von dem Verkehr mit den benachbarten Deutschen Provinzen u. s. f. aufbewahrt! An diesen fehlt es bey allen fast gänzlich. Die wenigen dürftigen Angaben dieser Art geben nur folgende Resultate. In den Seestädten war Brauerey und Mälzerey der wichtigste Zweig der Stadtnahrung, wodurch auch viele andere Gewerke wohlhabend wurden, da Bier und Malz einen großen auswärtigen Absatz hatten. Durch die Seestädte wurden indeß auch viele Produkte und Waaren des platten Landes und der Landstädte ausgeführt, in welchen der Handel und die Betriebsamkeit der erstern manche Kulturen und Gewerbszweige in Flor erhielten, welche sich mit dem Verfall des Bundes zum Theil gänzlich verlohren. So war z. B. in mehreren Gegenden Mecklenburgs der Hopfenbau und Hopfenhandel sehr beträchtlich. Bey Wismar wurden schon um das J. 1300 viele Plätze und Höfe dazu benutzt <sup>1)</sup>. Parchim, Sternberg, Schwerin und Crivitz hatten im 14 und 15 Jahrhundert einen bedeutenden Handel mit dem Hopfen, der in ihrer Gegend oder von ihren Bürgern selbst gebaut ward <sup>2)</sup>. Parchim, welches damals sehr blühend war, hatte einen beträchtlichen Absatz davon nach Lübeck, Wismar, Rostock und Stralsund <sup>3)</sup>. In Wismar, wie in mehreren Städten des Landes, war die Wollenwebererey ein altes und zum Theil sehr wichtiges Gewerbe. Jenes hatte in den frühern Zeiten der Hansa einige hundert Weber, verlohren aber den ehemaligen einträgli-

chen Tuchhandel seit den innerlichen Unruhen vom J. 1427, nach welchen er ganz in Verfall kam <sup>4)</sup>. Der Flachsbau und die Leinweberey ist überhaupt bey den Wenden und Slaven uralt, <sup>5)</sup> war auch in mehrern Gegenden Mecklenburgs beträchtlich, und Wismar soll insonderheit einen bedeutenden Leinwandhandel, sogar nach Spanien gehabt haben, doch kann dieser auch mit mehr anderer Deutscher Leinwand aus dem Brandenburgischen, Lüneburgischen u. s. f. getrieben seyn <sup>6)</sup>. Die Wolle gehörte ebenfalls zu den wigtigen Landesprodukten, welche häufig ausgeführt wurden; der Wismarische Wollhandel verlorh sich aber um 1690 ganz <sup>7)</sup>. Ueberhaupt ergiebt sich aus den allgemeinen Nachrichten hinlänglich, daß die Mecklenburgischen Hansestädte den Landhandel auf mehrere Art beförderten, obwohl in anderer Rücksicht nach den bestehenden Hansischen Grundsätzen und Vorschriften auch wieder einschränkten. Nicht blos im westlichen Theile des Herzogthums war ein lebhafter Verkehr mit den benachbarten Deutschen Ländern; überhaupt ging eine Menge nordischer Produkte auf mehrern Wegen nach Brandenburg und weiter, woher wieder manche einheimische Waaren zum auswärtigen Absatz nach den Seestädten kamen. Dies hörte in spätern Zeiten nicht blos mit dem Verfall der Hansa auf, sondern ward noch mehr durch die neuern Handels einschränkungen der Benachbarten, durch den veränderten Gang des Handels überhaupt, zum Theil auch durch manche örtliche Schwierigkeiten unterbrochen, oder wohl ganz unmöglich gemacht.

<sup>1)</sup> Schröders Beschreib. von Wismar. S. 169.

<sup>2)</sup> Latomi genealochron. in de Westphalen monum. ined. T. IV. S. 204f. Cartorius Gesch. d. Hans. Bundes Thl. II. S. 702. N., wo aus einem Hansischen Reces vom J. 1385 u. 1469 angeführt wird: „daß man wegen des schlechten und verdorbenen Hopfens an die Städte Parchim, Sternberg, Suerin und Erwige schreiben soll, welche diese

Klagen den ihnen benachbarten Städten und Dörfern Fund thun sollen, wo man vorzüglich Hopfen handelt, um darauf gute Aussicht zu haben, daß er ordentlich begadet werde, daß keine Ransken oder Blade darinn sind, sondern daß er rein nach den Städten gebracht werde, sonst soll er als falsch gerichtet werden."

- 3) Cordes Parchimische Chronik. Kap. 6. S. 43.
- 4) Schröders Beschreib. von Wismar. S. 169. 174.
- 5) Antons Versuch über d. alten Slaven. Thl. 1. S. 150. II. 99 f.
- 6) Schröders Beschreib. v. Wismar a. a. D.
- 7) Derselbe S. 167.

