

Die Memel als Handelsstraße Preußens nach Osten

Von Kurt Forstreuter

Gräfe und Unzer · Verlag · Königsberg Pr.



E 914 I

Die Memel
als Handelsstraße
Preußens nach Osten

Von Kurt Forstreuter

1931

Gräfe und Unzer · Verlag · Königsberg Pr.

1934:638

CZYTELNIA REGIONALNA IV.9 krajpedo.

35244



128249 /A6106

2338



Inhalt

	Seite
Die natürlichen Grundlagen	7
Die rechtlichen Grundlagen	14
1. Die Verträge	14
2. Die Zölle	19
3. Die Handelsstraßen	26
4. Das Kownoer Stapelrecht	33
5. Das Königsberger Stapelrecht	37
Memel und der Memelhandel	44
Die Stromschiffahrt	54
Die Waren	59
1. Der Holzhandel	64
2. Der Fischhandel	67
Die Kaufleute	68
Der Handel mit Rußland	74
Die Gesamtentwicklung	81
Der Personenverkehr	85
Exkurs: Litauen und der Weichselhandel	87

Anhang: Tabellen

1. Warenverkehr zwischen Danzig und Litauen 1473	90
2. Zolltaxe von Labiau und Kuckerneese 1527	91
3. Zoll in Tapiau	92
4. Fährgeld und Pfundzoll in Memel	95
5. Zollbeträge in Labiau	96
6. Warenverkehr in Labiau 1552	97
7. Warenverkehr durch Labiau nach Königsberg, 1674, 1676	100
8. Warenverkehr durch Labiau von Königsberg, 1674, 1676	104
9. Orte des Memelhandels, 1674, 1676	106

Kartenskizzen:

Verkehrswege im Memelstromgebiet.
Wasserwege der Memelniederung.

Einleitung

Unter den durch neue Grenzen zerschnittenen Verkehrslinien nimmt die Memel insofern eine besondere Stelle ein, als an der Wilnagrenze noch überhaupt kein Verkehr möglich ist. Der einst blühende Memelhandel ist für den Osten ein zerstörtes Gebiet.

Dieser unnatürliche Zustand ist nicht ohne Beispiel in der Geschichte. Schon einmal hat ein chronisch gewordener Kriegszustand die natürliche Straße des preußisch-litauischen Handels gesperrt und den Handel aus Litauen und Weißrußland im Norden nach Riga, im Süden nach dem polnischen Weichselgebiet getrieben. Das war zur Zeit der Kreuzzüge des Deutschen Ordens gegen das heidnische Litauen im 13. und 14. Jahrhundert. Erst mit der Bekehrung Litauens (1386) und der Grenzbestimmung im Frieden vom Melnosee (1422) hat die Memel ihre internationale Bedeutung als Großschiffahrtsstraße erlangt. Die folgenden drei Jahrhunderte sind die Blütezeit der Memelschiffahrt und des preußisch-litauischen Handels. Sie soll im folgenden dargestellt werden.

Für das Mittelalter gibt es bereits mehrere Teildarstellungen. Die Dissertation von Johann Remeika (Kiel 1926) über den „Handel auf der Memel vom Anfang des 14. Jahrhunderts bis 1450“ gibt nur die Anfänge. Die folgende Zeit bis zum Ende des hansischen Kontors in Kowno ist durch Danziger und hansische Geschichtschreiber, wie Hirsch¹⁾, Simson²⁾ und Stein³⁾, vom hansischen Standpunkt aus dargestellt. Zu diesen Arbeiten kann die folgende nicht unwesentliche Ergänzungen bringen. Sie sieht den Gegenstand zudem von anderer Seite: nicht von der litauischen, auch nicht von der Danziger und hansischen Seite, sondern im Hinblick auf die Politik des Deutschen Ordens, der, wie überall in Preußen, so auch auf diesem Gebiet die Grundlage für eine segensreiche kulturelle Entwicklung geschaffen hat und mehr noch plante als er vollbringen konnte.

Auch für die folgende herzogliche Zeit blieb dieser Gesichtspunkt entscheidend. Nicht die Organisation des Handels wurde dargestellt, sondern der Handelsverkehr in seinen natürlichen und rechtlichen Grundlagen.

Die zeitliche Begrenzung durch das Jahr 1700 ist nicht allein ein äußerliches vorgefaßtes Ziel, es ist ein tieferer Einschnitt. Durch

¹⁾ Th. Hirsch, Handels- u. Erwerbsgesch. Danzigs unter d. Herrschaft d. Deutschen Ordens, Lpz. 1858.

²⁾ Gesch. d. Stadt Danzig. Dzg. 1913 ff.

³⁾ Vom deutschen Kontor i. Kowno, Hans. Gesch. Bl. XXII (1916). Einleitung z. Hans. Ub. XI, S. XXV.

den Nordischen Krieg wurde Rußland Ostseemacht und zog einen großen Teil des bisher nach Königsberg gehenden Handels in seine Häfen. Auch in Preußen begann mit Friedrich Wilhelm I. eine neue Wirtschaftspolitik, die von Friedrich dem Großen fortgesetzt wurde. Die preußische Monarchie, bisher ein loses Konglomerat von Einzelterritorien, wurde ein festes Gebilde. Die erste Teilung Polens brachte Preußen 1772 die räumliche Verbindung mit dem Mutterlande, und der Handelsvertrag mit Polen von 1775 führte auch in der Provinz Preußen Grenzzölle ein, während es vorher nur Wasserzölle gab. Von 1775 an ist auch eine Statistik des Verkehrs auf den Landstraßen, nicht allein auf dem Memelweg, möglich.

Die Zeit des Herzogs Albrecht hat eine leider mißglückte Darstellung gefunden in der Dissertation von H. Nowak über „Die preußisch-litauischen Handelsbeziehungen zur Zeit Herzog Albrechts“ (Königsberg 1922 Masch.-Schr.). Es ist vielleicht nicht Schuld des Verfassers, daß er sehr wichtige Akten des Königsberger Archivs, auf das er sich grundsätzlich beschränkte, nicht benutzt hat. Es sind dies die Akten über den Labiauer Zoll und über die litauischen Grenzen und Zölle (E. M. 142c und 91g). Ungedruckte Quellen in noch nicht vollendetem Ordnungszustand konnten wohl übersehen werden. Aber auch über das Königsberger Stapelrecht hätte Nowak aus den Königsberger und Danziger Akten zu einer anderen Einsicht kommen müssen als derjenigen, die er aus den tendenziösen Streitschriften des 18. Jahrhunderts herauslas. Er hätte auch nur den treffenden Ausführungen in den von ihm selbst zitierten Arbeiten Rachels zu folgen brauchen. Ferner hat Nowak die Tapiauer Zollrechnungen gar nicht, die Labiauer Rechnung von 1552 nicht genügend ausgenutzt, denn er verzichtet ganz auf eine Statistik der Warenmengen.

Viele Hinweise boten die kürzlich erschienenen Arbeiten zur polnischen Handelsgeschichte des 16. Jahrhunderts von E. R. Rath⁴⁾ und R. Rybarski⁵⁾. Als Vergleichsmaterial ebenfalls wichtig waren die Arbeiten über den Dünahandel im Mittelalter von Schröder⁶⁾ und die großangelegte Deutsch-Russische Handelsgeschichte des Mittelalters von L. K. Goetz⁷⁾.

Als Quellen dienten, neben den gedruckten preußischen, livländischen, hansischen und litauischen Urkunden und Akten⁸⁾ die Akten der Staatsarchive in Königsberg, Danzig und Berlin sowie in den Stadtarchiven Königsberg und Memel. Ungedrucktes außer-

⁴⁾ D. Weichselhandel im 16. Jh. Diss. Marbg. 1927.

⁵⁾ Handel i Polityka handlowa Polski w XVI. stuleciu. Bd. I—II. Posen 1928—29.

⁶⁾ Hans. Gesch. Bl. 1917, S. 23—156.

⁷⁾ Lübeck 1922. Ders., Deutsch-russ. Handelsverträge i. Mittelalter (1916).

⁸⁾ Unter den fremden Quellen sind besonders wichtig die seinerzeit von der russischen Archivverwaltung herausgegebenen „Akty“ der Wilnaer archäografischen Kommission (zitiert „Akty“).

preußisches Material ist nicht benutzt. Wegen seiner Zerstreuung auf verschiedene Staaten mit teilweise noch nicht fester archivalischer Organisation sind sie dem deutschen Benutzer nicht immer leicht zugänglich. Bei der oben ausgesprochenen Beschränkung des Themas konnte das litauische Material auch entbehrt werden, denn über die Grundsätze der preußischen Handelspolitik und über die Tatsachen des Handelsverkehrs geben die Akten namentlich des Königsberger Staatsarchivs guten Aufschluß. Die preußisch-litauische Handelsgeschichte kann erst geschrieben werden, wenn über die kaufmännische und überhaupt wirtschaftliche Verfassung der beiden Länder durch Einzeluntersuchungen mehr Klarheit geschaffen ist.

Die Archivsignaturen beziehen sich, falls die Angabe des Archivs fehlt, auf das Staatsarchiv Königsberg. — G. St. A.-Geheimes Staatsarchiv Berlin.

Die natürlichen Grundlagen

Die Mündung eines Flusses ist für den Handel auf diesem Flusse stets eine entscheidende, oft die wichtigste Stelle. Wenn bis in die Gegenwart nicht das Memeler Tief, das man im Mittelalter als die Mündung der Memel ansah, der belebteste Zufahrtsweg zur Memel war, so liegt es daran, daß man dem Kurischen Haff, in das die Memel mündet, einen zweiten, künstlichen Zugang zur See geschaffen hat: den Schiffahrtsweg durch die Deime, den Pregel und das Frische Haff.

Die Frage, ob die Kurische Nehrung außer dem Memeler Tief noch andere Tiefs gehabt habe, interessiert nur den Vorgeschichtler. Selbst das Sarkauer Tief hat als Schiffahrtsstraße im Mittelalter nicht mehr bestanden. Die Angabe von Schlicht in seinem Buche über die Kurische Nehrung⁹⁾, daß noch ein Landtag in Elbing 1597 über die Zeise des Tiefs in Sarkau verhandelt habe, beruht gewiß auf einem Mißverständnis, denn wir haben aus jener Zeit schon genaue Karten, die kein Tief mehr verzeichnen. Im Jahre 1480 wurde in Pr.-Holland und Elbing über eine Zeise verhandelt, die zur Verdämmung der Ausrisse in Sarkau und Pillau dienen sollte. Ebenso waren in den Jahren 1422 und 1441 große Dammarbeiten bei Sarkau nötig. Es war ein ungewöhnlicher, Besorgnis erregender Zustand, wenn bei Sarkau die See über die Nehrung ins Haff ging, wie im Jahre 1509, oder wenn gar, wie 1630, die Ausrisse so groß waren, daß man mit großen Booten aus der See ins Haff hätte fahren können. Was immer wieder zur Verschüttung dieses Tiefs zwang, das war die Notwendigkeit, die Heeresstraße nach Livland über die Nehrung offen zu halten.

Wenn der Mensch diesen natürlichen Zugang des Haffs zur See verbaute, so hat er dafür dem Verkehr aus dem Haff den Weg nach Süden geöffnet. Die Entstehung des Deimelaufes ist bereits von Zweck untersucht worden¹⁰⁾. Einige Feststellungen Zwecks sind jedoch zu berichtigen oder zu ergänzen.

Für die Behauptung, die Deime sei bereits seit dem 13. Jahrhundert als Schiffahrtsstraße benutzt worden, kann Zweck erst aus den Jahren 1377 und 1379 Belege beibringen. Tatsächlich hat der Orden bei seinen Kriegszügen nach Litauen schon früh die Memelwasserstraße benutzt, so 1275 und 1313, aber keine mittelalterliche Quelle erwähnt damals die Deime. Der erste sichere Beleg für die Deimeschiffahrt liegt vor in dem von Ziesemer herausgegebenen Großen Amterbuch¹¹⁾, in dem zuerst ein Ragniter Inventar von

⁹⁾ Kbg. 1927, S. 12.

¹⁰⁾ Altpr. Mon.-Schr. 1896, S. 110 ff.

¹¹⁾ Danzig 1921.

1374 und zuletzt ein Balgaer Inventar von 1412 die Deimeschiffe erwähnt, Schiffe, die für den flachen Deimestrom besonders eingerichtet waren. Wenn diese Schiffsart später nicht mehr vorkommt, so vielleicht deshalb, weil die Stromverbesserungen, die mehrfach, wie 1395 und 1418, bezeugt sind, auch größeren Schiffen die Fahrt auf der Deime ermöglicht haben.

Das Deimetal, als Urstromtal, bestand schon immer. Aber die Deime als Schifffahrtsstraße ist erst durch den Menschen geschaffen worden. In Urkunden von 1376 und 1382 wird die alte Deime erwähnt sowie der alte Deimegraben und der neue. Zu dieser Zeit waren auch schon die Schleusen vorhanden. Der Krug an der Oberschleuse, beim Schloß Tapiau, wurde 1373 verliehen, der Krug an der Mittelschleuse, nördlich davon bei Klein-Schleuse, 1389. Der Krug an der Großen Schleuse, nach dem Krüger auch Wolfsschleuse genannt, bestand auch schon um 1400 bei Lischkau; das erste Krugprivileg ist nicht erhalten. Auch bei Labiau bestanden, nach dem Treßlerbuche, bereits um 1400 zwei Schleusen¹²⁾.

Labiau gehörte zu Ragnit, Tapiau zum Gebiete des Marschalls, der in Königsberg saß. Labiau gehörte, als Etappe von Ragnit, zum Verkehrsgebiet des Kurischen Haffs, Tapiau zum Verkehrsgebiet des Pregels, an dem entlang die große Straße nach Insterburg und von dort nach Ragnit führte. Der Deimelauf wurde durch eine Grenze zerschnitten, er war verkehrspolitisch keine Einheit. Erst nach dem Ausbau der Deime erhielt Tapiau seine Bedeutung als Schnittpunkt von zwei großen Straßen. Im Jahre 1361 wurden die sechs Krüge der Lischke Tapiau gegründet, ein Zeugnis für den gesteigerten Verkehr.

Der Ausbau der Deime geschah nicht aus wirtschaftlichen Gründen. Zu gleicher Zeit, unter Hochmeister Winrich von Kniprode, entstanden die Burgen Rossitten auf der Nehrung und Windenburg an der Mündung der Ruß. Die Anlegung von Straßen und Burgen diente den Kreuzzügen nach Litauen, dem heidnischen Lande, das der Orden unterwerfen wollte. Dieser militärischen Bedeutung des Deimeweges war man sich noch in den Jahren 1442 und 1443 bewußt. Gegen die Beschwerden des Großfürsten Kasimir von Litauen wegen des Schleusengeldes in Labiau wandte der Hochmeister ein, jetzt müsse eben der Kaufmann den Deimegraben, den der Orden fünf Meilen lang gebaut habe, und die Schleusen unterhalten, während früher, als man gegen Litauen Krieg führte, das Land Preußen dafür gesorgt habe¹³⁾.

Die Bedeutung der Deime als Heeresstraße wird belegt durch die verschiedenen Schiffsaufgebote, die allein im Jahre 1403 erfolgten. Weichselchiffe, Nassuten und Deimeschiffe kommen aus Danzig, Elbing, Marienburg, Christburg, Osterode, Balga, Brandenburg, ja selbst aus Tuchel. Die Schiffe haben 16 bis 18 Ruderer. Von Elbing nach Tapiau fuhr man vier Tage¹⁴⁾.

¹²⁾ nach O. F. 105 und O. F. 107.

¹³⁾ O. F. 15, S. 148 ff. S. 217 ff.

¹⁴⁾ O. B. A.

Die Stromfahrt nach Litauen diente nicht allein dem Transport der Kriegersleute. Auch das Material und die Arbeiter zum Bau der Ordensburg wurden auf die Weise befördert. In diese Zeit fällt der Neubau der Burgen Tilsit und Ragnit und der Bau von Burgen in Samaiten. Allein zum Bau der Burg Thobis wurden aus Elbing und Christburg 800 Mann und 24 Zimmerleute befördert. Sie waren in Elbing am 18. August 1407, in Labiau am 24. August.

Die Verbesserung der Schifffahrtswege beschränkte sich nicht auf die Deime und den Schleusenbau. Die größte Gefahr auf dem Wege nach Litauen war die Fahrt über das Kurische Haff, das man der Stürme wegen auch das „Wilde Haff“ nannte. Was erst im 17. Jahrhundert gelang, eine Umgehung des Haffs durch einen Kanal von der Deime in die Memel, wurde bereits am Anfange des 15. Jahrhunderts geplant und mit den unvollkommenen Mitteln jener Zeit auf großartige Weise in Angriff genommen. Die erste Nachricht von diesem Kanalplan datiert vom 12. August 1408¹⁵⁾. Zwar fehlt die Angabe des Jahres, doch ist sie aus dem übrigen Inhalt des Briefes zu erschließen, den der Komtur von Ragnit an den Hochmeister schrieb. Bruchstücke von Rechnungen und eine Gesamtabrechnung im Treßlerbuche liegen dann aus dem Jahre 1409 vor¹⁶⁾. So ist es seltsam, daß die bisherige Forschung den Kanalbau in die Zeit des Hochmeisters Michael Kückmeister, und besonders in das Jahr 1418 verlegt hat, während damals nur ein zweiter, ebenfalls mißglückter Versuch erfolgte. Erst im Jahre 1409 wird der Kanalbau recht verständlich. Die schwüle Zeit vor Tannenberg hat den großen Plan reifen lassen. An der Memel durch Litauen, an der Weichsel durch Polen bedroht, mußte es dem Orden sehr darauf ankommen, seine Kriegsmacht schnell von der einen Front an die andere werfen zu können.