## §. 23.

An der Schifffarth und dem Seehandel in dem schönen Busen von Wismar nahmen in den ältesten Zeiten auch landeinwärts gelegene Städte Theil. Die Bürger der Stadt Schwerin erhielten von Herz. Heinrich dem Löwen i. J. 1170 <sup>1)</sup> die Freiheit, in dem Hafen von Wismar 2 große Schiffe (Koggen) und so viele kleinere zu halten, als sie wollten. Kais. Otto IV. bestätigte diese als ein Recht, das der Bischof von Schwerin von seinem ersten Sitz in der Stadt Mecklenburg hatte. In der Folge suchte man die schöne Lage von Wismar vorzüglich auch zu einer genauern Verbindung mit Lüneburg und dem Innern von Deutschland zu benutzen. Hätte man diese doch früher durch einen Wasserweg zu Stande zu bringen gesucht, ehe Lübeck die Steckenisfarth unternahm! Zeitig schon, wie die Fischerey und Schifffarth auf der Ostsee von Wismar anfang, entstand zwischen diesem und Lüneburg ein bedeutender Verkehr durch den Salzhandel, den die Kaufleute von Wismar über Boizenburg trieben <sup>2)</sup>. Das Lüneburgische Salz ging von da an in Menge nach den Häfen der Nord- und Ostsee. Der wichtige Heringsfang in der letztern und die Versendung des Salzes nach den nördlichen und östlichen Ländern, wo es immer häufiger gesucht ward, vermehrten

den Absatz fortbauend. Die Wismarischen Salzhandler befestigten auch den ehemals offenen Flecken Boizenburg zur Sicherheit ihrer Niederlagen und Transporte, und umgaben ihn mit Mauern. Sie ließen das Salz von Lüneburg zu Wasser dahin kommen, und brachten es zu Lande nach Wismar, wo es bey Scheffeln verkauft, dann aber zur Ausfuhr in Tonnen geschlagen ward<sup>3)</sup>. Wie die Lübecker mit dem Jahr 1391 die Steckenisfarth in Gang brachten, zogen sie den Salzhandel zwar größtentheils an sich; bey ihren öftern Streitigkeiten mit Lüneburg gieng er doch aber häufig wieder über Wismar.

<sup>1)</sup> S. dessen Stiftungsurkunde für das Bisthum Schwerin in Ungnad's Amoenitat. S. 126. ff.

<sup>2)</sup> de Westphalen monum. ined. T. IV. p. 900. Schröders Wismarische Erstlinge. S. 59 f. Koggen sind eine Art Seeschiffe, die auch als Kriegsschiffe bey den größern Unternehmungen gegen Dänemark, Schweden u. s. f. gebraucht wurden. S. Gerdes Sammlung von Schr. u. Urk. zur Meckl. Geschichte. St. 9. S. 50 f.

<sup>3)</sup> Latomi genealochron. in de Westphalen monum. ined. T. IV. S. 318. de Beehr rer. Mecklenburg. L. VIII. C. 33. p. 1758.

§. 24.

Daß man indeß die Vortheile eines durch das Land gehenden Handels von und nach einem sehr befahrenen Meere damals nicht verkannte, beweist der frühe und ernstliche Versuch, diesen von Wismar aus ins Innere von Mecklenburg und die benachbarten Gegenden durch eine Stromfarth zu erleichtern. Das erste Beispiel dazu gaben Lübeck und Lüneburg mit neuen Wasserwegen oder künstlichen Kanälen, um einzelne Handelszweige ganz an sich zu ziehen, oder die vielen Bölle zu umgehen, oder den Transport zu erleichtern, mit diesem aber auch den Raubburgen und Stapelrechten auszuweichen, die unsichere Landstraße und das Gebiet solcher

Herren, mit denen man fast stets in Fehden lebte, zu vermeiden. Zur Verbindung der Ilmenau und Elbe legten die Lüneburger im 14 Jahrhundert einen Kanal bey Lasrone an, um die Farth auf der Lesefe und Luhe bey Hope und den Eslinger-Zoll beim Zollen-spicker zu umgehen. Dieser versandete am Ende des 16ten Jahrhunderts bey einer großer Wasserfluth <sup>1)</sup>. Um das J. 1380 fingen die Lübecker an, den kleinen aber stark abfallenden Steckenigfluß durch sogenannte Stauschleusen so zu stemmen, daß er für ziemlich schwer beladene Flußbarken schifbar ward, und nun die Waaren zwischen Lübeck und Mölln mit Leichtigkeit hin und her gebracht werden konnten. Dies veranlaßte i. J. 1390 einen Vergleich zwischen dem H. Erich von Sachsen und der Stadt Lübeck zur Austiefung der Delvenau, die vom Möllnersee, welcher nun durch die Steckenig mit Lübeck vereinigt war, nach Lauenburg in die Elbe fließt, um von der letztern eine Wasser Verbindung mit Lübeck zu eröffnen. Der Herzog ließ selbst an der Austiefung arbeiten. Lübeck nahm ebenfalls Antheil, und bezahlte jenem noch überdem eine bestimmte Summe Geldes. Die Farth ward i. J. 1398 völlig eröffnet, und 30 Schiffe gingen damals von Lüneburg mit Salz, Kalk, u. a. Waaren nach Lübeck. Dadurch kam zugleich die erste Verbindung zwischen der Ost- und Nordsee durch die Elbe, auch ein größerer und leichter Verkehr für Lübeck mit Lauenburg, Lüneburg, Magdeburg, insonderheit die Elbe aufwärts nach Sachsen u. s. w., zu Stande. Ueberdem zogen die Lübecker damit den Handel mit dem Lüneburgischen Salze an sich, das nun weit wohlfeiler von der Elbe durch die Delvenau, den Möllnersee und die Steckenig nach Lübeck gebracht ward <sup>2)</sup>.