Der Komtur von Ragnit vermaß die Strecke für den Kanal und fand sie zwei Meilen lang. Im Jahre 1409 wurden 105 Seil gegraben. Eine Ordensmeile (7779 m) hat 180 Seil. Es war also noch nicht der dritte Teil fertig, als das unheilvolle Jahr 1410 vermutlich den weiteren Arbeiten ein Ende machte. Es gehörte der, politisch für Preußen verhängnisvolle, Optimismus des Hochmeisters Michael Kückmeister dazu, das Werk wieder aufzunehmen. Ein Brief des Treßlers, wahrscheinlich aus dem Jahre 1418, schildert die Fortsetzung der Arbeiten, die in vollem Gange sind. Woran sie scheiterten, ergibt ein Blick auf die Karte des Landmessers Konrad Burck, der in der Mitte des 17. Jahrhunderts die Strecke neu vermessen und in seine Karte eingetragen hat. Der Graben endet unmittelbar an einem Morast, so auch auf einer Karte des Jahres 1682. Es ist das das große Moosbruch. Der Bau scheiterte also an den Schwierigkeiten des Geländes, an einer falschen Wahl der Strecke. Deshalb wurde später der Große Friedrichsgraben näher dem Strande gebaut.

¹⁵⁾ O. B. A. L. XXII 30.

¹⁶⁾ O. B. A. 1409 o. D. und 1409 Mai 6. — Das Große Treßlerbuch, hrsg. von E. Joachim, Kbg. 1895, S. 560.

Der Ordensgraben ging von der Wiep aus, einem südlichen Nebenarm der Nemonien und Mündungsarm der Schalteik. Die Schalteik, die heute von der Memel abgeriegelt ist, zweigte als südlichster Memelarm bei Jägerischken ab. Sie wurde, wie urkundliche Nachrichten bezeugen, am Anfang des 15. Jahrhunderts zur Schifffahrt benutzt¹⁷⁾. Im Jahre 1408, als der Kanalplan entstand, wurde unmittelbar oberhalb der Schalteikabzweigung die Burg Tilsit gebaut. Eine noch größere Rolle mag die Schalteik in vorgeschichtlicher Zeit gespielt haben, denn an ihr liegt Linkuhnen mit seinen jüngst entdeckten reichen Gräberfunden. Auch daß die Mündung der Schalteik, Nemonien, früher Memmelin, heißt, deutet an, daß man hier früher die eigentliche Memelmündung sah.

Neben der Schalteik war stets wohl auch die Ruß und Gilge schiffbar. Der Ruß vorgelagert entstand Windenburg. Die Ruß wurde jedoch nur wenig benutzt. Der Fischmeister in Ruß konnte hier ungehindert seine Fischwehre aufstellen. Als man später, wegen des schlechten Zustandes der Gilge, durch die Ruß fahren wollte, klagten die Litauer über die Fischwehre, erhielten aber am 29. Mai 1571¹⁸⁾ zur Antwort, die Einrichtung der Fischwehre sei alt und stamme aus einer Zeit, als man die Ruß noch nicht zur Fahrt benutzte.

Der verkehrsreichste Memelarm war schon im 15. Jahrhundert die Gilge. Sie floß damals in zahlreichen Windungen dahin, und es bildete sich noch ein besonderer Mißstand: ein Ausriß bei Kuckerneese, der das Wasser der Gilge zur Ruß abführte. Der Ausriß wurde zuerst Normedie, dann Kuckerneese, heute Kauke genannt.

Schon 1450 wird über die Normedie geklagt¹⁹⁾. Jedoch erst nach der Wiederherstellung des Friedens im Jahre 1466 werden ernsthafte Schritte unternommen. Am 15. Oktober 1472 schloß der Orden einen Vertrag mit dem „Gemeinen Kaufmann“, dem Kownoer Kontor, er übernahm die Schließung der Normedie und sollte 400 Mark erhalten²⁰⁾. Der Komtur von Ragnit, Hans Narbe, wurde mit der Ausführung betraut. Auf neue Klagen der Kaufleute berichtet er am 20. Januar 1482 dem Hochmeister über den Verlauf der Arbeit²¹⁾. Es war trotz zweijähriger Arbeiten unmöglich gewesen, den Ausriß zu schließen. Das Geld war vertan. Trotzdem verlangte der Kaufmann später wiederholt sein Geld zurück.

Der Untergang vieler Schiffe, die den weiten Weg von der Ruß über das Haff machen mußten, gab den Anstoß zur Wiederaufnahme der Arbeiten. Die Stadt Kowno schloß 1514 mit dem Königsberger Bürger Hans Hopp einen Vertrag, den der Hochmeister bestätigte²²⁾. Hopp verlangte für seine Bemühungen nichts als Gottes Lohn, die Baukosten wurden durch einen Zoll eingebracht, der Hochmeister lieferte Stein und Holz. Hopp trat 1518 von dem Vertrage zurück,

17) O. B. A. 1407 Jan. 8. 1413 Jan. 2.

18) Os. F. 58, S. 170.

19) Hirsch, S. 170 Anm.

20) Hans. U. B. X. nr. 161.

21) O. B. A.

22) O. B. A. 1514 Jan. 26.

er behielt zwar die Bauleitung, aber der Hochmeister übernahm den Zoll und entschädigte Hopp durch besondere Vergünstigungen.

Eine zeitgenössische Karte zeigt die Art des Baus²³⁾. Hopp hat nicht den Ausriß selbst geschlossen, sondern eine Krümmung des Flusses abgeschnitten und den Ausriß, der sich in ihr befand, auf diese Weise totgelegt. Hopp tat im Kleinen das, was Königsberg 100 Jahre später im Großen tat. Der Bau war bis 1528 in Ordnung. Dann aber mußte der Herzog dem Drängen der westpreußischen und litauischen Stände nachgeben und den Zoll abschaffen. Der Hinweis auf die dauernden Unterhaltungskosten fruchtete nichts. Dem Antrag, den Bau besichtigen zu lassen, hat König Sigismund I. erst nach Abschaffung des Zolls entsprochen. Der Bischof von Kiew hat im November 1528, bei Eis und Schnee, den Ort sich angesehen. Schon im Jahre 1540 folgten neue Klagen über die Kuckerneese.

Die folgenden Wasserbauten sind bereits dargestellt worden in dem Buch von Schickert über „Die Wasserwege^{in der} Memelniederung“²⁴⁾. Hier genügt deshalb ein kurzer Hinweis auf die Ergebnisse, verbunden mit einigen Ergänzungen.

Das erste Ergebnis war die Geradelegung der Gilge. Nachdem seit 1578 vergeblich verhandelt, 1598 bei einer Strombereisung ein genauer Plan zur Verbesserung der Schiffahrt aufgestellt worden war, gab im Jahre 1612 ein großer Unglücksfall im Haff den Anlaß zu einem Vertrage zwischen dem Kurfürsten, der Stadt Königsberg und den litauischen Ständen. Die Königsberger gruben der Gilge von Sköpen bis Lappienen ein, neues Bett, das seit 1617 die Fahrtrinne bildet. Das war ein großer Fortschritt, wenn auch noch keine durchgreifende Abhilfe geschaffen war und die Klagen über den schlechten Zustand der Gilge nicht aufhören.

Um der Gilge mehr Wasser zuzuführen, wurde nach 1650 die Schaltek geschlossen. Noch um 1600 war die Schaltek ein breiter, nur sehr flacher Strom, und der Ausbau der Schaltek statt der Gilge wurde damals ernsthaft erwogen.

Die Schließung der Schaltek rückte den alten Plan einer Verbindung der Deime mit der Memel in noch weitere Ferne. Früher brauchte die Deime nur mit der Schaltek, jetzt mußte auch die Schaltek mit der Gilge verbunden werden. Der Torso des Ordensgrabens war der Nachwelt eine ständige Mahnung. So traten die Städte Königsbergs am 22. April 1597 für eine Fortsetzung des Grabens ein, „welchen die alten löblichen deutschen Herren angefangen und vielleicht damals vorgefallener Kriege halben nachlassen mußten“. Der Große Kurfürst besichtigte 1640 die Gegend und ließ Pläne zur Fortsetzung des Grabens entwerfen, die ihn während seiner ganzen Regierung beschäftigten. Er hat jedoch die Ausführung nicht erlebt. Erst ein Jahr nach seinem Tode begann eine Frau, die Freifrau Luise Katharina von Truchseß-Waldburg,

²³⁾ E. M. 91 g. Das folgende nach E. M. 91 g, 141 c, Os. F. 91, Nowak S. 100.

²⁴⁾ Kbg. 1901.

die beiden Friedrichsgräben zu bauen, die im Jahre 1697 schiffbar waren. Nicht die staatliche Fürsorge, wie zur Ordenszeit, sondern privates Unternehmertum hat dieses Werk zustande gebracht. Erst im Jahre 1709 übernahm der Staat die Gräben mit dem ausgesetzten Zoll.

Ohne die Verbesserung der Gilge und den Bau der Friedrichsgräben hätte der Verkehr vielleicht doch im Laufe der Zeit den Weg durch die Ruß und nach dem näheren Memel genommen. Für Königsberg waren diese Strombauten eine Lebensfrage. Die Besorgnis weiter Kreise kommt zum Ausdruck in den Vorschlägen, die der holländische Kaufmann und spätere preußische Zollverwalter Wybrand von Workum etwa 1685—87 unterbreitete. Er wollte in Gilge einen Vorhafen von Königsberg einrichten, also ein Pillau am Kurischen Haff, und dorthin mit einer neuen Schiffsart, den holländischen Fialken, den Verkehr aufrechterhalten. Auf diese Weise hätte Königsberg sich an die Memel vorgeschoben²⁵⁾.

Noch ein anderer Plan taucht in der Denkschrift Workums auf: der Gedanke des Masurischen Kanals, der Königsberg mit Johannsburg und dem Narew verbinden sollte. Damit wäre eine zweite Wasserstraße nach Litauen entstanden. Workum macht auf die Karte aufmerksam, die der verstorbene Statthalter Radziwill habe herstellen lassen. Gemeint ist wohl die Karte, die der Landmesser Naronski 1674 in einem Verzeichnis seiner Karten erwähnt. Naronski hat demnach als erster den masurischen Kanal geplant. Der Kurfürst ließ 1682 die verschiedenen Vorschläge, die ebenfalls wohl von Naronski herrühren, untersuchen, und am Anfange des 18. Jahrhunderts findet eine lebhafte Debatte deswegen statt, die aber auch zu keinem positiven Ergebnis führt. Der Nutzen dieses Kanals konnte nur in einer Erleichterung der Holzzufuhr bestehen. Weitere Gebiete Litauens hätte der Kanal nicht erschlossen. Es ist nur Großsprecherei, wenn der eitle Ingenieur Johann von Collas sich rühmt, auf diesem Wege eine Wasserfahrt bis nach Moskau herstellen zu können²⁶⁾.

Preußen hatte am Unterlauf der Memel bereits um 1700 ein System hergestellt, das bis heute in den Grundzügen erhalten geblieben ist. Anders stand es in Litauen. Dort haben grundlegende Änderungen bis zum Jahre 1700 nicht stattgefunden. Eine Reinigung der Memel durch einen Grafen Tarlo wird von dem Schlesier Adam Schröter in einem 1553 in Krakau erschienenen Gedicht „De fluvio Memela“ besungen. Übrigens verrät die Darstellung, daß der Verfasser die Memel nie gesehen hat. Die Verbesserung der Gilge durch die Städte Königsberg machte auch in Litauen Eindruck. Der litauische Kanzler bat um die Sendung der Bauleute, die aber schon entlassen waren.

Auch in Litauen wucherten Kanalpläne, doch wurden sie nicht ausgeführt. König Sigismund August wollte sogar die Düna zur

²⁵⁾ Stadtarch. Kbg. 1512, Schiffahrtssachen nr. 1.

²⁶⁾ Hohenzollernjahrbuch IV 341 — G. St. A. Rep. 7 nr. 195 b — E. M. 2 a nr. 6.

Memel ableiten. Der Plan hatte eine Abtretung der Stadt Memel an Litauen zur Voraussetzung. Herzog Albrecht hat die Absichten des Königs, von denen allerdings nur gerüchtwiese verlautet, in einer Ratssitzung am 26. Dezember 1556 eingehend erörtert und abgelehnt. Neben anderen Argumenten war dabei auch die Gefahr für den Königsberger und Danziger Handel entscheidend²⁷⁾.

Der phantastische Plan Sigismund Augusts wäre auch an den Schwierigkeiten des Geländes gescheitert. Ein anderer, nicht weniger großer Plan war ausführbar und ist ausgeführt worden. Die Memel mit dem Dniepr verbinden, hieß die Ostsee mit dem Schwarzen Meer verbinden. Der Plan war zu groß, als daß er schon beim ersten Auftauchen gelingen konnte. Der spätere König Wladyslaus IV. wollte im Jahre 1651 eine Verbindung von Wilia und Dniepr herstellen²⁸⁾. Fürst Bogislaus Radziwill sah einen anderen Weg vor. Bei seiner Stadt Sluzk, wo der Oberlauf der Memel dem Sluzk ganz nahe kam, sollte ein Durchstich gemacht werden. Kriegerische Ereignisse ließen diesen Plan nicht zur Ausführung kommen. Aber der Sekretär des Fürsten, Johann Reiher, der später in preußische Dienste trat, hat im Jahre 1709 eine Denkschrift entworfen²⁹⁾, in der er der preußischen Regierung die Ausführung dieses Plans empfiehlt. Die Voraussetzung, die Erwerbung der Radziwillischen Güter durch Preußen, ist jedoch nicht eingetreten. Erst am Ende des 18. Jahrhunderts hat Graf Michael Oginski, wieder an anderer Stelle, den nach ihm benannten Kanal gebaut. Er versuchte auch die Berliner Regierung für dieses Unternehmen zu interessieren³⁰⁾.

Die Erweiterung des Stromgebietes der Memel brachte auch eine Erweiterung des preußischen Handelsgebietes mit sich. Im Gegensatz dazu haben zwei andere Kanalpläne den Zweck, das preußische Hinterland einzuengen und den Memelhandel um Preußen herumzuleiten. Der Besitz der Memelmündung war für Preußen der wertvollste Aktivposten. Die militärischen Anstrengungen Polens und Litauens, Memel zu gewinnen, schlugen im 15. Jahrhundert fehl, ebenso im 16. Jahrhundert die diplomatischen Schritte in dieser Richtung. Am Ende des 17. Jahrhunderts kommt man auf eine andere Idee: der Memel eine neue Mündung zu geben. Nach Heiligenaa, wo eine englische Handelsniederlassung bestand, sollte ein Kanal gegraben werden. In Preußen entstand deswegen lebhaftere Unruhe. Die preußische Regierung sandte den Ingenieur Stawinski aus, der heimlich die Ausführbarkeit eines solchen Unternehmens untersuchen sollte. Stawinski wies in einem Bericht vom 7. Dezember 1691, dem auch eine Kartenskizze beiliegt, die Unmöglichkeit des Kanalbaus nach³¹⁾. Erst am Anfang des 19. Jahrhunderts hat die russische Regierung dieselbe Idee nach anderer

²⁷⁾ Os. F. 1292 fol. 529 ff.

²⁸⁾ Volumina legum III 684 f.

²⁹⁾ E. M. 131 a.

³⁰⁾ G. St. A. Rep. 9 nr. 27.

³¹⁾ E. M. 24 c.

Richtung verwirklicht, indem sie die Windau mit der Dubissa verband. Auch dieser Kanal hat sich nicht bewährt, er ist heute tot.

Zur gleichen Zeit wie der Windaukanal entstand der Augustowokanal. Wie jener nach Norden, so sollte dieser den Memelhandel nach Süden zum Narew und zur Weichsel leiten. Auch dieser Kanalplan hat eine Vorgeschichte. Der Amtshauptmann Dewitz in Insterburg berichtet am 9. September 1725 von der Absicht, einen Kanal von der Memel zum Narew zu bauen³²⁾. Bereits seien litauische Schiffe bei Georgenburg umgekehrt. Er riet, diese Absichten auf dem Grodnoer Reichstag zu hintertreiben. Das war nicht notwendig, denn in Wilna zeigte man soviel Vernunft, den Vertretern der Wilnaer Wojewodschaft eine Instruktion gegen den Abbruch der Handelsbeziehungen zu Preußen mitzugeben³³⁾.

Die rechtlichen Grundlagen

1. Die Verträge.

Nicht Naturgewalt, sondern menschlicher Wille hat den Memelhandel in das Bett geleitet, das er seit 1400 inne hat. Er nahm nicht den bequemen Weg nach Nordwesten durch die Ruß, sondern den Weg nach Südwesten durch die Gilge. Politische und wirtschaftliche Kräfte schrieben diese Richtung vor.

Bereits Remeika hat die ersten preußisch-litauischen Handelsverträge ausführlich untersucht. Er hat auch die Verträge des Ordens mit Gedimin aus den Jahren 1325 und 1358 herangezogen. Diese Verträge sind jedoch allein mit dem Orden in Livland abgeschlossen und auch die Bestimmungen über den Handelsverkehr sind auf Riga eingestellt. Ein geregelter Handelsverkehr zwischen Preußen und Litauen war unmöglich.

Der Hochmeister Winrich von Kniprode, der auf die Unterwerfung Litauens so viele Mühe verwandt hatte, mußte am Ende seines Lebens dieses Ziel aufgeben. Man hat den Orden wegen seiner Kreuzzüge nach Litauen viel gelobt und später viel gescholten. Richtig ist, daß es Kreuzzüge alten Stils nicht waren. Für den Orden handelte es sich um einen Machtkampf, für den er die Kreuzzugs-idee im Westen propagandistisch spielen ließ. Falsch ist es, nur an ritterliches Spiel (Sport) bei diesen Kämpfen zu denken. Dazu war das Ziel zu hoch, der Kampf zu schwer. Die Teilnehmer mögen gewiß auch durch diese Aussicht angelockt worden sein, der Orden aber wußte, was er wollte. Solange Litauen frei war, hing Livland in der Luft. Außerdem war Litauen im 14. Jahrhundert einer der mächtigsten und größten Staaten Europas. Dieses kriege-

³²⁾ E. M. 111 b.

³³⁾ Akty VIII 558.

rische Volk durch dauernde Angriffe zu reizen, war gefährlich und hat Preußen schwere Wunden geschlagen. Der Orden wußte, wie schwer der Kampf war: er hat sein Spiel verloren.

Der Waffenstillstand des Jahres 1379 leitete eine neue Epoche in den preußisch-litauischen Beziehungen ein. Die Unterwerfung von ganz Litauen hatte sich als unmöglich erwiesen. So galt es zu retten, was zu retten war. Die folgende Zeit bis 1422 stand im Zeichen der Kämpfe um Samaiten, das dem Orden als Brücke zwischen Livland und Preußen wichtig war. Für Litauen handelte es sich dabei um mehr als nur die Erhaltung eines litauischen Stammlandes, es handelte sich zugleich um den Zugang zum Meere. Die Politik des Ordens, anfangs wegen der litauischen dynastischen Parteikämpfe erfolgreich, erlitt bei Tannenberg Schiffbruch. Im Jahre 1422 sprach der Orden seinen endgültigen Verzicht auf Samaiten aus.

Der Frieden vom Melnosee im Jahre 1422 hat den preußisch-litauischen Gegensatz beendet. Der Orden hatte auf alles litauische Gebiet verzichtet. Die Grenze wurde festgelegt, wie sie bis 1920 bestand. Erst die spätere litauische Einwanderung nach Preußen hat einen Konfliktstoff geschaffen, der sich in der Gegenwart auswirkte. Schon seit 1586, der Union Litauens mit Polen, hat der Orden versucht, diese Union, die Preußen umklammerte, zu sprengen. In dieser Hinsicht berührten sich die Interessen Preußens und der nationalen Partei in Litauen. Nach der Beilegung des samaitischen Konflikts hat Witowt sich auf die Freundschaft mit dem Orden festgelegt. Sein letztes, fast erreichtes Ziel ist die Erwerbung der Königskrone und damit die Trennung Litauens von Polen gewesen. Switrigal, sein Nachfolger, setzte diese Politik fort. In dem offenen Konflikt mit Polen ist er unterlegen. Der Orden ließ (zu früh) seinen Bundesgenossen im Frieden von Brest (1435) fallen. Er erhielt dafür von Polen in feierlichster Form eine Garantie seiner Grenzen und aller alten Verträge. Diese Garantie galt jedoch wenig im Vergleich mit der Machterweiterung Polens durch die nun erfolgende tatsächliche Angliederung Litauens. Polen hat, nachdem es gegen Litauen freie Hand hatte, bei der ersten Gelegenheit den Vertrag mit dem Orden zerrissen und dem Orden selbst im zweiten Thorner Frieden 1466 zum Verzicht auf Westpreußen und zur Anerkennung der polnischen Oberhoheit gezwungen. Erst nach genau 190 Jahren hat Preußen die polnische Lehnshoheit abgeschüttelt.

Der Gang der politischen Ereignisse hat, wie es nicht anders möglich war, die Entwicklung des preußisch-litauischen Handels wesentlich beeinflußt. Haben die Kriege den Handel unterbrochen, so hat jeder Friedensvertrag die rechtlichen Grundlagen des Handelsverkehrs neu festgelegt. So verschieden die politischen Bestimmungen der preußisch-litauischen und preußisch-litauisch-polnischen Verträge sind, die handelsrechtlichen Bestimmungen bleiben sich wesentlich gleich. Die Grundzüge sind von Anfang

an fertig. Jeder neue Vertrag bestätigt den alten und setzt nur Einzelheiten hinzu, bis im Verträge von 1529 die zusammenfassende Endredaktion erfolgt.

Das erste Handelsabkommen mit Litauen ist der Vertrag des Ordens mit den Samaiten vom Jahre 1390³⁴⁾. Er regelte den kleinen Grenzverkehr und gestattete den Samaiten den Besuch der Märkte von Memel, Ragnit und dem damals noch preußischen Georgenburg. Die folgenden Kämpfe um Samaiten und die Angliederung des Landes an Preußen haben diesen Vertrag umgestoßen. Jedoch die Festsetzung von Märkten in Memel und Ragnit ist für die Entwicklung des Straßenwesens von Bedeutung geworden.

Erst der Friede von Sallinwerder (1398)³⁵⁾ bringt eine Regelung der preußisch-litauischen Handelsverhältnisse im ganzen. Er enthält bereits den Kern des ganzen späteren Handelsrechts: die Freiheit des Handels und das Verbot neuer Zölle. Dieser Vertrag, ein Sonderfrieden des Ordens mit Witowt, findet 1404 die Bestätigung Jagiellos. Die Kämpfe von 1410 bis 1422 haben den Handel noch einmal unterbrochen. Das Handelsabkommen von 1415 ging in den Kriegswirren unter.

Erst der Friede von 1422 schuf dauernde Verhältnisse³⁶⁾. Er erneuerte den Vertrag von 1398. Seine wichtigste Ergänzung ist, daß auch Polen und Masovien in den Handelsverein, wie man wohl sagen darf, eingeschlossen wurden. Das war 1404 noch nicht der Fall, denn damals gab nur Jagiello als litauischer Obergroßfürst seine Zustimmung zu dem preußisch-litauischen Vertrag. Die Einbeziehung Polens, an sich sehr wichtig, brachte in die Rechtsverhältnisse des preußisch-litauischen Handels nichts Neues, denn der Handel zwischen diesen beiden Ländern ging direkt, ohne die Vermittlung Polens, vor sich. Dagegen waren andere Zusätze des Melnofriedens von einschneidender Bedeutung. Außer den neuen Zöllen werden auch neue Niederlagen und der Arrest schlechthin verboten. Dieses Verbot neuer Niederlagen ist wegen des späteren Streites um das Königsberger und Kownoer Stapelrecht von besonderem Interesse. Beide Stapelrechte sind jünger als dieser Handelsvertrag. Für das preußisch-litauische Verhältnis allein spielte das Stapelrecht damals überhaupt noch keine Rolle. Daher wurde darauf noch 1398 kein Bezug genommen. Erst der Hinzutritt Polens machte eine Regelung des Stapelrechts nötig. Ferner wurde die Zuständigkeit der Gerichte geregelt. Jeder unterstand seinem eigenen Gericht, der Litauer in Litauen, der Preuße in Preußen. Nur wer bei frischer Tat ertappt wurde, durfte an Ort und Stelle abgeurteilt werden.

Im Rahmen eines so umfassenden Vertrages konnte dem Handel nur ein verhältnismäßig geringer Raum gewidmet werden.

³⁴⁾ Codex epist. Vitoldi nr. 67—68.

³⁵⁾ Codex epist. Vitoldi nr. 179, Livl. U. B. IV nr. 1670.

³⁶⁾ Livl. U. B. V nr. 2637, Dogiel IV 110.

So stellte sich, bei der günstigen Entwicklung des Verkehrs, bald das Bedürfnis nach genaueren Bestimmungen heraus. Der Nessauer Handelsvertrag von 1424³⁷⁾ brachte Litauern und Polen neue Vorteile. Ihnen kam wesentlich die Bestimmung zugute, daß jeder Kaufmann seine Ware auch bei der Durchfuhr überall verkaufen dürfe. Ferner wurden die litauischen und polnischen Kaufleute in Preußen vom Lobegeld, einer Abgabe für die Getreideausfuhr, und vom Pfundzoll befreit.

Der Pfundzoll, der in den Seehäfen erhoben wurde, bestand bereits zur Zeit des Friedens von Sallinwerder. Er konnte demnach als alter Zoll im Sinne der Verträge gelten. Die Befreiung vom Pfundzoll kam den litauischen und polnischen Seeplänen entgegen. Beide Länder wünschten einen freien Zugang zur See. Nach der Befreiung vom Pfundzoll konnten Litauer und Polen ohne Aufenthalt auf preußischen Strömen zur See fahren. Grundsätzlich hat der Orden damit ein großes Zugeständnis gemacht. Tatsächlich war dieses Zugeständnis ohne Belang, denn Polen und Litauer fuhrten nicht über See, sondern setzten ihre Waren in den preußischen Handelsstädten an preußische Kaufleute ab, die bei der Ausfuhr dann den Zoll erlegen mußten. Als der Orden dann im Brester Frieden von 1435 auch Litauern und Polen gegenüber den Pfundzoll durchsetzte, „si aliquando contigerit ipsos cum bonis suis in navibus propriis navigare ultra mare“ wird eine litauische und polnische Seeschiffahrt nur als Möglichkeit für die Zukunft vorgesehen. Die Beispiele, die Remeika (S. 42 f.) für die eigene Seeschiffahrt der Litauer anführt, sind nicht stichhaltig, denn einesteils handelt es sich nicht um Litauer, sondern um alte Preußen, die natürlich als Küstenbewohner auch Schiffahrt trieben, andernteils beweist der Anspruch Witowts auf eigenen Seehandel nur, daß im Jahre 1409 kein solcher stattfand; nur daß Witowt die Schuld an diesem Zustande dem Orden zuschob. Die Bemühungen Litauens um Memel waren vergeblich, aber Polangen wurde im Jahre 1422 vom Orden abgetreten. Dorthin reiste im Jahre 1427 Jagiello, um zum ersten Male das Meer zu sehen³⁸⁾.

Der Brester Friede³⁹⁾ regelte auch die Frage des Arrestes genauer. Das bisherige Verbot wurde eingeschränkt auf ein Verbot des Arrestes „propter delictum seu debitum alterius“. Fuhrleute, die fremde Waren beförderten, sollten bei Zollvergehen nur ihre eigenen Fuhrwerke, nicht die Waren einbüßen. Beide Bestimmungen deuten an, daß der Verkehr bereits größeren Umfang angenommen hatte, daß nicht einzelne Kaufleute mit eigenen Waren das Land durchzogen, sondern daß sich Geschäftsverbindungen gebildet hatten und ein lebhafter Frachtverkehr entstanden war.

³⁷⁾ Hans. Ub. VI nr. 553.

³⁸⁾ Codex epist. Vitoldi S. 781.

³⁹⁾ Dogiel IV. 129 ff. — Die Ansprüche auf freien Zugang zum Meere, aber nur durch preußisches Gebiet, wurden von Polen nicht aufgegeben, wie ein Brief des polnischen Königs vom 10. März 1438 (O. B. A.) beweist.

Der zweite Thorner Friede, der in den politischen Verhältnissen Preußens den tiefsten Einschnitt bedeutet, hat handelspolitisch nichts Neues gebracht⁴⁰⁾. Er übernimmt einfach den Wortlaut des Brester Friedens. Nur einen Grundsatz spricht er aus, der wohl schon früher gegolten hatte, jetzt aber erst formuliert wurde. Die Handelsfreiheit wurde nämlich eingeschränkt auf die gewohnten und alten Straßen und Orte. Wie es damit stand und weshalb dieser Grundsatz gerade jetzt erst betont wurde, das ist in dem Kapitel über die Handelswege noch eingehend darzulegen.

Der Krakauer Friede von 1525, sonst nur eine Neuauflage des zweiten Thorner Friedens, sieht die Zustimmung beider Teile zur Einführung neuer Zölle vor, während vorher neue Zölle schlechthin verboten waren. Der Zusatz des Krakauer Friedens ist zeitbedingt, denn Litauen stand gerade damals am Vorabend seiner größten Zollreform. Interessant ist weiterhin die Annahme des niederländischen Strandrechts, da Schiffbrüche gerade auf dem Kurischen Haff nicht selten waren.

Schließlich wurde im Vertrage von 1529 der seit 1398 durch mehr als ein Jahrhundert mitgeschleppte, unsystematisch geordnete und unübersichtlich gewordene Inhalt der preußisch-litauischen Verträge zusammengefaßt, genauer formuliert und in Einzelheiten ergänzt. Die politischen Überlegungen, die zu diesem Vertrage führten, können hier außer Betracht bleiben, wie auch auf die einzelnen Bestimmungen nicht mehr eingegangen werden darf, da wesentlich Neues in ihnen nicht enthalten ist. Wichtig ist nur, daß dieser Vertrag nur ein Vertrag zwischen Preußen und Litauen ist. Nur als litauischer Großfürst schloß ihn König Sigismund I. ab.

Dieser Vertrag wie die früheren, auf denen er fußt, blieb bis zum Ende der alten polnischen Republik in Kraft. Für die handelsrechtlichen Verhältnisse war es unwesentlich, daß Preußen im Jahre 1656 seine Unabhängigkeit von Polen wiedererlangte. Ausdrücklich hat der Bromberg-Wehlauer Vertrag (Art. 17) den früheren Zustand der Handelsbeziehungen bestätigt, und der Kurfürst hat in einem Patent vom 3. Mai 1657 den Einwohnern Litauens die frühere Handelsfreiheit gestattet und von Litauen für die Preußen das gleiche verlangt. Dieser Zustand, ursprünglich nur zwischen Preußen und Litauen, dann auch zwischen Preußen und Polen eingeführt, war kein Ergebnis der polnischen Lehnshegemonie über Preußen, sondern älter als sie. Daher konnte er sie auch überdauern.

Bis zur zweiten polnischen Teilung war der ganze Oberlauf des Niemen in polnisch-litauischer Hand. Ringsum war Preußen von polnischem und litauischem Gebiet umgeben. Der Verkehr nach Litauen bedeutete aber für Preußen mehr als nur den litauischen Handel. Die Verträge sicherten ausdrücklich auch die Freiheit des Durchgangshandels. Wie heute war Litauen für Preußen die Brücke nach Moskau und weiterhin zum Orient. Den preußisch-russischen

⁴⁰⁾ Dogiel IV 170; ebenda für 1525 (S. 229 f.) und 1529 (S. 258 f.).

Handelsbeziehungen, soweit dabei die Memel in Betracht kommt, ist ein besonderer Abschnitt gewidmet.

Hier sei nur noch die aktuelle Frage angeschnitten: ist es möglich, heute, nach der Abschnürung Ostpreußens vom übrigen Deutschland, der notleidenden Provinz durch einen Wirtschaftsanschluß an Polen—Litauen zu helfen? Eine solche Lösung wäre nach dem oben Gesagten historisch begründet. Aber nicht die Geschichte, sondern die Gegenwart muß entscheiden, und diese kann nur mit einem Nein antworten. Erstens ist Polen—Litauen ja keine Einheit mehr, und nur ein Umschwung aller politischen Verhältnisse könnte diese Einheit schaffen, die uns kaum Vorteil brächte. Gliederte Ostpreußen sich dann wirtschaftlich ein, so könnte es heute, wo Polen noch durchaus im Zeichen der Nationalidee steht, kaum nur bei dem wirtschaftlichen Anschluß bleiben. Das Beispiel Danzigs sollte hier warnen. Um wirtschaftliche Vorteile darf kein Land seine kulturelle Eigenart preisgeben. Außerdem würde mit dem litauisch-polnischen Handel ja nur ein Teil des ostpreußischen Handels und der Industrie geholfen, der Großteil der ostpreußischen Bevölkerung, die Landwirtschaft, würde unter der Zollunion mit Polen—Litauen leiden. Gerade der starke Rückhalt am übrigen Deutschland ist für Ostpreußen ein Vorteil gegen früher. Damit ist gegen den Ausbau der Wirtschaftsbeziehungen zu den Nachbarländern nichts gesagt, nur müssen diese Beziehungen sich auf anderen Grundlagen entwickeln als in früheren Jahrhunderten. Übrigens gelten dieselben Bedenken in noch höherem Maße für Litauen, falls dieses einmal eine Zollunion mit Polen eingehen wollte.

2. Die Zölle

Nach den Verträgen war es verboten, neue Zölle einzuführen. Selten wurde eine Bestimmung so oft und schwer verletzt wie diese. In Preußen gab es in dem entscheidenden Jahre 1422 nur den Pfundzoll, in Litauen vor 1532 nur einen Zoll in Kowno. Diese beiden Zölle können wohl als alte Zölle gelten.

Die erste Neuerung war die Einführung des Labiauer Zolles⁴¹⁾, der von den preußischen Ständen 1431 bewilligt wurde und nach späteren Äußerungen des Hochmeisters aus den Jahren 1442 und 1446 auch die Zustimmung Witowts gefunden hatte. Bereits 1432 mußte der Orden sich gegen litauische Angriffe auf das Schleusengeld verteidigen. Aber erst 1442, als wegen des Gästehandels ein neuer Konflikt entstand, wurden die litauischen Angriffe schärfer. Der Hochmeister hat den noch mehrfach wiederholten litauischen Beschwerden getrotzt und auch den preußischen Ständen nicht nachgegeben, die ihn sogar am kaiserlichen Hofe verklagten. Als während des Abfalls vom Orden im Jahre 1454 die Königsberger

⁴¹⁾ O. F. 15 S. 148 ff., 553 ff. — O. B. A. 1432 o. D. — 1451 Nov. 16 St. A. Danzig 300 U. nr. 67. — Töppen, Ständeakten, I 535, II 488, V 232 f. — *Scriptores rer. Pruss.* IV 488. O. B. A. 1517 Mai 4. — E. M. 141 c.

sich zeitweise Labiaus bemächtigten, stellten sie es in einem Schreiben an Danzig als nötig hin, den Zoll zur Unterhaltung der Schleusen weiter zu erheben. Nach dem Friedensschluß von 1466 wurde das Schleusengeld auch von litauischer Seite als alte Abgabe anerkannt. Es hatte sich durchgesetzt.