<sup>1)</sup> Krautz Gesch. der Lüneburg. Schaalfarth in den Annalen der Braunschweig. Lüneb. Kurlande. Jahrg. I. St. I. S. 61.

2) Becker's Gesch. der Reichsst. Lübeck. Thl. 1. S. 307 ff. Büsch's  
Geschichte der Hamburg. Handl. S. 16 f.

§. 25.

Der veränderte Gang des Lüneburgischen Salzhandels war für Wismars Verkehr im Großen und Kleinen ein bedeutender Verlust. Hier hatte man das Salz bisher Scheffelweise an Fremde verkauft und dann erst in Tonnen geschlagen, wobey Mehrere gewannen. Jetzt ward es schon von Lüneburg aus in Tonnen versandt, und die Fremden kauften es lieber in Lübeck<sup>1)</sup>. Wismar suchte daher, den alten Handelsweg auf ähnliche Art zu erleichtern; Lüneburg selbst aber ward aus andern Ursachen veranlaßt, dies ernstlich zu unterstützen. Das letztere suchte nemlich sich unabhängig von Lübeck zu machen, welches bey den öftern Streitigkeiten mit ihm sogleich den Salzhandel störte, daher man auf einen neuen leichtern Weg zur Ostsee dachte. Dazu kam, daß die Lübecker ihre neue Schiffarth auch zum Waarentransport auf der Ober-Elbe benutzten. Auf dieser wollte Lüneburg den beiden Städten Lübeck und Hamburg keine Schiffarth gestatten, weil es die Stapelgerechtigkeit für alle Waaren behauptete, die von Niedersachsen und dem obern Deutschland nach der Nord- und Ostsee, und von beiden wieder zurückgingen, so daß alle Land- und Seewaaren in Lüneburg umgeladen, und von dortigen Bürgern weiter gebracht werden sollten. Das letztere suchte daher zum Theil, die Waaren von der Ostsee über Wismar auf seinen Stapel zu ziehen, zum Theil aber auch wohl, durch eine Wasserarth sich des innern Handels von Mecklenburg zu bemächtigen. Am Ufer des Kanals sollten Niederlagen, sowohl für die eigenen Lüneburgischen Produkte, Salz, Kalk, Bier und Tuch, als auch für die Kaufmannsgüter, welche man aus dem südlichen Deutschland und Italien, ober landwärts

aus den Niederlanden zog, errichtet werden, um sie von diesen ins Mecklenburgische vertreiben und dafür rohe Produkte aus demselben zurück erhalten zu können, vorzüglich Holz, welches den Lüneburgern für ihre Siedereien und Kalkbrennereien so unentbehrlich, und damals in dem so sehr bewaldeten Mecklenburg und Lauenburg so häufig war. Ueberdem hatte man vielleicht die Absicht, beladene Schiffe von Lüneburg her durch den Kanal bey Wismar unmittelbar in die Ostsee gehen zu lassen, und so einen Seehandel zu treiben, den Hamburg den Lüneburgern damals die Elbe herab nicht gestatten wollte, da sie ihn doch vormals nach den Bremischen, Dithmarsischen und Holsteinischen Küsten getrieben hatten. Selbst an dem reichen Heringsfange in der Ostsee hätte Lüneburg vermittelst einer Kanalfarth nach Wismar um so leichter Theil nehmen können, da es ein so wichtiges Produkt dazu, das Salz, in solcher Menge hatte, welchem man damals die größten Vorzüge vor andern Salzarten zu diesem Gebrach zuschrieb.

Zur Ausführung ihres Plans trat die Stadt Lüneburg in Unterhandlungen mit dem H. Johann III. und H. Albrecht V. von Mecklenburg, und schloß mit diesen i. J. 1412 einen Vertrag, worin sie, außer der gesicherten Durchfuhr ihrer Waaren über Boizenburg, Gadebusch, Mölln u. s. f. bis Wismar, insonderheit auch die Erlaubniß erhielt, zum leichtern Transport des Salzes und anderer Güter nach und von Wismar Wasserwege zu graben, Schleusen zu bauen, an diesen nicht nur Niederlagen, sondern auch Befestigungen zur Sicherheit des Handels, und mäßige Zölle zur Bestreitung der Unterhaltungskosten anzulegen. Die Herzoge versprachen überdem, von ihrer Seite den Transport des fremden in Lüneburg nicht gesottenen Salzes von der Elbe her durch das Land nach der Ostsee nicht zu dulden<sup>2</sup>).

- 1) Latomi genealochron. in de Westphalen monum. inedit. rer. Cimbr. T. IV. p. 318.
- 2) Rudlofs Handb. d. Mecklenb. Gesch. Thl. II. S. 561. Krauts Gesch. der Lüneb. Schaalfarth. in d. Annalen der Braunsch. Lüneb. Kurlande. Jahrg. 1. St. 1. S. 65 ff.