Der für die Erkenntnis des Warenverkehrs höchst wichtige Labiau-Zoll wurde zu einem Wertsatz von $\frac{1}{100}$ von allen Waren erhoben, die aus Litauen kamen. (Für jede Mark ein Schilling.) Die Ausfuhr nach Litauen war zollfrei, doch wurde dabei von den Schiffen eine Abgabe gezahlt. Im Jahre 1442 brachte der Zoll, nach einer Angabe des Hochmeisters, 400 Mark ein, dem entspräche ein Warenwert von 24 000 Mark. Nach den Rechnungen der Hochmeisterkasse seit 1499 hat der Hochmeister jährlich 400 Mark bezogen. Nicht immer wurde der Betrag voll abgeführt. Dafür ist anzunehmen, daß in anderen Jahren der zuständige Komtur von Ragnit einen Rest behielt. Im Jahre 1516 erbrachten die beiden Hauptwaren, Wachs und Garn, 415 Mark.

Der Zoll blieb das 16. Jahrhundert hindurch unverändert. Erst im Jahre 1617 trat auf Grund der 1612 zum Zwecke des Grabenbaus an der Gilge getroffenen Abmachungen ein Wandel ein. Der bisherige Zoll blieb dem Kurfürsten, aber die Städte Königsberg erhielten für ihren Grabenbau ein doppeltes Aufgeld und außerdem einen Zoll für die Waren nach Litauen gemäß einer neuen Taxe. Der Königsberger Zoll sollte bis 1658 gelten, wurde aber bis 1645 verlängert, ohne daß die Königsberger, nach ihren Angaben, auf die Rechnung kamen.

Unterdessen war der Labiau-Zoll mit dem Amte Labiau im Jahre 1636 vom Kurfürsten verpfändet worden. Aus der folgenden Zeit sind deshalb genaue Zahlen nicht vorhanden bis zur Einlösung des Amtes Ende 1661. Während des Nordischen Krieges wurde jedoch die Taxe wesentlich erhöht und auch auf den Bergverkehr ausgedehnt. Nach der Einlösung des Amtes Labiau im Jahre 1661 änderte die Taxe sich mehrfach, die Zolleinnehmer erhöhten sie in betrügerischer Weise. Einen genauen Einblick erhält man erst durch die Zollrechnungen von 1674 und 1676. Der Zollsatz (20 Dreipölcher von 100 Gulden) beträgt jetzt nur $\frac{1}{100}$ des Wertes. Dafür ist aber der Zoll auf den Bergverkehr ausgedehnt. Schließlich brachte die Zolltaxe von 1725 eine Herabsetzung auf $\frac{1}{2}$ Prozent. Zu berücksichtigen ist dabei, daß manche Waren eine besondere Steigerung erfahren haben und daß die immer fortschreitende Spezialisierung der Warensorten in den Zolltaxen meist auch eine Zollsteigerung bedeutet. Der Wertsatz galt ja nur für die Waren, die in der Taxe nicht ausdrücklich zu einem bestimmten Satz aufgeführt waren.

Der Labiau-Zoll wurde im Mittelalter von dem Komtur von Ragnit, später vom Amtshauptmann in Labiau, seit 1671 von der preußischen Zolldirektion verwaltet. Seit 1720 wurde der Zoll nicht mehr in Labiau, sondern in Königsberg am Litauer Baum erhoben.

Nach der Bewilligung der preußischen Stände im Jahre 1431 sollten für den Labiau-Zoll alle Schleusen frei sein. Wie aus der Erneuerung von zwei Krugprivilegien unter Hochmeister Martin Truchseß (1477—1489) hervorgeht, wurde auch an jeder der drei Tapiau-Schleusen ein geringes Schleusengeld erhoben. Wahrscheinlich seit den Schleusenbauten um 1500, sicher seit dem Beginn der Herzogszeit, gab es nur einen Tapiau-Zoll am Hause Tapiau. Er brachte im Jahre 1511 325 Mark ein und erlebte in der Folgezeit keine größeren Steigerungen. Die Taxe betrug 6 Schilling für Schiffe und Holzgellen und 3 Schilling für Kähne. Sie wurde im Jahre 1658 verdoppelt. Seit 1625 wurde in Tapiau auch ein (beträchtlich höherer) Zoll auf die Schiffe erhoben, die den Pregel aufwärts nach Wehlau und Insterburg fuhren. Der Tapiau-Zoll wurde 1663 für 675 Mark verpachtet.

Vom Pfundzoll in den preußischen Häfen kommt hier nur der Memeler Zoll in Betracht. Er wurde erst 1520 bis 1522 eingeführt. Die Zeise, die im Jahre 1458 dem Hochmeister bewilligt wurde und die ganze Ein- und Ausfuhr umfaßte, wurde vorübergehend vom Hochmeister auch auf die Durchfuhr ausgedehnt. So weist das Zeiseregister des Jahres 1480 auch eine Menge litauischer Waren und Namen litauischer Kaufleute auf⁴²⁾.

Nur von kurzem Bestand waren die beiden Zölle, die zur Verdämmung der Normedie oder Kuckerneese erhoben wurden. In Danzig erhob man dafür im Jahre 1475 einen Zoll auf alle Güter von und nach Litauen⁴³⁾. Ebenso erhob der Hochmeister 1514—1528 einen Zoll wegen der Strombauten, die Hans Hopp unternommen hatte. Auch dieser Zoll erfaßte den Verkehr nach beiden Richtungen⁴⁴⁾. Dauernde Bedeutung erlangten die Zölle an den beiden Friedrichsgräben nach 1697. Der Große Friedrichsgraben hatte seine Zollstelle in Labiau, der Kleine Friedrichsgraben in Krysfahnen. Die Taxe war an beiden Stellen ziemlich gleich. Bei der ersten Zollstelle, die ein Schiff passierte, mußte es einen hohen Zoll entrichten, an der zweiten Zollstelle nur ein geringes Baumgeld. Bei dieser Anordnung hatte der Schiffer kein Interesse, etwa einen der beiden Gräben zu umgehen.

Der Zoll am Großen Friedrichsgraben wurde 1720 mit dem Labiau-Zoll verschmolzen und nach Königsberg verlegt. Nach einem Bericht der Königsberger Akzise- und Zolldirektion waren die Erträge des Jahres 1800 folgende⁴⁵⁾: Gr. Friedrichsgraben (Zoll in Königsberg): 2492 Rth., Kl. Friedrichsgraben: 759 Rth., Brückenzoll am Gr. Friedrichsgraben: 53 Rth., Treideldammgeld: 221 Rth.

Der Durchlaß durch die Labiau-Schleuse fand in der Hauptverkehrszeit täglich statt. Nach einer Verfügung von 1625 wurden in Königsberg die Zollpapiere noch einmal kontrolliert. Betrüge-
reien bei den Zollerklärungen waren begreiflich und nicht selten,

⁴²⁾ Ständeakten V 224, 232 f., 376. O. F. 191.

⁴³⁾ St. A. Danzig 300 Abt. U. 8 nr. 25, nr. 35.

⁴⁴⁾ E. M. 141 c.

⁴⁵⁾ Rep. 55 nr. 6.

daher das Streben nach einer doppelten Kontrolle. Der Zoll in Tapiau, wohin Labiau die Schiffszettel einschicken mußte, erfaßte ja nur die Schiffe, nicht die Waren. Der Labiauener Zollaufseher Heinrich Hinz, ein Kownoer, äußerte deshalb den Wunsch, von der litauischen Zollstelle in Georgenburg eine Abschrift der Rechnungen jeweils nach Labiau schicken zu lassen. Die preußische Regierung intervenierte in dieser Richtung. Eine Zusammenarbeit der preußischen und litauischen Zollverwaltung wurde auch von der anderen Seite erstrebt. Mehrfach äußerte die litauische Regierung den Wunsch, in Preußen selbst Zollwächter anstellen zu dürfen, so in den Jahren 1514, 1567, 1589, 1615. König Sigismund August verlangte 1566 bis 1567 litauische Zollstellen in Memel, Ragnit, Insterburg, Lyck, Labiau. Dem König Stefan Bathory war, nach einem Schreiben Sigismunds III., tatsächlich ein Zollhaus in Insterburg bewilligt worden. In der Regel wurde derartigen Wünschen, in denen man Spionage sah, nicht Rechnung getragen. Preußen hat in den Jahren 1556 und 1615 energisch abgelehnt. Trotzdem klagte die Stadt Memel im Jahre 1615 über die Willkür der litauischen Zöllner, die nicht allein auf den Straßen des Amtes Memel, sondern selbst an der Stadtwaage die Kaufleute anhielten.

Während Preußen trotz der einzelnen Neuerungen, die sich auf halb legale Weise einschlichen, an den Grundzügen der Verträge festhielt, hat das polnische Zollwesen trotz der Verträge, trotz preußischen Protestes eine große Umwälzung erlebt⁴⁶⁾. Die Regierung Sigismunds I. brachte die große Wendung, die aber unter Alexander bereits vorbereitet wurde. Auf eine Klage der Danziger hin verbot Alexander im Jahre 1504 dem Zolleinnehmer in Kowno, von den Waren, die über Kowno nach Wilna und anderen Städten gingen, auch bei der Rückreise Zoll zu erheben⁴⁷⁾. Im Jahre 1512 beschwerte Königsberg sich über die neuen Zölle in Litauen⁴⁸⁾.

Diese Übergriffe waren nur Vorboten der Systemänderung, die durch das Gesetz von 1528 beschlossen, im Jahre 1552 durchgeführt wurde. Während die Taxe des alten Zolls gering und lückenhaft war, wurde durch den neuen Zoll die ganze Ein- und Ausfuhr erfaßt. Nicht allein der Tarif, auch die ganze Zollverwaltung wurde reorganisiert.

Preußen, damals ohne äußere Stütze und allein auf sich angewiesen, war gegenüber diesem Vorgehen machtlos. Nur Danzig schloß sich in dieser wirtschaftlichen Frage eng an das herzogliche Preußen an, es verständigte sich mit Königsberg und wandte sich

⁴⁶⁾ Für die folgende Darstellung: E. M. 91 g. St. A. Danzig 300 Abt. 54. Ferner die beiden russischen Darstellungen des litauischen Zollwesens bei Dovnar-Zapolskij, Gosudarstvennoje Chozjajstwo litovskoj Rusi pri Jagellonach (Kiev, Universitätsnachrichten 1901, S. 487—582), sowie Pitscheta, Agrarnaja reforma Sigizmunda Avgusta v Litovsko-Russkom gosudarstve, Moskau 1917, Bd. I, S. 8 ff.

⁴⁷⁾ St. A. Danzig 300 U. 8.

⁴⁸⁾ O. B. A. 1512 Juni 3.

um Hilfe an Herzog Albrecht. Noch immer war Danzig das treibende Element im litauischen Handel, während Königsberg sich zurückhielt. Als Danzig schon im Jahre 1529 nach dem neuen Zollgesetz ein gemeinsames Vorgehen anregte, antwortete Königsberg, die Sache gehe Danzig mehr an als Königsberg. Noch bestand das Hansische Kontor in Kowno, dieser Vorposten des Danziger Handels. Sofort nach der Einführung der neuen Zölle meldete das Kontor die Unmöglichkeit, im Frühjahr 1535 Waren herabzuschicken. Durch ein königliches Mandat vom 31. Juli 1540 wurden die wüsten Baustellen der Danziger in Kowno eingezogen.

Ein anderes Mandat des Königs, das am 1. August verkündet wurde, vertrieb alle deutschen Kaufleute aus Samaiten. Der Amtshauptmann von Tilsit, Moritz von Perschkau, berichtet darüber am 10. August⁴⁹⁾. Die Straßen nach Tilsit und Ragnit wurden verboten, nur auf der Memel oder an der Memel entlang war der Verkehr erlaubt. Kein Samaite durfte den Markt des neuen Städtleins Tilsit besuchen. Die Kownoer erhielten im Georgenburgischen an der Schwentaja einen Platz, an dem sie ihr Salz aufspeicherten. Von dort oder von Kowno sollten die Samaiten das Salz holen. Die Königin Bona aber befahl den Kownoern, ein steinernes Rathaus zu bauen.

Der Amtsschreiber Valentin Neuhoff ergänzte am 24. August die Ausführungen seines Amtshauptmanns⁴⁹⁾. Danach liefen die litauischen Maßnahmen darauf hinaus, den Markt von Tilsit zu schädigen und allen Handel wieder nach Kowno zu ziehen. Litauen ging planmäßig vor. In Erwartung preußischer Klagen kam es diesen durch einen Angriff zuvor. Bereits Perschkau hatte eine Gesandtschaft des Bischofs von Samaiten angekündigt, die noch im Jahre 1540 in Königsberg eintraf.

Der Bischof führte Klage über den Garnzoll in Labiau. Von alters her nahm man vom Sechzig Garn 4 Pfennige. Außerdem wurde das Garn auch nach Schlitten zu einem bestimmten Satze verzollt. Da nun die Litauer in den Schlitten möglichst viel Sechzig einpackten, hielt das Amt Labiau darauf, daß nur nach Sechzig verzollt wurde. Während die Wilnaer immer schon nach Sechzig rechneten, wurde der Mißbrauch mit den Schlitten durch die Kownoer eingeführt. Aus diesem Verbot der Verzollung nach Schlitten machten die Litauer nun eine große Sache. Außerdem klagten sie über zu langen Aufenthalt vor der Schleuse, über die Einführung der Braake in Königsberg und die Zurückweisung litauischen Geldes. Diese Klagen waren nicht unberechtigt, doch konnte Preußen sich entschuldigen. Zur größten Verwunderung der preußischen Regierung verlangte Litauen die Abschaffung des bereits 1528 beseitigten Zolles wegen der Kuckerneese. Alle alten Klagen wurden hervorgeholt, gleichgültig, ob sie noch begründet waren oder nicht.

Die Gesandtschaft des Bischofs von Samaiten war ein Einschüchterungsmanöver. Der preußische Gegenschlag folgte sofort.

⁴⁹⁾ Herzogl. Br. A./H.

Danzig, das im Jahre 1529 bei Königsberg noch keine Bereitwilligkeit fand für ein gemeinsames Vorgehen, das dann seinerseits in der Frage des Labiau-er Garnzolls die litauischen Forderungen unterstützte, schloß jetzt mit Königsberg ein Bündnis unter dem Schutz von Herzog Albrecht. Eine Eingabe der Danziger nach Litauen handelnden Kaufleute war die Keimzelle zu einer großen Beschwerdeschrift, die von beiden Städten ausgearbeitet und durch eine Gesandtschaft im Jahre 1541 dem König in Wilna überreicht wurde. Diese Beschwerde griff weniger die letzten polizeilichen Maßregeln Litauens gegen den preußischen Handel an, als vielmehr die schlimmeren Verstöße wegen der neuen Zölle, die unter leisen Protesten nun schon acht Jahre lang geduldet wurden und vielleicht auch weiterhin geduldet worden wären, wenn nicht der neue empfindliche Eingriff die alte Wunde aufgerissen und das (man darf wohl sagen) unverschämte Auftreten des Bischofs von Samaiten dem Faß den Boden ausgeschlagen hätte.

Der Inhalt der Beschwerdeschrift ist etwa folgender:

Früher wurde von den Waren, die aus Preußen auf der Memel nach Litauen geführt wurden, von der Mark 1 Schilling genommen, also derselbe Satz wie in Labiau. Unter Sigismunds Regierung (seit 1506) wurde dann für die Litauer eine Salzsteuer von 3 Gr. für die Tonne eingeführt, die von dem Käufer, nicht dem Verkäufer, getragen wurde. Bald danach wurde diese Abgabe auch auf die Verkäufer, die deutschen Kaufleute ausgedehnt, so daß man jetzt von jeder Last 45 Gr. gebe. Ferner gibt es neue Zölle auf Tücher und andere Einfuhrwaren nach Litauen. Früher betrug auch bei ihnen der Zoll nur $\frac{1}{100}$. Von den litauischen Ausfuhrwaren waren früher Hanf, Leinen u. a. zollfrei. Von 1 Hundert Wagenschoß gab man 4, vom Klappholz 6, von 1 Last Asche 4 Gr., alle diese Zölle sind etwa verdoppelt. Den Wachszoll in Höhe von 6 Gr. für 1 Stein führte Großfürst Alexander ein zur Unterstützung der Wilnaer Münze. Er war auf zwei Jahre beschränkt, blieb aber bis heute bestehen. An dem Wege von Kowno nach Wilna und anderswohin gibt es überall Zollstellen. In Georgenburg muß der fremde Kaufmann anhalten und die Waren angeben. Er erhält einen Zollzettel, den er in Kowno vorzeigen muß. Der Landverkehr nach Samaiten war früher zollfrei, jetzt sind überall Zölle. Herzog Albrecht klagte schon früher darüber, doch wurde ihm geantwortet, nur diejenigen, die vor Kowno in die Dubissa abzweigten, sollten dasselbe zahlen wie in Kowno.

Der König setzte sich über die preußischen Klagen leicht hinweg. Wegen der Vertragsverletzung hatte er keine Bedenken. Je höher der Zoll, desto höher der Preis, die preußischen Kaufleute könnten den Zoll auf die litauischen Verbraucher abwälzen. Der Tuchzoll sei höher, weil die Tuche besser geworden seien. Die Einrichtung neuer Zollstellen sei nötig, weil die Preußen nicht mehr allein nach Kowno gingen, sondern auch andere Märkte besuchten. Wollten sie nur nach Kowno fahren, so brauchten sie nur dort Zoll zu zahlen.

Auf erneute preußische Klagen hat der König im Jahre 1542 seinen Ausspruch bestätigt in ziemlich barscher Weise, und sein Sohn Sigismund August hat in höflicher Weise 1545 bedauert, an den Verfügungen seines Vaters nichts ändern zu können. Als Sigismund August sich zum Kampfe um Livland rüstete, führte er einen neuen unerhört hohen Zoll ein. Dieser Kownoer Zoll wurde an Danzig verpfändet, um Geld für den Krieg zu beschaffen⁵⁰⁾. Zu demselben Zwecke verpfändete der König 1561 das Amt Georgenburg an Herzog Albrecht. Die Berichte der preußischen Beamten geben ein trauriges Bild von den Bedrückungen, denen die Einwohner des Amtes von seiten der königlichen Steuerverwaltung ausgesetzt waren.

Die neuen litauischen Zölle waren wichtig für die Außenpolitik als Finanzquelle. Größer noch ist ihre Bedeutung für die Innenpolitik, als Ausdruck der wirtschaftlichen Entwicklung. Was sich damals zwischen Preußen und Litauen abspielte, war eine Folge der Kolonisation in der ehemals preußischen Wildnis. Ursprünglich wurden beide Länder, als sie noch im Kriegszustand waren, durch die Wildnis getrennt, dann wurde 1422 die Wildnis unter sie aufgeteilt. Nun begann namentlich von preußischer Seite, wenn auch mit vorzugsweise aus Litauen hergeholtem Menschenmaterial, die Besiedlung. Immer näher tasteten die beiden Völker aneinander heran, der Grenzsaum wurde zur Grenzlinie. Zu beiden Seiten entstanden neue Dörfer und Städte, Märkte, die miteinander in Verkehr stehen wollten. Um 1400 war, wie H. Mortensen in seiner Schrift über die Litauische Wanderung⁵¹⁾ auf der Karte zeigt, Kowno die erste Stadt auf litauischer Seite, in Preußen reichte die Wildnis bis an Labiau. Zwischen diesen Städten Zollstellen einzurichten war nicht nötig. Anders 100 Jahre später, als Tilsit auf preußischer Seite den Verkehr aus Samaiten an sich zu ziehen begann — der Ort ist um 1514 schon ein wichtiger Markt —, als in Schwaben oder Wischwill zu gleicher Zeit ein Krug eingerichtet wurde, in dem sich nach litauischen Klagen von 1543 sogar eine Salzniederlage befand. Das war keine Niederlage im rechtlichen Sinne, sondern ein Speicher, von dem die Samaiten ihr Salz abholten. Aber auch auf litauischer Seite entstanden Märkte, die in den verschiedenen Berichten der preußischen Ämter 1541—45 genannt werden. Nicht immer ist es leicht, diese Orte zu identifizieren. Zunächst wurde Taugogen Markt, dorthin ging die Straße aus Tilsit. Dieser Markt wurde von Sigismund nach Georgenburg verlegt. Andere Märkte sind Abellin, Schillelen, Quedden, Laukis Turgo, Waynutte⁵²⁾.

⁵⁰⁾ St. A. Danzig 300 Abt. 54 nr. 1.

⁵¹⁾ Nachrichten d. Ges. d. Wissenschaften zu Göttingen. Phil.-hist. Kl. 1927, S. 177 ff.

⁵²⁾ Gemeint sind wohl die heutigen Orte Vainutas, Silale, Kvedarna, Laukuva, die alle um den Mittellauf der Jura herum liegen. Obeliai westlich von Dünaburg kommt der Lage nach nicht in Frage. Eher dürfte an den Fluß Abelis bei Keydany zu denken sein. Turgo bedeutet Markt (turgus).

Kowno betrachtete die neuen Märkte mit Mißbehagen. Schon 1492 wurde den preußischen Kaufleuten der Besuch der Märkte außerhalb Kownos verboten. Kowno wußte sein eigenes Interesse mit dem des Königs in geschickter Weise zu verbinden, indem es dem König vorstellte, daß durch Benutzung der neuen Wege und Märkte ihm der Zoll entgehe, der nur an den alten Wegen und Märkten, also in Kowno, erhoben wurde. So hat das neue Zollsystem ein doppeltes Gesicht. Einerseits ist es fortschrittlich, indem es dem wirtschaftlichen Aufschwung Litauens und der größeren Kaufkraft seiner Bewohner Rechnung trägt. Andererseits aber ist es rückschrittlich, indem es gegenüber der durch die Kolonisation hervorgerufenen Entwicklung den Handel in die alten Wege und nach den alten Zollstellen leiten will, ohne dabei konsequent zu sein, denn der Zoll in Georgenburg war eben auch neu, wenn er auch unter der Bezeichnung des Kownoer Zolls ging, und die ebenfalls erwähnten Zölle in Garsden an der Minge und in Polangen waren ebenfalls neu. Die Frage der Handelsstraßen wird durch den Zollstreit aufgerollt.

3. Die Handelsstraßen

Außer dem Memelstrom gab es zur Ordenszeit drei Handelswege nach Litauen: eine Straße an der Küste über die Kurische Nehrung nach Memel und Livland, eine Straße von Königsberg nach Insterburg, Kraupischken, Ragnit, dann auf dem Nordufer der Memel nach Kowno, und schließlich die Straße nach Lyck, Augustowo, Grodno. Diese Handelsstraßen gehen wohl zurück auf die drei von Hochmeister Dietrich von Altenburg (1335—41) angelegten Heerstraßen⁵³).

Die Küstenstraße hat seit Beginn der Ordensherrschaft bestanden, sie verband Preußen mit Livland. Auch nach dem Frieden von 1422 führte sie nur eine kleine Strecke durch litauisches Gebiet. Die Südstraße nach Grodno ging zwar mitten in das Großfürstentum Litauen, aber die Gebiete, die sie erschloß, hatten gute Verbindungen durch den Narew zur Weichsel nach Danzig, wohin auch der Landweg nicht viel weiter war als nach Königsberg. Dagegen war die Straße über Ragnit die zentrale Straße, die mitten in das Herz des wirtschaftlichen Lebens von Litauen, nach Kowno und Wilna führte. Schon im Jahre 1415⁵⁴) schlug der Orden vor, die litauischen Kaufleute sollten nur bis Ragnit und Rastenburg, die preußischen nur bis Grodno und Kowno reisen. Das waren die ersten Orte an den beiden nach Litauen führenden Straßen am Rande des Wildnisgürtels; nur Ragnit lag damals noch mitten in der Wildnis, doch kreuzte hier die Landstraße den Memelfluß. Im Jahre 1481 verlangte der Orden⁵⁵), daß die drei Straßen wie vor

⁵³) *Scriptores rer. Pruss.* II 497 (Wigand v. Marburg).

⁵⁴) *Codex epist. Vitoldi* S. 271.

⁵⁵) O. B. A. 1481 o. D. (XXVIII 21).

alters gehalten werden sollten. Noch am Ende der Ordenszeit werden in Königsberg die drei Straßen nach Samland (Nehrung), Litauen (Kowno) und Natangen (Lyck bzw. Neidenburg—Warschau) unterschieden⁵⁶⁾.

Diese Dreizahl war um 1540 durch die Kolonisation der Wildnis überholt. Nach einem Bericht des Amtshauptmanns von Tilsit gingen damals allein von Tilsit drei Straßen nach Norden: nach Coadjuten, Tauroggen und Wischwill. Alt war von ihnen nur die Straße nach Wischwill, die über Georgenburg nach Kowno führte. Die Gründung des Marktfleckens Tilsit, dessen erster Krug im Jahre 1514 verliehen wurde, brachte eine Umwälzung des Straßensystems. Ragnit, wo bisher die Landstraße den Memelfluß überschritten hatte, trat in den Hintergrund. Aber auch Memel wurde durch die neue Entwicklung geschädigt. Über Tilsit ging eine kürzere gerade Straße nach Livland über Tauroggen, Schaulen, Mitau. Der Pfarrer von Ragnit, Hans von Tussainen, legte im Jahre 1540 diesen Weg zurück, jedoch mit einigen Umwegen, da er in geheimer Mission reiste. Die Straße nach Coadjuten führte nach Memel, wie aus der Wegeuntersuchung des Jahres 1664 hervorgeht. Schon im Jahre 1540 war Tilsit der Schnittpunkt, von dem strahlenförmig die Wege nach Memel, Riga und Kowno ausgingen. Gegen Tilsit hauptsächlich richtete sich der Kampf Litauens und besonders Kownos⁵⁷⁾.

Unter der Entwicklung Tilsits litt besonders der Verkehr auf der Küstenstraße. Sie wurde vom König etwas landeinwärts verlegt. In Polangen wurde ein Städtchen gegründet. Zollstellen waren in Polangen und Krottingen. Die Hauptzölle aber waren in Georgenburg an der Memel und in Garsden an der Minge. Dorthin wurde der Verkehr geleitet, weil er dort am besten zu kontrollieren war.

Es ist zweifelhaft, ob die Minge selbst als alte Straße zu gelten habe. Nach einem Fürschreiben Herzog Albrechts für Nikolaus Jhon vom 27. März 1533 war es der Fall⁵⁸⁾. Jhon hatte das Fließchen Akmena gereinigt und auf ihm Holz und Asche verschiffen wollen. Die Waren wurden in Litauen beschlagnahmt, weil er nicht den neuen Zoll zahlen wollte. Der Herzog findet die Beschlagnahme ungerecht, denn Jhon habe die Akmena erst gereinigt und nie sei dort Zoll gezahlt worden. Dagegen sei die Minge stets schiffbar gewesen und immer habe dort ein Zoll bestanden. Die Gründe des Herzogs sind nicht stichhaltig. Wenn der König an der Akmena keinen neuen Zoll erheben durfte, so durfte doch auch Jhon keine neue Straße benutzen.

Nicht nur entstanden neue Straßen, auch alte Straßen gingen ein. Das zeigt das Beispiel der Minge, die schon am Ende des 16. Jahrhunderts nicht mehr als alte und erlaubte Straße galt. Dem

⁵⁶⁾ Perlbad, Quellenbeitr. z. Gesch. d. St. Königsberg, S. 93.

⁵⁷⁾ E. M. 91 g.

⁵⁸⁾ Os. F. 49, S. 340 f.

Bischof von Samaiten wurde im Jahre 1589 die Schiffahrt auf der Minge und Wewirze nicht gestattet, denn nach den Verträgen dürften nur die alten und fahrbaren Ströme benutzt werden. Das Amt Memel erhält einen Tadel, weil es den Bischof die Wege nach Preußen habe auskundschaften lassen, und den Auftrag, die beiden Ströme durch Strauch unfahrbar zu machen. Der Witwe des Bartel Bilang wurde 1596 die Holzflößung auf beiden Flüssen gestattet, doch sollte sie das Holz in die alte Niederlage nach Königsberg bringen⁵⁹⁾.

Die Nebenflüsse der Memel auf preußischem Gebiet, Jura und Scheschuppe, wurden schon im Mittelalter zur Holzflößung benutzt, die Scheschuppe bereits unter Witowt⁶⁰⁾. Preußen erhob dagegen keinen Widerspruch, denn das Holz mußte ja an den Zöllen in Tapiau und Labiau vorbei. Anders stand es mit dem Pregel. An ihm gab es vor 1625 keinen Zoll. Deshalb wurde 1508 dem Pfleger von Insterburg befohlen, die Pissa und Angerapp zu schließen, um nicht den Labiauer Zoll zu schädigen⁶¹⁾. Alles Holz sollte die Scheschuppe und Memel hinab und durch die Deimezölle.

Auch die masurischen Flüsse Omulew und Pissek waren keine gewöhnlichen Straßen. Der Omulew, der vor 1500 geöffnet war, wurde auf Befehl des Herzogs Konrad von Masowien geschlossen, angeblich, weil das Wild durch die Holzflößer verschucht wurde. Trotz der Verwendung des Hochmeisters Friedrich wurde einem Königsberger Kaufmann die Holzflößung nach Danzig nicht erlaubt. Das Verbot wurde 1519 erneuert⁶²⁾. Auch der Pissek war verboten, obgleich ihn bereits Hochmeister Winrich von Kniprode zu einer Fahrt durch Masowien zur Weichsel hin benutzte⁶³⁾. Im Jahre 1595 wurden zwei Weichselkähne, die der Burggraf von Lyck den Pissek hinab nach Danzig schickte, in Masowien angehalten und erst nach zweijährigem Prozeß freigegeben⁶⁴⁾. In den Jahren 1657—39 erhielt der kurfürstliche Faktor Thomas Werdermann Pässe zur Holzflößung auf Omulew und Pissek nach Danzig, auch er stieß bei dem Starosten von Lomza auf Widerstand⁶⁵⁾.

Omulew und Pissek berührten nicht litauisches Gebiet. Die Beispiele zeigen nur, wie beschränkt die Zahl der internationalen Straßen war. Außer der Memel und den drei großen Landstraßen gab es keinen Weg, der nicht verboten werden konnte. Der Ausdruck „alte und gewöhnliche Straßen“ war unklar, er begegnet zuerst im zweiten Thorner Frieden. In den folgenden Jahrzehnten wurde durch die Kolonisation der Wildnis das alte Straßennetz zu

⁵⁹⁾ E. M. 98 cc. und Oberratstube. vgl. den Brief des Bischofs von Samaiten vom 9. Jan. 1598 (Herzogl. Br. A./B. 2.).

⁶⁰⁾ Codex epist. Vitoldi nr. 433.

⁶¹⁾ O. F. 24 a, S. 199.

⁶²⁾ O. B. A. 1500 Sept. 23. 1501 Okt. 3. 1519 Jan. 21. O. F. 21. S. 393.

⁶³⁾ Scriptores rer. Pruss. II 596.

⁶⁴⁾ Os. F. 59, S. 760, 763, 785. Os. F. 60, S. 52. Os. F. 47, S. 315 v.

⁶⁵⁾ E. M. 111 b. — König Johann Kasimir gab die Schiffahrt auf Omulew und Narew frei. Herzogl. Br. A./B. 1, 1660 Juli 22.

weitmaschig, zwischen den Hauptstraßen entstanden Siedlungen, die auch etwas vom großen Verkehr haben wollten. Trotz der Verbote haben die neuen Straßen sich durchgesetzt.

Am folgenreichsten waren die Kämpfe um die Straße von Insterburg nach Nowawola und von dort nach Lit.-Georgenburg und Kowno. Nowawola, das heutige Wirballen, wurde im Südzipfel des Georgenburger Gebietes vor 1540 durch die Königin Bona angelegt. Von Kowno sollte eine gerade Straße durch die Wildnis nach Insterburg gehen. Schon vor Beginn des Handelskrieges ersuchte die Königin am 8. Februar 1540⁶⁶⁾ Herzog Albrecht um die Öffnung dieser Straße. Der Herzog zeigte sich bei den Verhandlungen der folgenden Jahre nicht abgeneigt, verlangte aber die Abstellung der neuen Zölle und der anderen Übergriffe. In einer mit den Landräten am 15. April 1545 abgehaltenen Sitzung wurde der Vorschlag gemacht, die neue Straße von Insterburg durch die Wildnis freizugeben. Bei Abschluß der Verträge unter Paul von Rußdorf seien diese Gegenden noch unbesiedelt gewesen, jetzt nach der Besiedlung müsse dort eine Straße sein. Ferner wurde bei dieser Beratung erwogen, auch in Preußen Landzölle zu erheben, denn jetzt kämen die Waren außer zu Wasser auch zu Lande und auch der König erhebe Landzölle. Hätte Preußen diese Absicht durchgeführt, so wären alle Schwierigkeiten behoben. Das Zollproblem wie das Straßenproblem war mit der Besiedlung der Wildnis entstanden. Das wurde in Preußen wie in Litauen erkannt. Schon bei einer Grenzverhandlung am 11. Januar 1534 weisen die litauischen Unterhändler darauf hin, daß früher nicht so viele Wege waren, weil das Land unbesiedelt war, und die preußischen Vertreter geben zu, daß die neuen Wege zwischen den Marktflecken nicht verboten werden dürften.

Bereits damals war offenbar, daß die Verträge nicht in voller Strenge bleiben konnten, weil ihre Grundlagen sich geändert hatten. Polen-Litauen, damals gegen Preußen übermächtig, warf die Verträge einfach über Bord und richtete Grenzzölle ein. Preußen wagte es nicht, sah grollend zu und pochte auf die Verträge. Herzog Albrecht erkannte weder die neuen Zölle noch die neuen Wege an. Albrecht Friedrich erließ 1572 ein Mandat⁶⁷⁾, das die alten Straßenverhältnisse wiederherstellte. Die Straße nach Livland sollte am Strande über Memel gehen, die Straße nach Litauen über Insterburg, Kraupischken, Ragnit, Schwaben (Wischwill). Von Ragnit aus richtete der Herzog ein Schreiben gleichen Inhalts an Danzig. Er verbot die Straßen durch die Wildnis auf dem südlichen Memelufer. Ferner verbot er besonders die Straße nach Livland über Kraschen (Kraziai), angeblich, weil auf dieser Straße sich Leute zu den Moskowitern, den Feinden Polens, durchschlügen. Dieser Vorwand sollte wohl die Straßenordnung den Polen etwas annehmbarer machen. Im Jahre 1571 reiste im Ein-

⁶⁶⁾ Herzogl. Br. A./B. 1.