S. 26.

Der angeführte Vertrag vom J. 1412 ist die Grundlage aller nachmaligen Verhandlungen zwischen den Herzogen von Mecklenburg und der Stadt Lüneburg. Die vorhandenen Gewässer, welche zu der neuen inländischen Schiffarth benutzt oder eingerichtet werden sollten, waren folgende: Aus dem Schaalsee, der sich im Amt Jarrentin auf  $3\frac{1}{2}$  Meilen in die Länge erstreckt, geht ein kleiner Fluß, die Schaale, in die Eude, mit welcher sie sich in der Gegend von Blücher vereinigt. Beide Flüße erhalten jenseits des Bandekower Sees den Namen Schwarzes Wasser, und fallen bey Wappau, welches zum Lüneburgischen Amt Blekede gehört, in die Elbe. Auf der andern Seite sollte aus dem Schaalsee ein Kanal bis zum Meerbusen von Wismar, oder durch diese Stadt angelegt werden <sup>1)</sup>. Mit der Ausführung dieses Plans, der schon im Anfange des 15 Jahrhunderts gemacht ward, zögerte es aber bis in die Mitte des 16ten. Wahrscheinlich widersetzten sich die Einwohner von Boizenburg, welche sich damals die Schiffarth auf der Eude allein zueigneten. Diesen versprach H. Albrecht von Mecklenburg daher i. J. 1422, daß keiner, der nicht zum Boizenburger Schifferamte gehörte, auf dem Schwarzen Wasser weiter, als bis zum Bandekower See fahren solle. In einem neuern Vertrage zwischen der Stadt Lüneburg und den Herzogen vom Jahr 1430 wurden beide, die Lüneburger und Boizenburger berechtigt, auf dem Wasserwege, den jene anlegen würden, in den Schaalsee und weiter

bis zur Ostsee zu schiffen, doch sollte keiner dem andern durch eine zu große Schiffszahl die Nahrung stören, und den Herzogen vorbehalten bleiben, das Gleichgewicht von Zeit zu Zeit zu bestimmen und herzustellen. Den Boizenburgern hingegen ward die Schifffahrt auf der Sude, oberhalb ihrer Vereinigung mit der Schaale, allein und mit Ausschließung der Lüneburger zugesprochen. Außerdem setzte man noch die nöthigen Zolleinrichtungen und Abgaben fest; den Lüneburgern versprach man die erforderlichen Bauholzlieferungen zu billigen Preisen, und aus den Herzoglichen Domänen die etwa vorhandenen Materialien zu Kanälen, Schleusen oder Flößen<sup>2)</sup>. Allein die Ausführung fand fortdauernd Schwierigkeiten, entweder wegen des Geldmangels und der innern Unruhen in Lüneburg, oder auch wegen der Streitigkeiten, welche die Ausbreitung der Reformation im 16 Jahrhundert veranlaßte. Die Lüneburger benutzten zwar den natürlichen Strom der Schaale, noch vor der Aufräumung desselben, zum Holzflößen, allein dies war nur eine Nebenabsicht, und ward ihnen gleichfalls von den Boizenburgern oft streitig gemacht. Es mußte daher immer von neuem unterhandelt, die schon wirklich zugestandene Freiheit oft durch neue Verpflichtungen und Leistungen erworben werden, wie in den Jahren 1470 und 1479 durch eine Anleihe von 600 Gulden, und i. J. 1491 durch ein jährliches Schutzgeld von 200 Mk. Lübis, oder i. J. 1506, da auch Lübeck mit in die Verbindung getreten war, durch ein Hufschlagsgeld von 400 Mk. Lübis. Dennoch fanden sich immer neue Schwierigkeiten, und erhielt das Boizenburger Schifffamt in den J. 1510, 1531 und 1544 wieder Privilegien zur ausschließlichen Schifffahrt auf der Sude. Die Boizenburger widersetzten sich daher der Ausführung noch in den folgenden Jahren bis gegen die Mitte des 16 Jahrhunderts, und bestritten den Lü-

neburgern überhaupt jede Schiffarth auf der Sude, durch welche sie doch nur allein in die Schaale kommen konnten, bis die Mecklenburgischen Landesherren diese Widersehung endlich durch eine Vermittelung hoben <sup>3)</sup>).

<sup>1)</sup> Krauts Gesch. der Schaalfarth, a. a. D. St. 1. S. 67. 68 ff.

<sup>2)</sup> Derselbe St. 2. S. 12 ff. vergl. mit Rudlofs Meckl. Gesch. Thl. II. S. 613 ff. 680 f.

<sup>3)</sup> Rudlof a. a. D. Thl. II. S. 990. Kraut a. a. D. S. 14 f.

§. 27.