⁶⁷⁾ E. M. 20 a.

verständnis des Herzogs sein Agent Veit Seng nach Moskau. Obgleich seit 1582 zwischen Rußland und Polen Friede war, berief auch Georg Friedrich sich 1585 auf die Gefahr des Zuzugs zu den Moskowitern, als er das Mandat Albrecht Friedrichs erneuerte. Er führte auch in Labiau eine Paßkontrolle ein für den Verkehr zwischen Königsberg und Memel. Als im Jahre 1590 das Fährgeld bei Memel zurückging, wurde die Benutzung neuer Wege über Tilsit und Ragnit dafür verantwortlich gemacht. Gemeint sind die Wege von Memel nach Tilsit über Coadjuten und von Livland über Schaulen und Kraschen nach Tilsit und Ragnit⁶⁸⁾.

Das Fährgeld war die einzige Einnahme von dem Straßenverkehr. Zwar hatte bereits Kaiser Sigismund am 6. August 1425 dem Orden gestattet, in Preußen zur Unterhaltung der Straßen einen Wege- und Brückenzoll zu erheben⁶⁹⁾. Ohne die Zustimmung der Stände und bei der vertraglichen Bindung mit den Nachbarstaaten stand dieses Privileg nur auf dem Papier, ebenso wie die Erhebung von Ein-, Aus- und Durchfuhrzöllen durch Hochmeister Albrecht an dem Widerstand der Stände scheiterte⁷⁰⁾. Das Fährgeld war kein Zoll, sondern eine Gebühr für die Benutzung des staatlichen Fährbootes. Über das Fährgeld am Memeler Tief und damit über den Verkehr auf der Nehrungsstraße unterrichten die Memeler Amtsrechnungen. Von den Tilsiter und Ragniter Amtsrechnungen des 16. und 17. Jahrhunderts sind leider nur wenige erhalten. Im Jahre 1536 erbrachte die Tilsiter Amtsfähre 29 Mark. Bei Bitthenen an der Memel (Amt Ragnit) betrug das Fährgeld im Jahre 1549 = 10 Mark, 1556 = 30 Mark, 1565 = 17 Mark. Das Fährgeld bei Schreitlauken oder Kellersfeld (Kellerischken) betrug 1549 und 1556 je 1 Mark. Die Fähre Lenken hatte 1549 eine Einnahme von 5 Mark, sie wurde 1565 an den Krüger verliehen. Im Jahre 1665 war die Fähre des Hauses Ragnit verpachtet und in der Fischerei-pacht enthalten. Die Fähre bei Pagulben (Pagulbinnen) brachte 120 Mark Pacht.

Die Tilsiter Fähre wurde 1644 zusammen mit der Fischerei des Amtes für 4000 Mark verpachtet. Der Fährtarif ist folgender: 1 Person = 1 Gr., 1 Pferd = 1½ Gr., 1 Großer Wagen = 4 Gr., 1 lit. Wagen = 2 Gr., 1 Stück Rindvieh = 1½ Gr., 1 Scheffel Getreide = 2 Sch., 1 Stein Hanf = 1 Gr., ebenso Flachs, Wachs u. dgl., 1 Tonne Salz u. a. = 1½ Gr., 1 Schaf oder Kalb = 2 Sch., 1 Schwein = 1½ Gr.⁷¹⁾. Zum Unterschiede vom Memeler Tarif enthält der Tilsiter Tarif auch einzelne Waren, nicht allein Lebewesen und Wagen.

Memel war im Mittelalter für Preußen eine Insel, begrenzt von See und Wildnis, und stand nur über die Nehrung mit dem Zentrum des Landes in Zusammenhang. Durch die Kolonisation wuchs es im

⁶⁸⁾ E. M. 20 a. — Os. F. 1334 f., 252 ff. — Os. F. 74, S. 402 ff. — St. A. Danzig 500, Abt. 55 nr. 721.

⁶⁹⁾ Perg. Urk. 21 nr. 8.

⁷⁰⁾ Töppen, Ständeakten V 704 ff.

⁷¹⁾ G. St. A. R. 7 nr. 181 d.

Osten des Haffs mit Preußen zusammen. Die Straßenbeschreibung von 1664⁷²⁾ schildert die Straße von Tilsit nach Rucken und Coadjuten, die weiter (wohl über Naumiestis) nach Memel führte. Eine andere Straße führte von Tilsit nach Taugoggen, Samaiten und Livland, eine dritte Straße nach Miekieten, das ist wohl die Ordensstraße nach Wischwill und Kowno. Während nördlich drei Straßen in drei verschiedenen Richtungen ausstrahlten, führten südlich von der Memel drei verschiedene Wege nach Königsberg. Eine Straße über Kraupischken nach Insterburg, es ist die alte Ordensstraße über Ragnit, ferner eine direkte Straße nach Insterburg über Szillen, ferner eine neue Straße nach Argeningken, Labiau, Königsberg. An dieser Strecke wurde 1662 bei Pöppeln an der Deime eine Brückenabgabe eingeführt. Wer sie nicht zahlen wollte, mußte die alten Wege benutzen⁷³⁾.

Auch südlich von der Memel war das alte Straßensystem durchbrochen. Allein durch das Kammeramt Kiauten führten im Jahre 1664 zwei Wege über die Grenze. Polnische Gesetze von 1582 und 1598 versprachen den Kownoern einen Weg durch die Wildnis⁷⁴⁾. Damals war die preußische Regierung von einer Erfüllung solcher Wünsche weit entfernt. Die Mandate von 1572 und 1585 schränkten vielmehr die Zahl der Straßen ein. Ferner verordnete die preußische Regierung am 7. Januar 1587 an das Amt Lyck⁷⁵⁾, daß die Tataren von Grodno und Wehlau, also auf der Hin- und Rückreise, die Straßen wie vor alters zu nehmen hätten, nicht auf den ungewöhnlichen Wegen, die sie seit 1572 einschlugen, sondern über Lyck und Johannsburg. Der vorgeschriebene Weg ist eine Querlinie mit vielen Ecken, nicht der gerade Weg der heutigen Südbahn. Herzog Albrecht Friedrich zog im Jahre 1569 nach Lublin über Uderwangen, Schippenbeil, Rastenburg, Rhein, Nikolaiken, Johannsburg, Kolno, Lomza⁷⁶⁾.

Die gerade Straße über Widminnen nach Lyck, von dort über Augustowo nach Grodno, Smolensk und Moskau wurde im Jahre 1688 durch den Gesandten Reyher benutzt. Auch er machte mit den Grodnoer Tataren Bekanntschaft, die das Fuhrwesen in Litauen in Händen hatten. Sein Reisejournal schildert in anschaulicher Weise den Zustand der Wege jenseits der preußischen Grenze. Waren schon die Wege nördlich von Tilsit nach dem Bericht von 1664 im Frühjahr unpassierbar, so waren die litauischen Wege selbst im Spätherbst teilweise nur unter Lebensgefahr zu benutzen. Reyher kehrte zurück im April 1689 über Pskow, Riga, Memel, von dort über das Haff nach Schaaken. Obgleich die Wege im Tauwetter des Frühlings noch schlimmer zu sein pflegen als im Herbst, ist

⁷²⁾ E. M. 4 p 2 a.

⁷³⁾ E. M. 102 l 4.

⁷⁴⁾ Volumina legum II 1021, 1462.

⁷⁵⁾ Os. F. 12 737 f. 10 v.

⁷⁶⁾ Os. F. 107 f. 3

die Reise durch Livland nicht so trostlos wie die Fahrt durch Litauen. Die Hinreise nach Moskau dauerte 59 Tage, die Rückreise 46 Tage⁷⁷⁾.

Nach Danziger Aufzeichnungen vom Jahre 1690 gingen Wege nach Moskau über Elbing, Bartenstein, Insterburg, Olita, Minsk, Boryssow, Orscha, Smolensk, ferner über Insterburg nach Jurburg und von dort wohl über Wilna nach Minsk, während die zuerst genannte Straße Wilna nicht berührte. Auf diesen Landstraßen brachten die Moskauer Kaufleute ihr Pelzwerk und andere leichte Güter nach Danzig, während die schweren Güter den Memelweg einschlugen und seit der Einrichtung des Königsberger Stapelrechts nicht mehr nach Danzig gelangten⁷⁸⁾.

Im Kampf gegen die neuen Wege ist die preußische Regierung restlos unterlegen. Die Beschränkung auf wenige Wege war ein Überbleibsel der kriegerischen Epoche des Ordensstaates. Die Gefahr der Spionage konnte bei wenigen Wegen besser bekämpft werden. Noch im Jahre 1545, als man bereit war, die neuen Wege bedingungsweise freizugeben, wurde bemerkt, daß Spionage und Unterschleife nicht stattfinden dürften. Mit dem Jahre 1525 war jedoch die heroische Zeit des alten Preußen beendet. Nur um die vertragswidrigen litauischen Zölle zu beseitigen und auf Litauen einen Druck auszuüben, verbot Preußen die neuen Wege. Sonst hatte Preußen nichts gegen sie, denn auch an den alten Straßen, außer an der Wasserstraße bei Labiau und Tapiau, wurde kein Zoll gezahlt. Preußen hätte der litauischen Zollwillkür nur begegnen können, wenn es selbst Grenzzölle erhob, aber dazu fehlte, wie gesagt, der Mut und die Kraft. So ließ der Widerstand allmählich nach.

In Preußen selbst entstanden neue Städte, Tilsit, Insterburg, Goldap, Marggrabowa, die auch etwas vom Grenzverkehr haben wollten. Das ganze Land im Osten, ehemals Wildnis, bedeckte sich mit neuen Märkten. Den Todesstoß erhielt das alte Straßensystem durch Friedrich Wilhelm I., den Städtegründer, der Heydekrug zur Stadt erheben wollte und es bei Gumbinnen und Stallupönen wirklich tat. Beide Städte lagen an der Straße, die Königin Bona vor bald zwei Jahrhunderten vorbereitet hatte; es ist die Linie der heutigen Ostbahn. In einem Patent vom 8. Juni 1729 werden Tilsit, Stallupönen und Lyck als hauptsächliche Grenzorte genannt⁷⁹⁾. Ein Erlaß vom 11. August 1794 gestattet den Grenzverkehr nur über die Zollämter Schmallingken, Stallupönen und Marggrabowa⁸⁰⁾. Seit 1775 gab es auch in Preußen Grenzzölle.

⁷⁷⁾ G. St. A. / R. XI Rußland 10 b.

⁷⁸⁾ St. A. Danzig 300 / 24 a nr. 39.

⁷⁹⁾ E. M. 74 a.

⁸⁰⁾ E. M. Mandate.

4. Das Kownoer Stapelrecht⁸¹⁾

Das Niederlage- oder Stapelrecht bedeutet, daß eine Ware an einem bestimmten Orte zu Märkte gebracht wird. Ein Kownoer Stapelrecht gab es im Mittelalter nicht. Es entstand allmählich, bis ein Redtakt es festlegte. Aus den geographischen Grundlagen ist die Entstehung dieses Stapelrechts sehr leicht zu erklären.

Kowno lag an der Memel als erste Stadt jenseits der Wildnis. Nach Kowno führte auch die wichtigste Landstraße aus Preußen. Bei Kowno mündet die Wilia, die den Verkehr von Wilna her nach Kowno trug. Es konnte ja nicht anders sein, als daß die preußischen Kaufleute nach der langen anstrengenden Reise durch die Wildnis in Kowno haltmachten. Ebenso hatten die Litauer, die aus der Wilia, aus dem gekrümmten und schlecht fahrbaren Niemen und auf Landstraßen in Kowno zusammenströmten, ein Interesse daran, dort sich aufzuhalten, ihre Waren an die Preußen zu verkaufen oder in größere Schiffe zum Transport nach Preußen zu verladen.

Es hat nicht an Versuchen gefehlt, schon im Mittelalter ein Kownoer Stapelrecht festzusetzen. Bei den Verhandlungen des Jahres 1413 wollte der Orden den Verkehr der Litauer nach Preußen auf Ragnit und Rastenburg, der Preußen nach Litauen auf Kowno und Grodno beschränken⁸²⁾. Eine Instruktion für eine Ordensgesandtschaft aus dem Jahre 1432 schlägt ausdrücklich die Herstellung von Niederlagen in Ragnit und Kowno vor⁸³⁾. Überhaupt hatte der Orden mit Ragnit, dem heute etwas verschlafenen Städtchen, große Dinge vor. Er wollte vor der Burg eine Stadt anlegen und mit nicht weniger als 300 Hufen ausstatten.

Aus diesen Plänen wurde nichts. Erst im 18. Jahrhundert wurde Ragnit Stadt. Die Litauer fuhren frei nach Königsberg und Danzig, die Preußen nach Kowno und Wilna. Die Handelsfreiheit wurde eingeschränkt durch das Verbot des Gästehandels in der ersten Danziger Willkür⁸⁴⁾. Während vorher die Litauer in Danzig und in den anderen preußischen Städten, die dem Danziger Beispiel bald folgten, frei mit den ausländischen Kaufleuten, namentlich Engländern, Handel treiben durften, mußten sie von nun an ihre Waren an Danziger Kaufleute abgeben. Der Gast, der Fremde, durfte mit Fremden nur durch Vermittlung eines Danziger Kaufmanns verkehren.

⁸¹⁾ Über die Frage im allgemeinen vgl. St. Lewicki, „Prawo skladu w Polsce“, Lemberg 1910. Der Verfasser hat nur das alte Polen im Auge, er berührt nur nebenbei die preußischen und litauischen Verhältnisse, ohne hier über die ältere Auffassung hinwegzukommen. — Die folgende Darstellung fußt hauptsächlich auf den Akten E. M. 80 a b und dem „Sobranje drevnyh gramot i aktov gorodov Vilna, Kovna, ect.“ Wilna 1843, 2 Bde.

⁸²⁾ Codex epist. Vitoldi S. 271.

⁸³⁾ O. B. A. o. d.

⁸⁴⁾ Simson, Gesch. Danzigs I 187.

Litauen hat gegen diese Regelung im Jahre 1442 und in den folgenden Jahren scharfen Protest erhoben, ohne mit seiner Klage durchzudringen⁸⁵). Neben Kowno tritt damals schon Wilna in die Erscheinung. Wilna war an dem preußischen Handel direkt interessiert, es war nicht einem etwaigen Kownoer Stapelrecht unterworfen. Noch in anderer Hinsicht ist dieser Streit um den Gästehandel für den Werdegang des Kownoer Stapelrechts von Interesse. Schon damals nämlich wird von litauischer Seite erklärt, die Handelsfreiheit, wie sie in den Verträgen versprochen war, gelte nur für Bürger des magdeburgischen Rechts. Mit den Landleuten auf den Dörfern dürften die preußischen Kaufleute nicht verkehren. Kowno aber war die erste Stadt, die deutsches Recht hatte. Sie konnte den Handel von ganz Samaiten an sich ziehen.

Als die Litauer mit ihren Klagen über das Verbot des Gästehandels keinen Erfolg hatten, brachte auch Kowno eine Urkunde vor, die den Gästehandel verbot. Dieses Privileg ist unter dem Namen des 1450 gestorbenen Großfürsten Witowt ausgestellt, aber 1442 datiert. Nun gibt es zwar viele Urkundenabschriften mit falschem Datum. Aber in diesem Falle ist die Fälschung augenscheinlich, denn das angebliche Privileg Witowts ist inhaltlich unverständlich vor dem Verbot des Gästehandels in Danzig, und dieses fand etwa 1440 statt⁸⁶). So hat der Teufel den Kownoern mit dem falschen Datum einen schlediten Streich gespielt. Die Kownoer bekennen denn auch später: „Ihr habt Willkür gemacht, wir auch.“

Der Gästehandel in Preußen blieb verboten, in Kowno blieb er trotz der Proteste gestattet. Gerade im Jahre 1441 erhielt das Hansische Kontor in Kowno eine Bestätigung seiner bereits unter Witowt erlangten Freiheiten. Auch die Entstehung des Kontors hat dem Kownoer Stapelrecht vorgearbeitet, denn sie trug dazu bei, den Handel Litauens in Kowno zu konzentrieren. Erst in den achtziger Jahren entbrannte der Kampf gegen die Gäste, das heißt gegen das Kontor, in Kowno mit voller Heftigkeit. Jetzt holte Kowno ein, was es vor fünfzig Jahren versäumt hatte. Die Märkte in Samaiten wurden im Jahre 1492 den fremden Kaufleuten verboten. Noch im Jahre 1442 hatte Großfürst Kasimir das Verbot der samaitischen Märkte damit begründet, daß die Samaiten ihm, dem Großfürsten, feindlich gesinnt seien. Jetzt brauchte man eine solche Begründung nicht mehr, die Stellung Kownos war so gesichert, daß es als gutes Recht in Anspruch nehmen konnte, alleiniger Markt in Samaiten zu sein.

Mehr konnte Kowno damals noch nicht verlangen, und selbst dieses hat es noch nicht erreicht. Kowno lag für Samaiten, zumal den westlichen Zipfel, ungünstig. Je mehr der bisher von Wildnis bedeckte Rand von Samaiten sich besiedelte, desto mehr mußte

⁸⁵) O. F. 15 S. 147 ff., 182 ff., 212 ff.

⁸⁶) Das Verbot des Gästehandels wurde 1455 von den Ständen beschlossen (Ständeakten I 674) und hat sich unter Kämpfen in den folgenden Jahren durchgesetzt.

Samaiten nach den näher gelegenen preußischen Märkten gravitieren. Diese Entwicklung wurde durch die Gründung neuer Märkte in Preußen, namentlich Tilsits, gefördert. Auf Anstiften Kownos brach im Jahre 1540 der Handelskrieg mit Preußen aus, der auch auf die Frage des Kownoer Stapelrechts Licht wirft. Aus den Berichten der Amtshauptleute und Kaufleute geht hervor, daß so etwas wie ein Kownoer Stapelrecht damals schon bekannt war. Über seine Bedeutung gehen die Ansichten auseinander. Sicher ist, daß preußische Kaufleute noch immer auch auf den samaitischen Märkten Handel getrieben hatten und daß Kowno nicht der alleinige Markt für den Handel nach Preußen war. Aber die Waren, die nach Kowno gebracht wurden, mußten dort, wenigstens eine Zeitlang, feilgehalten werden.

Ein Stapelplatz für ganz Litauen konnte Kowno schon mit Rücksicht auf Wilna nicht sein. Zwar wollte Kowno im Jahre 1535 die Wilnaer zwingen, in Kowno drei Tage lang Markt zu halten. Der König aber entschied, daß ein solches Markthalten der Wilnaer in Kowno nur beneplacito, nicht necessitate stattfinde. Eine so beschränkte Kownoer Niederlage bestand, aus den eingangs erwähnten Gründen, gewiß als alter Brauch. Wurde dieser Brauch verletzt, so waren die Kownoer sehr peinlich berührt, aber sie hatten keine Rechtsmittel, einen Zwang auszuüben. König Sigismund August hat im Jahre 1560 die Entscheidung von 1535 erneuert. Wilna war frei vom Kownoer Stapel. Nun schränkte auch Wilna im Jahre 1538 den Gästehandel auf die allgemein zugänglichen Jahrmärkte ein, und als im Jahre 1552 wegen Pestgefahr der Jahrmarkt verboten wurde, konnten nur Wilnaer Bürger mit fremden Kaufleuten Handel treiben.

Was dem mächtigen Wilna gegenüber mißlang, ist Preußen gegenüber gelungen. Im Osten geschlagen, unternahm Kowno die Offensive gegen Westen. Man weiß, wie der Handelskrieg nach 1540 im Sande verlief. Mit allen ihren Forderungen von König Sigismund abgewiesen, mußten die Preußen sich nun auch noch das Kownoer Stapelrecht gefallen lassen. Der König entschied am 21. Juli 1541, daß fremde Kaufleute ohne besonderes Privileg des Königs nur in Kowno Handel treiben dürften. Wieder ist es das magdeburgische Stadtrecht, das diese Maßregel begründet. Wenn nun schon nur in Städten Fremdenhandel gestattet sein sollte, weshalb dann nur in Kowno? Dieser Schluß des Königs ist gewaltsam.

Sigismund August, der schon zu Lebzeiten seines Vaters seit 1544 in Litauen regierte, hat das Kownoer Privileg im Jahre 1547 bestätigt. Trotzdem ist es auch in der Folgezeit nicht unangefochten gewesen. Im Jahre 1578 brach ein neuer Streit deswegen aus. Ein Königsberger Bürger Wilhelm Plate kaufte in Grodno Getreide im Werte von 2000 Thalern. Dieses Getreide wurde von den Kownoern beschlagnahmt. Die preußische Regierung verwandte sich wiederholt für Plate und erhielt auch von König Stefan günstige Bescheide. Doch behielt der König sich vor, die Rechtsgrundlagen

zu prüfen. Als nun der König am 16. Februar 1582 einen Gerichtstag abhielt, brachten die Kownoer ihre Privilegien vor und erhielten daraufhin Recht. Nur sollten sie gegen Plate Gnade üben, da er von der Rechtslage nichts gewußt habe. Die Zubilligung dieses mildernden Umstandes läßt darauf schließen, daß auch in der Zwischenzeit das Kownoer Stapelrecht nicht in voller Geltung war. Plate wandte bei der Verhandlung treffend ein, daß ja auch Grodno magdeburgisches Recht habe. An diesem klaren Sachverhalt ging der König mit gewundenen Erklärungen vorbei.

Auch diese Entscheidung war nicht endgültig. Sofort hat Preußen, wie eine Gesandtschaftsinstruktion vom 16. Oktober 1582 zeigt, gegen die Beschränkung der Handelsfreiheit durch Kowno Einspruch erhoben, und der König mußte in seiner Antwort vom 26. November zugeben, daß auch von anderer Seite gegen Kowno geklagt worden sei. Er schlug deshalb die Einsetzung einer Kommission vor. Damit war die Sache auf ein totes Geleise geschoben, denn ein Gesetz des Jahres 1598 sieht wieder die Einsetzung einer Kommission zur Verwirklichung des Kownoer Stapelrechts vor.

Verschiedene spätere Konflikte beweisen, daß von preußischer Seite auch weiterhin das Kownoer Stapelrecht nicht als bindend anerkannt wurde, obgleich es von den polnischen Königen immer wieder bestätigt wurde. König Sigismund III. machte 1609 auf die Entscheidung des Königs Stefan aufmerksam, da die Königsberger es wagten, überall in Litauen Waren aufzukaufen und die Wilia und Memel hinab auszuführen. Diese Waren sollten mit Arrest belegt werden. Ebenso befahl er im Jahre 1631 der Stadt Kowno, wegen der Teuerung die Ausfuhr von Getreide zu verhindern, gemäß dem Verbot des Königs Stefan. Desgleichen erinnerte König Wladislaus die Stadt Kowno im Jahre 1635 an die Dekrete Sigismunds I. und Stefans, denn es finde ein großer Zulauf der Königsberger und Aufkauf des Getreides statt. Diese Verfügungen, später von der Stadt Kowno als Beweisstücke für ihr Stapelrecht benutzt, beweisen umgekehrt, daß dieses Stapelrecht von preußischer Seite offen mißachtet wurde.

Der langwierigste und für die Erkenntnis des Kownoer Stapelrechts aufschlußreichste Konflikt entstand im Jahre 1684, als die Stadt Kowno zwei Königsberger Kaufleuten, Lorenz Göbel und Valerian Hörning, Waren beschlagnahmte unter dem Vorwande des Stapelrechts. Während Göbel als königlicher Faktor bald befriedigt wurde, zog der Hörningsche Prozeß sich bis zur Entscheidung durch Friedrich den Großen im Jahre 1747 hin. Diese Entscheidung brachte eine Kompromißlösung des schwebenden Streitfalles und ging grundsätzlich nicht auf die Frage des Stapelrechts ein. Historisch war die Frage jedoch im Laufe des Prozesses entschieden durch die von beiden Seiten beigebrachten Dokumente. Während die Gegner des Stapelrechts sich auf die in den Verträgen gewährte Freiheit des Handels beriefen, legte Kowno seine Privilegien vor.

Die Verträge sind jedoch älter als diese Privilegien. Selbst König Johann Sobieski mußte Hörning im Jahre 1688 recht geben und hat erst 1695 seinen Standpunkt zugunsten von Kowno revidiert.

Sehr kleinmütig verhielten sich die Städte Königsbergs, obgleich Hörning doch ihre Sache führte. Nicht nur verweigerten sie einen Beitrag zu den Prozeßkosten, sondern sie erklärten 1706 wie 1724 sogar die ganze Frage als für sie belanglos. Sie meinten in einem Schreiben vom 26. Januar 1724, früher habe der Aktivhandel Königsbergs sich hinter Kowno erstreckt; zweckmäßiger sei jedoch der jetzige Zustand, daß die litauischen Bürger und Edelleute (die nicht durch Kowno behindert werden könnten) ihre Waren auf eigenen Schiffen nach Königsberg brächten. Auf den Unternehmungsgeist der Königsberger Kaufleute hatte die im Laufe des 17. Jahrhunderts vollzogene Einrichtung des Königsberger Stapelrechts verheerend gewirkt. König Friedrich Wilhelm I. und die Königsberger Regierung hielten es dagegen für unverantwortlich, der augenblicklichen Bequemlichkeit der Königsberger Kaufleute die Freiheit der kommenden Geschlechter zu opfern, und haben den Kampf fortgesetzt.

Eine Menge von Konfliktstoff war damals um den preußisch-litauischen Handel aufgehäuft. Es handelte sich nicht um Kowno allein, das den preußischen Kaufmann behinderte. Zwar Grodno hatte ein in den Jahren 1654 und 1655 beanspruchtes Stapelrecht aufgeben müssen. Aber Wilna gestattete, nach einer Beschwerde des Jahres 1719, den Königsberger Kaufleuten nicht, in Magazinen und Packhäusern Waren feil zu halten. Alle preußischen Beschwerden wurden im Jahre 1719 von dem Advocatus Fisci Lau zu einer lateinischen Denkschrift verarbeitet, die auch im Druck erschien. Es war eine Folge der wiedergewonnenen Machtstellung Preußens, daß man sich nicht mehr, wie im 16. Jahrhundert, alles gefallen lassen mußte, sondern selbst an die Revision des zur Zeit der preußischen Ohnmacht zugelassenen Unrechts herangehen konnte.

5. Das Königsberger Stapelrecht⁸⁷⁾

Nicht weniger umstritten als das Kownoer ist das Königsberger Stapelrecht. Der erste, der es auf den Hochmeister Winrich von Kniprode zurückführt, ist der als unzuverlässig bekannte Simon Grunau⁸⁸⁾. Grunau, der von der Einrichtung des Königsberger Stapelrechts durch das Mandat von 1518 gehört haben muß, übertrug eine ganz moderne Erscheinung in die graue Vorzeit, um nach seiner gewöhnlichen Manier sein historisches Wissen vorzutauschen.

Das Stapelrecht ist an sich dem mittelalterlichen Preußen nicht

⁸⁷⁾ Dieser Abschnitt beruht hauptsächlich auf den Akten E. M. 74 a sowie auf den übrigen von Rachel, „Handel und Handelsrecht von Königsberg im 16. bis 18. Jahrhundert“ (Forschungen z. brandenb. preuß. Gesch. XXII 95—134) angeführten Quellen.

⁸⁸⁾ I 616.

unbekannt. Ein Stapelrecht in Thorn wurde 1405 eingerichtet⁸⁹⁾. Die Kaufleute des Auslandes sollten auf der alten Straße nach Thorn ziehn und dort ihre Ware niederlegen. Betraf diese Verfügung nur den Außenhandel, so bezog sich ein zur gleichen Zeit erlassenes Mandat auf den inneren Markt⁹⁰⁾. Der Hochmeister befahl, daß alle Erzeugnisse aus den Bistümern Ermland und Samland sowie aus den Ordensgebieten Königsberg, Elbing, Christburg, Balga und Brandenburg nur durch das Balgaer Tief, nicht zur Weichsel nach Danzig hin ausgeführt werden sollten. Nur Hopfen und Leinwand durften die Danziger kaufen, der Handel mit Garn war allgemein frei. Dieses undatierte Mandat ist von der Hand des späteren Ordensprokurators Peter von Wormditt geschrieben, der nur 1399—1403 als Schreiber in Marienburg war und später nur gelegentlich, zuletzt 1410, dort auftaucht. Es ist eine Ergänzung des Privilegs für Thorn. Beide Verfügungen sind gegen Danzig gerichtet, dessen Innen- und Außenhandel sie beschneiden. Sie ergänzen sich auch insofern, als sie die beiden verschiedenen Tendenzen des Stapelrechts belegen: Die Erfassung der auswärtigen Durchfuhr und die Zentralisierung der inländischen Ausfuhr. Beide Tendenzen, die hier zur selben Zeit nebeneinander begegnen, treten später in der Geschichte des Königsberger Stapelrechts nacheinander auf.

Die Brake, die man bisweilen als Grundlage des Stapelrechts angeführt hat, kann es nicht gewesen sein. Brake und Niederlage sind wesensverschieden. Die Brake betrifft nur die Waren, die auf einen Markt kamen, das Stapelrecht verfügt, daß sie dahin kommen sollten. Außerdem kennt die Königsberger Willkür⁹¹⁾ nur die Brake einzelner Waren, wie Holz, Asche, Teer, Pech, Honig, und sie stammt nicht aus dem Jahre 1394, sondern ist zu verschiedenen Zeiten entstanden und hat die Endredaktion erst am Ende der Ordenszeit erlebt, als der Kampf um das Stapelrecht zum ersten Male mit voller Leidenschaft entbrannte. Eine allgemeine Zwangsbrake der Durchfuhr konnte allerdings dem Stapelrecht vorarbeiten. Unmittelbar vor dem Handelsmandat vom 26. Dezember teilte Königsberg der Stadt Danzig am 18. September 1518⁹²⁾ die Einführung einer neuen allgemeinen Holzbrake mit.

Ein beschränktes Königsberger Stapelrecht hat es zeitweise schon früher gegeben. Der zweite Thorner Frieden⁹³⁾ sicherte zwar die alte Handelsfreiheit und verbot neue Niederlagen, „praeterquam in Kynsberg, iuxta conventionem desuper factam, super qua speciales a nobis literae emanarunt“. Damit ist die Urkunde vom 20. Oktober 1466 gemeint, in der Königsberg die Niederlage und Brake der aus Litauen und Samaiten kommenden Asche für

⁸⁹⁾ Töppen, Ständeakten, I 98 f.

⁹⁰⁾ OBA, bei 1411 o. D.

⁹¹⁾ W. Franz, Königsberger Willküren (Kbg. 1928), S. 69, 94.

⁹²⁾ StA. Danzig, 500 U 67 nr. 531. Kauen klagte über diese neue Holzbrake in einem Schreiben vom 11. Oktober 1518 (OBA.).

⁹³⁾ Dogiel IV 170.

drei Jahre erhielt. Innerhalb dieser Zeit sollte die Frage endgültig geregelt werden, was nicht geschehen ist. Danzig forderte nach Ablauf der drei Jahre, 1471, die Abschaffung der Königsberger Niederlage, doch wird diese noch 1476 erwähnt. Später ist sie verfallen, und in den litauischen Klageschriften von 1540 und 1543 wird nur die kürzlich von Königsberg eingeführte Brake von Holz, Flachs, Hanf und Garn angegriffen, nicht das Stapelrecht.

Nur auf dem Hintergrunde der politischen Ereignisse ist die Entstehung des Königsberger Stapelrechts zu verstehen. Nach dem Abfall Westpreußens besaß der Orden nur eine große Handelsstadt, das im Jahre 1455 wiedereroberte Königsberg. Da er die Memelstraße weiterhin beherrschte, konnte er alle ihm feindlichen Städte, namentlich Danzig, vom litauischen Handel abschneiden. Gleich 1455 forderte der Hochmeister die fremden Kaufleute auf, Königsberg statt Danzig zu besuchen⁹⁴⁾. In dem geringen Umfang, wie der litauische Handel während der Kriegszeit möglich war, wurde dieser Handel von Königsberg beherrscht. Königsberg versuchte wenigstens den Aschhandel in die Friedenszeit hinüberzuretten.

Wie damals aus dem großen Städtekrieg, so hat Königsberg auch aus dem letzten Kampf des Ordens um Preußen unter Hochmeister Albrecht Vorteil zu ziehen gewußt. Auch in der Zwischenzeit, so 1497 und 1512, hat Königsberg gelegentlich seine Ansprüche auf die Niederlage für die Waren aus Litauen und Weißrußland angemeldet und dabei schon sich auf den Thorner Frieden berufen. Als Kampfmaßnahme gegen Danzig und die übrigen abgefallenen Untertanen des Ordens erließ dann am 26. Dezember 1518 Hochmeister Albrecht ein Mandat⁹⁵⁾, das den Kaufleuten aus Litauen, Masowien und Moskau, wie auch umgekehrt den Danzigern und Thornern vorschrieb, sie sollten auf der Durchreise ihre Waren in Königsberg anbieten.

Vom Auslande zunächst abgeschlagen, suchte Königsberg seine Absichten im Inlande zu verwirklichen. Schon die Bestimmungen der Landesordnung von 1529, daß der Bauer seine Erzeugnisse in die „Nächsten“ Märkte bringen solle und auf dem flachen Lande kein Handel stattfinden dürfe, zeigt Königsberg auf Kownos Spuren, das für Samaiten ja dasselbe wollte. Wenigstens das Samland konnte jetzt als festes Hinterland von Königsberg gelten. Ferner bestimmte die Landesordnung, daß alles Vieh aus Litauen und Samaiten an den gewöhnlichen Orten drei Tage lang Markt halten solle. Das war schon offenbar ein Stapelrecht, aber noch nicht auf Königsberg allein bezogen.

Unterdessen förderte Königsberg durch Einführung von Brakvorschriften seine Stellung sowohl im innerpreußischen wie litauischen Handel. Ein weiterer entschiedener Schritt wurde im Jahre 1552

⁹⁴⁾ Hans. U. B. VIII nr. 408.