Die so lange besprochene und immer wieder vereitelte Anlage kam indeß doch endlich zwischen den Jahren 1550 und 1560 zu Stande. Man legte 15 Schleusen auf der Schaale an, leitete Bäche hinein, grub Krümmungen ab, und eröffnete damit folgende Fart h aus dem Schaalsee in die Elbe: Aus dem Schaalsee unter der Zarrentiner Brücke durch bis auf die Schaalmühle, auf Kolzin, bey Rogeln vorbei, Witkow, Bennin, die Schildmühle, auf das Breite-Wasser, Bengersdorf, Wibendorf, die Zarrendorfer Brücke, Blücher wo die Schaale in die Sude fällt, den Wandekower See, das Schwarze Wasser, und bey Wappau in die Elbe. Herzog Johann Albrecht von Mecklenburg bestätigte im J. 1561 den 10. Jul. in einer neuen Urkunde das Privilegium der Lüneburger vom J. 1412, setzte diese wirklich in Besiß, machte aber noch folgende Anordnungen: 1) von den durchgehenden Gütern sollte ein Herzoglicher Zoll gehoben werden, doch mit Erneuerung der den Lüneburgern schon vormals zugesicherten Zollfreiheit für die eigenen Güter der Stadt, wovon indeß doch das Salz ausgenommen war. 2) Der Stadt Lüneburg ward zum Ersatz für die aufgewandten Kosten die Hälfte eines andern zu Kolzin angelegten Zolles zugestanden. 3) Die Ausfuhr von Eichen- oder

Buchen Mastholz ward verboten, allein nachmals wieder freigegeben.<sup>1)</sup>  
 — Daß man wirklich die Absicht gehabt habe, den letztern Theil dieses Wasserweges, oder den Kanal vom Schaalsee bis nach Wismar, gleichfalls auszuführen, beweist der in Lüneburg noch vorhandene Entwurf zu einer Zollrolle von den Kaufmannsgütern, die auf diesem sowohl nach Wismar gehen, als auch von da zurückkommen würden. Unter diesen sind eine Menge von Nordischen, Deutschen und Indischen Handelswaaren aufgeführt. Gewiß war dabey auf einen bedeutenden Zwischenhandel gerechnet, den man von und nach Deutschland und der Ostsee über Wismar, oder in Verbindung mit dem letztern in Gang zu bringen hofte<sup>2)</sup>. Diese Absicht erreichte man aber nicht. Kaum war die Farth bis zum Schaalsee vollendet, so widersprach der Herzog von Lauenburg wegen seiner Rechte an dem letztern; ein Lauenburgischer Vasall wegen seiner Fischerey in demselben; auch der Herzog Administrator und das Stifte Raseburg widersetzten sich. Endlich machten noch die Lübecker i. J. 1588 einen Entwurf zur Vereinigung des Raseburger Sees mit dem Schaalsee, um von der Trave her in diesen zu kommen; allein die Raseburger widersetzten sich der Anlage, und sie blieb auch unvollendet. — Für die Lüneburger beschränkte sich nun die ganze Benutzung ihrer so mühsam angelegten Kanalfarth auf den Brennholzhandel, über welchen diese doch auch sehr bald wieder mit den Voßenburgern in Streit geriethen, der oft verglichen, aus mancherley Ursachen aber schnell wieder erneuert ward. Wahrscheinlich unterbrach der dreißigjährige Krieg diese Schifffarth ganz. Noch vor dem Ende dieses Krieges suchten zwar die Hamburger vermittelst des erstern den Holzhandel aus dem Mecklenburgischen an sich zu ziehen, allein sie wurden doch von den Lüneburgern bald wieder verdrängt, und diese trieben ihn darauf noch eine Zeit lang sehr lebhaft. Ein Lüneburger machte i. J. 1669 mit einem Bürgermeister in Wismar noch einen

Versuch, die Schaalfarth zum Salztransport zu benutzen, das Salz durch diese bis Rosdorf, von da auf der Aare bis Wismar, und von hier aus nach Schweden zu versenden, dann aber auf eben diesem Wege Kaufmannsgüter und schwedische Producte zurückzuführen; allein die Berechnung der Kosten fiel zu nachtheilig aus, die Unternehmung unterblieb daher. Die Schifffarth auf der Schaale ward ebenfals immer schwächer, so daß man i. J. 1670 nur noch Holz flößen ließ, da man den Transport in Fahrzeugen zu kostbar fand, weil aller übrige Handel wegfiel und es an Rückfracht fehlte. Man ließ deshalb auch mehrere Schleusen eingehen, so daß nur noch 5 übrig sind, die man nebst dem Zollwesen noch erhält; allein der Holzhandel ist unbedeutend, da die benachbarten Waldungen ziemlich erschöpft sind<sup>3)</sup>.

<sup>1)</sup> Kraut's Gesch. der Schaalfarth a. a. D. St. 2. S. 16 f.

<sup>2)</sup> Kraut, ebendas. S. 17 ff.

<sup>3)</sup> Kraut, ebendas. S. 25 ff.

#### §. 28.

Eine andere wichtige Unternehmung zur Benutzung der vortreflichen Lage von Wismar an der Ostsee und in der Nähe fluszreicher Deutscher Provinzen war die Anlage einer Kanalfarth durch das Mecklenburgische aus der Elbe zum Schweriner See und von diesem nach Wismar zur Ostsee, welche die Vollenbung der bisher beschriebenen sogenannten Schaalfarth bis Wismar verhinderte. Den ersten Entwurf dazu, auch wahrscheinlich den Anfang damit, machte der Herzog Magnus i. J. 1480, allein der Geldmangel und die großen Streitigkeiten mit Rostock verhinderten die Ausführung<sup>1)</sup>. Sein Sohn, H. Albrecht, ließ mit Beihülfe des Raths zu Wismar einen Kanal bei Hohen:Wieckeln (den Schifgraben) aus dem Schwerinischen in den Losser oder Lossner See ziehen, welcher durch drey Berge geführt werden mußte, und

Schleusen anlegen, allein aus Mangel an Geld, und an Unterstützung von Seiten des ältern Bruders, H. Heinrich, konnte der Plan nicht ausgeführt werden, da der letztere lieber eine Schiffarth auf der Nebel von Güstrow ab in die Warnow nach Rostock zu Stande bringen wollte <sup>2</sup>). H. Albrechts Söhne, die H. H. Johann Albrecht und Ulrich vereinigten sich darauf im J. 1567 zur gemeinschaftlichen Fortsetzung und Vollendung der Schiffarth von Wismar durch den Schweriner See in die Elbe. Die Ausführung übertrugen sie dem Mathematiker Stella von Siegen, den die Lüneburger hingesandt hatten, die Gegend aufzunehmen. Der Stadt Lüneburg selbst war diese neue Wasserarth vortheilhaft, so wohl wegen des Handels auf Wismar, als auch zur weitem Ausbreitung ihres Holzhandels außer der Gegend ihrer Schaalfarth, da der neue Kanal durch sehr holzreiche Distrikte geführt werden sollte <sup>3</sup>). Bey der vorläufigen Untersuchung durch die Herzoglichen Räte waren auch 2 Rathsglieder aus Wismar gegenwärtig. Allein die Ausführung sowohl, wie die Kosten wurden wieder durch Nebenumstände erschwert. Der Kurfürst Joachim von Brandenburg und dessen damaliger Hauptmann zu Lenzen, Dietrich von Quisow, wollten die Farth auf dem Brandenburgischen Theile der Elbe nicht gestatten. Man mußte daher i. J. 1568 einen neuen Kanal von mehr als zwey Deutschen Meilen (die neue Elbe) von Dömitz bis in die diesseitige Elbe bey dem Flecken Eldena graben, und diesen mit 10 Schleusen versehen, weil der Wasserstand der Elbe 22 Ellen höher war. Dieser Kanal ward im J. 1572 vollendet. Die Farth auf demselben eröffnete das erste Schiff, welches vom 9ten bis 11ten August von Schwerin ab nach Dömitz durchging. Dies war aber nur ein Theil, der sogenannte erste Strich des ganzen inländischen Wasserweges, der von Wismar ab bis zur Elbe geführt werden sollte <sup>4</sup>).

- 1) Frank's altes und neues Mecklenb. Buch VIII. S. 174.  
 2) Kraut's Gesch. der Schaalfarth, a. a. D. St. 2. S. 21. Pötters  
 neue Samml. Mecklenb. Schr. u. Urk. St. IV. S. 25. 28. Frank's  
 alt. u. neues Meckl. B. IX. S. 207. 215.  
 3) Kraut a. a. D. S. 21 f.  
 4) Vergl. Rudlofs Mecklenb. Gesch. Thl. III. S. 294. Kraut's Gesch.  
 der Schaalfarth a. a. D. S. 21. Pötters Saml. St. IV. S. 26. de  
 Westphalen monum. ined. T. IV. p. 529.

§. 29.

Einer Erklärung des Herz. Joh. Albrecht, in seinem Testament, zufolge sollte diese Schiffarth nicht nur bis Wismar fortgesetzt, sondern ausserdem noch eine andere von der Elbe durch die Stör über Parchim, Lübz, Plau, Eldenburg, durch den Plauer, Malchower und Müritz See, nach Mirow, Fürstenberg, in den Stolper See, (aus welcher die Havel bey Spandau vorbeht, wo sie die Spree aufnimmt, über Potsdam, Brandenburg, Rathenow und Havelberg zur Elbe geht) damit in Verbindung gesetzt werden, um auf der einen Seite eine innländische Schiffarth zwischen der Ost- und Nordsee, auf der andern aber einen Wasserweg durch das Brandenburgische vermittelst der Spree zur Elbe zu erhalten. Ueberdem gehörte auch die Aufräumung der Nebel und Vollandung einer Farth zwischen Güstrow und Rostock zu dem großen Plan, den inländischen Handel überall zu beleben und erweitern <sup>1)</sup>. — Von der erstern, oder der Kanalfarth nach Wismar sollte nun der zweite sogenannte Strich, der einen Weg von 18 Meilen zu Wasser betrug, (zu Lande hingegen nur 10 Meilen, daher man auch noch verschiedene Krümmungen durchstechen wollte) von Eldena auf dem natürlichen Strom der Elbe über Grabow, Neustadt, zum Hengewische, die Stör hinauf bis in den Schweriner See, und über diesen nach Wicheln oder Hohen-Wicheln gehen. Hier am Ende des Schweriner Sees sollte der dritte

Strich anfangen, und zum Iostner See über Modentin, Mecklenburg und Rosenthal nach Wismar, von hier aber durch die Stadt selbst, oder neben derselben in das Wismarsche Haf geführt werden. Von diesem letztern war während der Regierung des H. Albrecht schon ein Theil, nemlich der Schiffgraben, aus dem Schweriner zum Iostner See vollendet. Die Höhe des ganzen Wasserfalles vom Schweriner See an bis zum Meerbusen von Wismar berechnete man zu 68 Ellen; die Länge des Weges aber zu 54 Morgen, 11 Ruthen und 4 Ellen. Ueber die Arbeiten an dem zweiten Strich berathschlagten die Stände zwar auf dem Landtage im J. 1575; es kam aber zu keinem Beschluß; sie wollten oder konnten keine Beiträge bewilligen. H. Ulrich II, Bruder des verstorbenen H. Joh. Albrecht I, und Vormund der H. H. Johann und Sigismund August, ließ indeß doch im Frühjahr 1577 bei Wiecheln die Arbeit wirklich anfangen, und sie auch fortsetzen, so daß man mit dem J. 1582 schon bis nahe an Wismar kam. Dennoch weigerten sich die Stände i. J. 1583 auf dem Landtage, zu der gänzlichen Vollendung etwas beizutragen. <sup>2)</sup> — Fast in allen vorhandenen Nachrichten späterer Schriftsteller wird als ausgemacht angenommen, daß seitdem nichts weiter geschehen, und der Kanal unvollendet geblieben sey. Um das J. 1720, wie von Beehr sein Geschichtswerk schrieb, <sup>3)</sup> scheint die ganze Anlage zum Theil schon so vergessen gewesen zu seyn, daß dieser daher nur sehr unvollständige und unrichtige Angaben davon lieferte. Der Kanal ward aber wirklich vollendet, und i. J. 1594 eröffnet, indem ein Schiff mit Salz beladen von Lüneburg aus durch denselben grade nach Wismar ging. Allein der Theil desselben zwischen dieser Stadt und Wiecheln ward bald wieder schadhafft, da die Erde, wegen des Sandbodens, anfang, nachzuschiefen. Wismar ließ sich die Ausbesserung nicht genug angelegen seyn, ungeachtet man

von Lüneburg aus einigemal darum anhielt, und sich auch zu einer Geldhülfe erbot <sup>4)</sup>).

- <sup>1)</sup> Klüvers Beschreib. des Herz. Mecklenb. Thl. III. St. 2. Anhang II. S. 135 f. enthält dieses Testament, in welchem vorzüglich folgende Stelle bemerkt zu werden verdient: „und aber solches Werth — — zu gemeines Landes Wolfarth, auch Beförderung der Gewerb, Handthierung und Kaufmannschaft, insonderheit aber den armen Bawerleuten uff dem Lande, die sonst vielfeltige und weite Fuhren in den Aemthern, und ihren Junkhern, mit Versäumnuß ihrer Hausnahrung und Verderbung ihrer Pferde thun müssen, zu merklicher Erleichterung solcher Beschwehrung gereichen thut: So sollen demnach unsere Söhne mit allem Fleiß darauf Sichten und Trachten, auch an Nichts erwinden lassen, was an denselbigen Schiffarthten allbereit gefertigt ist, in ganghaftigen bawlichen Wesen erhalten“ u. s. f. S. auch Pötters Saml. St. IV. S. 27 f.
- <sup>2)</sup> Pötters Saml. Mecklenb. Schriften u. Urk. St. 4. S. 29. Francks altes und neues Mecklenb. B. X. S. 261. B. XI. S. 35.
- <sup>3)</sup> de Beehrer. Mecklenb. I. VIII. c. 1.
- <sup>4)</sup> Krauts Gesch. der Schaalfarth, a. a. D. St. 2. S. 20 ff. nach einer Angabe in der Lüneburgischen Chronik von Elvers, der in der ersten Hälfte des 16 Jahrh. Bürgermeister und Syndikus in Lüneburg war.

### §. 30.

Da schon gleich im Anfange die Unterhaltung und Ausbesserung dieser schönen Anlage vernachlässigt ward, so kann man keine ernstliche Benützung und keine lange Dauer derselben erwarten. Der Geldmangel, die bald darauf folgenden schrecklichen Cräußnisse des dreißigjährigen Krieges, der nachmalige Verlust von Wismar und andere Ursachen bewirkten in kurzer Zeit den gänzlichen Verfall derselben. In dem Erbvergleich der H. H. Adolph Friedrich I und Johann Albrecht II vom J. 1621 wird des Kanals noch ausdrücklich erwähnt <sup>1)</sup>. Wie die Landestheilung zwischen beiden völlig geendigt

war, scheint H. Adolph Friedrich wirklich den Anfang gemacht zu haben, die Kanalfarth über Iossen, Martentin, Mecklenburg, Metelstorf, Rathgenhof und den Fischerteich bis Wismar wieder herzustellen<sup>2)</sup>, aber auch dies ward durch den dreißigjährigen Krieg unterbrochen, der wahrscheinlich alles völlig vernichtete. Die Eroberung von Mecklenburg, und die Unternehmungen, welche von hier aus auf die Ostsee entworfen wurden, hätten indeß bald die wirkliche Ausführung des ehemaligen Plans zu einer Schifffarth zwischen der Nordsee, durch die Elbe, und der Ostsee über Wismar, so wie von dieser zurück, veranlaßt. Der H. Albrecht von Waldstein ließ die bisherigen Anlagen untersuchen, und einen Ueberschlag der Kosten ihrer Wiederherstellung machen. Die Kommissarien, welche sich damit beschäftiget hatten, erklärten: wenn der erforderliche Aufwand gemacht würde, so könnten nicht nur kleine Schiffe von 20 Last, wie ehemals, sondern auch größere von 50 bis 60 Last, wie die Hamburgischen auf der Elbe, durch diesen Kanal gehen; doch müßten die letztern, vorzüglich aufwärts, von Pferden oder Menschen gezogen werden, daher nicht nur die Wiederherstellung der Schleusen, sondern auch die Anlage von Dämmen (oder eines Leinpfades) nöthig sey<sup>3)</sup>. Allein Waldsteins Entlassung aus dem Oestreichischen Dienst, der Fortgang des unglücklichen Krieges und andere Vorfälle unterbrachen jene Entwürfe. Mehrere nachtheilige Umstände erschwerten auch in der Folge die Wiederherstellung dieser Kanäle oder innländischen Schifffarth immer mehr; man achtete ihrer späterhin wenig, und schien sie endlich sogar ganz zu vergessen. Auf dem Landtage des J. 1723 kamen zwar Verhandlungen darüber vor; <sup>4)</sup> auch singen auf dem Landtage zu Malchin im J. 1724 neue Verhandlungen zwischen den Herzogen und Ständen über die „bekannte Kanalsache zu Wien, ein dem Lande höchst nutzbares und heilsames Werk; über Aufräumung des Kanals an allen benöthigten

Orten" u. s. f. an, allein ohne Erfolg. Eben so wenig kam es bey der Fortsetzung dieses Landtages zu Rostock i. J. 1725 zu wirklichen Beschlüssen darüber <sup>5)</sup>.

Die weitere Erörterung der großen Vortheile einer solchen Kanalgarth von Wismar aus durch das Land zur Elbe, (vorzüglich in Verbindung mit dem großen für die südlichen Gegenden des Herzogthums entworfenen Kanal, dessen baldige Ausführung jeder Patriot sehnlich wünscht) für die Beförderung der inländischen Kultur und städtischen Gewerbe sowohl, als auch für den Handel der Stadt Wismar insonderheit, muß der Verfasser einer andern Gelegenheit vorbehalten. Dann wird er auch von manchen schätzbaren Beiträgen Gebrauch machen, um die er sich vor der Ausarbeitung dieser Schrift vergebens bemühet, die ihm aber nach dem Abdruck des Haupttheils zugesandt wurden, und deren mehrere ihm gütigst versprochen sind. Mögten diese Vogen überhaupt dazu dienen, an Ort und Stelle sorgfältigere Untersuchungen vorzunehmen, und Sachkundige veranlassen, dem Verfasser ihre Bemerkungen, Beiträge und Berichtigungen gütigst mitzutheilen, von denen er gewiß den dankbarsten, das heißt, gemeinnützigsten Gebrauch machen wird. —

1) Klüver's Beschreib. von Mecklenb. Th. III. St. 2. S. 29 f. Gerdes Samml. Meckl. Schr. u. Urk. St. 4. S. 337.

2) Klüver a. a. D. Th. II. S. 610.

3) Pötkers Samml. St. IV. S. 30 ff. Franck. B. XIII. S. 76. 82.

5) Franck. B. XVII. S. 270 f.

4) Klüver a. a. D. Thl. V. S. 503 f. Franck. B. XVII. S. 300.





Orten" u. s. f. an, all  
der Fortsetzung dieses  
Beschlüssen darüber 5).

Die weitere Ent-  
wurf von Wismar  
Verbindung mit dem  
thums entworfenen Ka-  
sehnlich wünscht) für d  
städtischen Gewerbe sow  
mar insonderheit, muß  
halten. Dann wird er a  
machen, um die er sich  
bemühet, die ihm abe  
wurden, und deren me  
diese Vogen überhaupt  
Untersuchungen vorzune  
Verfasser ihre Bemerk  
mitzutheilen, von denen  
nützigsten Gebrauch mach

- 1) Kläver's Beschreib.  
Samml. Meckl. Schr.
- 2) Kläver a. a. D. Th.
- 3) Pötkers Samml. S.
- 5) Franck. B. XVII. S.
- 4) Kläver a. a. D. Th.

g. Eben so wenig kam es bey  
Rostock i. J. 1725 zu wirklichen  
offen Vortheile einer solchen Ka-  
s Land zur Elbe, (vorzüglich in  
südlichen Gegenden des Herzog-  
aldige Ausführung jeder Patriot  
g der inländischen Kultur und  
für den Handel der Stadt Wis-  
einer andern Gelegenheit vorbe-  
n schätzbaren Beiträgen Gebrauch  
rbeitung dieser Schrift vergebens  
druck des Haupttheils zugesandt  
igst versprochen sind. Mögten  
an Ort und Stelle sorgfältigere  
Sachkundige veranlassen, dem  
lage und Berichtigungen gütigst  
dankbarsten, das heißt, gemein-

Th. III. St. 2. S. 29 f. Gerdes  
S. 337.

Franck. B. XIII. S. 76. 82.

Franck. B. XVII. S. 300.