⁹⁵⁾ E. Joachim, Die Politik des letzten Hochmeisters, II 198 ff., 238, 244.

nötig, als Tilsit Stadtrecht erhielt⁹⁶). Damit schob sich auf der Wasserstraße nach Litauen eine neue Stadt zwischen Königsberg und Kowno ein. Kein Wunder, daß Königsberg diese Neugründung mit Unbehagen ansah. Ganz verhindern ließ sich die Gründung Tilsits nicht, da nach der Besiedlung der Wildnis eine Stadt in jener Gegend nötig war. Wenigstens das aber setzte Königsberg durch, daß die Tilsiter ihre Waren zuerst in Königsberg auf den Markt bringen mußten, wie in anderen Städten, da die alten Niederlagen und Emporien seien. Ohne Formalitäten schleicht damit das Königsberger Stapelrecht im Nebensatz zur Tür hinein.

Die Tilsiter durften, wenn sie ihre Waren in Königsberg nicht los wurden, sie anderswo verkaufen. Für den Aufenthalt in Königsberg war ihnen auch keine Frist vorgeschrieben. Sofort haben die Tilsiter zu Danzig Beziehungen angeknüpft. Sie boten ihre Waren in Königsberg nur zum Schein feil, verlangten viel zu hohe Preise, um dann die Waren als in Königsberg unverkäuflich nach Danzig bringen zu können. So erhob Königsberg am 8. Dezember 1556 gegen das Tilsiter Stadtrecht überhaupt unter verschiedenen Vorwänden Einspruch, namentlich gegen die geplanten beiden Tilsiter Jahrmärkte. Die Königsberger erreichten, daß Tilsit nur einen Jahrmarkt erhielt und daß die Königsberger den Tilsiter Markt besuchen durften. Auch sollten die Tilsiter tatsächlich ihre Waren in Königsberg auf den Markt bringen. Dagegen war das Stadtrecht Tilsits nicht zu widerrufen, und auch die Forderung Königsbergs, daß die Tilsiter sich drei Tage lang in Königsberg aufhalten sollten, war nicht durchzusetzen.

In gleichem Sinne fiel der Entscheid des Herzogs im Jahre 1565 aus, als Königsberg wieder vorstellig wurde. Nun ging Königsberg auf das Ganze und klagte nicht gegen Tilsit allein, sondern gegen alle „Hinterstädte“, die kleinen Städte des samländischen und natangischen Kreises. Auch Memel wurde darunter begriffen. Gegen Memel, das als alte Hafenstadt eine Sonderstellung einnahm, konnte Königsberg zunächst nichts ausrichten. Königsberg behauptete nur, noch vor wenigen Jahren seien die Memeler Waren nach Königsberg gekommen. Das war nur eine Tatsachenfrage, keine Rechtsfrage. Zwischen den Jahren 1542 und 1554 ist der Pfundzoll in Memel auf die seewärtige Ausfuhr von 5 Mark auf 225 Mark gestiegen, das Fährgeld an der Nehrungsstraße nach Königsberg von 395 auf 122 Mark zurückgegangen. Die Behauptung der Königsberger stimmt also, Memel hatte den Verkehr nach Königsberg eingeschränkt und trieb eigenen Handel über See.

Wie bei Memel zahlenmäßig nachweisbar ist, daß der Handel sich trotz der Möglichkeit eigener Seeschifffahrt nach Königsberg hin bewegte, weil dort der einzige größere Markt im Herzogtum war, so wird es bei den übrigen, noch kleineren Städten nicht anders gewesen sein. Als nun in der langen Friedenszeit unter Herzog Albrecht, bei der zunehmenden Besiedlung des Landes, der

⁹⁶) Über Tilsit besonders: E. M. 158 aa, 158 cc. Stadtarchiv Königsberg 778, Handel mit Tilsit.

Wohlstand sich hob, da bekamen auch die Kleinstädte ein eigenes Hinterland und selbständiges Leben. Besonders tat dabei Bartenstein sich hervor, das an den Landstraßen nach Süden und Südosten lag. Die Kleinstädte verletzten kein Privileg, denn ein solches hatte Königsberg nicht, sie durchbrachen jedoch die alte Gewohnheit. Erst jetzt mußte Königsberg daran denken, die Gewohnheit in ein Recht zu verwandeln.

Trotz des allgemeinen Protestes setzte Königsberg sich durch. Der Herzog, beherrscht von Skalich und seinen neuen Räten, hatte die alten Räte und den Adel gegen sich, er mußte bei den Städten Anhang suchen, und besonders bei der politisch wichtigen Hauptstadt Königsberg. So erteilte er das Privileg vom 2. August 1565, worin den Kaufleuten aus den Hinterstädten Bartenstein, Rastenburg, Friedland, Wehlau, Tilsit, Memel, Insterburg u. a. befohlen wurde, ihre Waren in Königsberg auf den Markt zu bringen und zu verkaufen.

Königsberg nahm dieses Privileg aus den Händen des Herzogs gern entgegen, erwies sich aber nicht als dankbar. Als im Herbst 1566 eine polnische Kommission sich in den Streit zwischen dem Herzog und den Ständen einmischte, schlug Königsberg sich ohne Bedenken zu den Gegnern des Herzogs. Dieser Abfall nutzte nichts, denn die Kommission kassierte das Privileg für Königsberg. Sie legte jedoch den Königsbergern ein Pflaster auf die Wunde, indem sie in mystischer Weise erklärte, die „alte“ Niederlage Königsbergs solle erhalten bleiben.

Dieser Satz gab die Grundlage für die späteren Bemühungen der Königsberger. Die Kämpfe der nächsten Jahrzehnte im einzelnen zu verfolgen, wäre eine Arbeit für sich. Nach manchen Wechselfällen und vergeblichen Versuchen hat Königsberg bei dem Generalangriff auf den Landtagen zwischen 1617 und 1622 einen vollen Sieg davongetragen. Das Stapelrecht wurde im Umfange des Privilegs von 1565 festgelegt. Die innerpolitische weitere Entwicklung interessiert hier nicht mehr. Die Memeler Frage ist in einem besonderen Abschnitt behandelt.

Nach dieser Festigung seiner innerpreußischen Stellung konnte Königsberg auch nach außen angriffsweise vorgehen. In den Jahren 1605 bis 1612 hat Königsberg von den Litauern auf Grund seines Stadtrechtes eine dreitägige Niederlage der Durchfuhrwaren verlangt. Auch in diesem Falle muß die Tatsachenfrage neben der Rechtsfrage, die Gewohnheit neben den Privilegien berücksichtigt werden. Auf der Fahrt von Litauen nach Danzig mußten alle Schiffe an Königsberg vorbei. Da das Hafn den litauischen Wittinnen und Strusen gefährlich war, wurden die Waren in Königsberg in die Schracken umgeladen. Für die Litauer war es nur ein Gebot der Vernunft, wenn sie vor der weiten Fahrt nach Danzig ihre Waren zunächst in Königsberg anboten. Dazu kommt, daß Königsberg nicht allein an der großen Wasserstraße lag, sondern daß hier sich auch die drei großen Landstraßen trafen. Durch seine Lage mußte Königsberg zum Stapelplatz für Litauen werden.

Wenn trotzdem bis in das 17. Jahrhundert hinein Danzig eine starke Stellung im litauischen Handel behauptete, so lag es an den seit Jahrhunderten gesammelten kaufmännischen Überlieferungen der alten Hansestadt und an dem ebenfalls seit Jahrhunderten in Danzig angehäuften Gelde. Dagegen war Königsberg ein Emporkömmling und wurde als Handelsstadt erst allmählich klug und reich. Die lange Friedenszeit nach 1525 verbreitete überall in Preußen Wohlstand, namentlich in der Hauptstadt des Landes. So kam es, daß im Jahre 1636 die Königsberger erklären konnten, sie hätten früher die Durchfahrt der Litauer nur deshalb gestattet, weil sie nicht das Geld zum Ankauf aller litauischen Waren gehabt hätten.

Der Kampf um die Alleinherrschaft im litauischen Handel, denn darauf kam es Königsberg an, wurde, notwendig wie er war, durch ein auswärtiges Ereignis beschleunigt. Im Schwedisch-polnischen Kriege gerieten die preußischen Häfen Pillau und Memel in schwedische Hand (bis 1655). Nur die Weichsel mit Danzig blieb Polen als Ausgang zur See. Der Danziger Hafen wurde deshalb von Polen in jeder Weise gefördert, um die schwedischen Häfen, in denen Schweden auch Zoll erhob, zu schädigen. So erhielt Danzig im Jahre 1628 das ausschließliche Recht, ausländische Tuche einzuführen. Diese Maßnahme hätte den Zustand des 15. Jahrhunderts wiederhergestellt. Wenn die Litauer ihre Einkäufe in Danzig besorgen mußten, dann wollten sie ihre Austauschwaren auch dahin bringen. So war der Kampf den Königsbergern aufgezwungen.

Auf den Verlauf dieses Kampfes, der im Jahre 1632 offen ausbrach, kann hier ebenfalls nicht eingegangen werden. Nur auf das Ergebnis kommt es an. Das Ergebnis war zunächst ein Vorfriede zwischen Königsberg und Wilna am 10. Oktober 1641 und ein Vertrag am 13. Februar 1642, der von König Wladyslaus bestätigt wurde. Die Wilnaer erklärten sich bereit, ihre Waren in Königsberg drei Tage lang zum Verkauf auszulegen, dann sollte Königsberg die Weiterfahrt gestatten. Weitere Bestimmungen regelten den Bau eines Kaufhauses in Königsberg, die Nachprüfung des Labiauer Zolles u. a.

Mit diesem Vertrage hatte Königsberg erreicht, was es im vorigen Jahrhundert auch in Preußen zunächst als Mindestziel ins Auge gefaßt hatte. Die Litauer durften an Königsberg nicht glatt vorbeifahren, aber sie mußten hier nicht unbedingt ihre Waren verkaufen. Königsberg sah voraus, daß Wilna dieselben Winkelzüge machen konnte wie ein Jahrhundert vorher Tilsit, daß nämlich die Wilnaer ihre Waren zu einem übermäßigen Preise anboten, um sie dann als unverkäuflich nach Danzig zu bringen. Deshalb hatte Königsberg, obgleich es mit dem Kurfürsten im Einvernehmen stand, eine Bestätigung des Vertrages durch den Kurfürsten nicht vornehmen lassen. Wenn der Vertrag sich nicht bewährte, sollte der Kurfürst, wegen Verletzung seiner Hoheitsrechte, die Aufhebung verlangen. Königsberg hat von diesem Ausweg schon im

Jahre 1645 Gebrauch gemacht und die Aufhebung des Vertrages durch den König von Polen durchgesetzt.

Als die Unterhändler des Jahres 1641, die Ratsleute Koje und Meienreis, von den Königsberger Kaufleuten sehr scharf angegriffen wurden, verfaßten die Räte der Stadt am 1. Juni 1650 einen vertraulichen Bericht an den Kurfürsten, worin sie über die Natur des Königsberger Stapelrechts Auskunft gaben. Daraus ergibt sich sonnenklar, daß auch nach dem Rechtsbewußtsein jener Zeit nur eine Gewohnheit, ohne Rechtsverbindlichkeit, vorlag. Eine Befragung von älteren Kaufleuten hatte ergeben, daß in der Regel ein dreitägiger Aufenthalt beobachtet worden sei, ja daß bisweilen die Waren direkt aus den Wittinnen in die Schracken verladen wurden und ohne Feilbietung weitergingen.

Der Kurfürst, so unterrichtet, fand eine andere Abhilfe. Er führte (1651) das Stromgeld ein, eine Abgabe auf die Waren, die in das Frische Haff, aber nicht nach Pillau gingen. Das Recht zu einer solchen Maßregel wurde bestritten, aber die bald gewonnene Unabhängigkeit Preußens brachte den Widerspruch zum Schweigen. Nach einem Bericht, wahrscheinlich des Jahres 1650, hatte der Kurfürst durch die Ausfuhr von Waren über das Haff nach Danzig im Werte von zwei Millionen Tonnen Gold an Pillauer Zoll 20 000 Fl. verloren. Die Erträge des Stromgeldes bezeugen, daß auch weiterhin ein beträchtlicher Warenverkehr von Königsberg nach Danzig stattfand.

So konnte sich das Königsberger Stapelrecht gegen Litauen nicht voll entfalten. Nur die „gewöhnliche“ Zeit hindurch mußten die fremden Kaufleute ihre Waren in Königsberg ausstellen, wie es noch ein Mandat von 1729 festsetzt. Was Wilna zugestanden war, konnte Königsberg auch den anderen Litauern nicht vorenthalten. Namentlich war es die Stadt Mohilew, die 1649, 1650 und 1655 um ihre Gleichstellung mit den Wilnaern kämpfen mußte. Auch im Jahre 1678 klagten Kaufleute aus Mohilew beim Kurfürsten über den Rat des Kneiphofs, der ihre drei Tage lang in Königsberg erfolglos ausgestellten Waren nicht nach Thorn weiterbringen ließ. Der Kurfürst tadelte das Verhalten der Königsberger.

Memel und der Memelhandel⁹⁷⁾

Seitdem Hochmeister Winrich von Kniprode der Memelstraße durch die Deime einen Zugang nach Süden eröffnet hatte, war Danzig der große Magnet, der den Handel aus Litauen anzog. Dazu trug bei der Umstand, daß der Ordensstaat sein Zentrum an dieser Straße hatte, in Marienburg und später in Königsberg. Memel lag als Außenposten abseits. Es war nicht, wozu es berufen schien, der Endpunkt einer Ostwestlinie, sondern eine Etappe auf der Nordsüdlinie, die aus Preußen über die Nehrung und weiter am Strande nach Livland ging. Memel ist im Jahre 1252 von Livland aus gegründet worden und hat bis 1528 zu Livland gehört. Nur an einem schmalen Küstenstrich berührte Livland sich mit Preußen, sonst lag zwischen beiden Ländern eine Wildnis und das feindliche Samaiten. Die Versuche der Eroberung Samaitens hatten nur vorübergehenden Erfolg, nur 1398—1410 hat der Orden das Land beherrscht. Als er 1422 endgültig Samaiten abtrat, da zerbrach auch die Landbrücke zwischen Preußen und Livland, denn der Orden verzichtete auch auf den Küstenstrich zwischen Nimmersatt und Heiligenaa, der zu Samaiten kam.

Die Versuche, die Landbrücke wieder zu gewinnen, blieben ohne Erfolg. Wenn Switrigal im Jahre 1432 Polangen zurückgab, so tat er es nur deshalb, weil er es nicht mehr besaß, sondern sein Nebenbuhler Sigismund. Der Brester Friede von 1435 stellte die Grenze von 1422 wieder her. Herzog Albrecht und Markgraf Georg Friedrich bemühten sich vergebens um Polangen, das für sie wichtig war, weil Albrecht im Jahre 1560 die Herrschaft Grobin, Georg Friedrich dazu 1585 das Stift Pilten erworben hatte, Preußen also bis 1609 bzw. 1611 kurländisches Gebiet besaß, zu dem die Verbindung fehlte. Noch am Anfang des 18. Jahrhunderts verlangte ein offenbar von preußischen Kaufmannskreisen beeinflusster Anonymus die Vereinigung des Landstriches nördlich der preußischen Grenze bis Heiligenaa, indem er auf die Urkunde von 1392 über die Abtretung des bischöflichen Teiles von Memel an den Orden in Preußen verwies⁹⁸⁾.

Die ältere Geschichte Memels ist durch die Arbeiten von Zurkalowski⁹⁹⁾ besser durchforscht als diejenige der meisten anderen preußischen Städte, deshalb aber nicht besser bekannt. Seit der Gründung Memels im Jahre 1252 gibt es ganze Jahrzehnte, in

⁹⁷⁾ Quellen, außer den im vorigen Kapitel genannten, sind die einschlägigen Amts- und Zollrechnungen und die Akten E. M. 98 aa, E. M. 98 cc., Stadtarch. Kbg. 778 Handel mit Memel. Von der älteren Literatur, betreffend den Streit Memels mit Königsberg, ist besonders wichtig die „Sammlung einiger Denkwürdigkeiten v. d. kgl. preuß. Immediat-Stadt Memel“ (von Roerdanß). Kbg. 1792. Vgl. zur Ergänzung die Anlage nr. 4.

⁹⁸⁾ G. St. A., R. 7 nr. 196.

⁹⁹⁾ Studien z. Gesch. d. St. Memel u. d. Pol. d. Deutschen Ordens, Altpr. Mon. Schr. Bd. 43 (1906) S. 145 ff. — Neue Beiträge z. Gesch. d. St. Memel, ebenda Bd. 46 (1909) S. 83 ff. Kontroverse mit Sembritzki, ebenda S. 278 ff. Die Geschichte der Stadt Memel von J. Sembritzki (1900) bringt zur Handelsgeschichte wenig Neues.

denen man von der Existenz einer Stadt Memel nichts merkt. Sie war politisch zu sehr ausgesetzt und ihr fehlte das Hinterland. Bis in das 16. Jahrhundert war das Amt Memel mit dem angrenzenden Teil von Samaiten Wildnis. Darauf, nicht auf das Königsberger Stapelrecht, ist die geringe Bedeutung Memels zurückzuführen.

Die erste Nachricht über den auswärtigen Handel Memels ist jener Vertrag mit den Samaiten von 1590, der als preußische Märkte für die Samaiten Memel, Ragnit und Georgenburg festsetzte¹⁰⁰). Im Jahre 1428 saßen Lieger der Stadt Rostock in Memel gefangen¹⁰¹). Sie benutzten Memel wohl nur als Etappe nach Livland. Während des Dreizehnjährigen Krieges gewann Memel erhöhte Bedeutung. Nicht allein militärisch: bei Memel haben die Litauer ihre einzige Waffentat vollbracht, indem sie 1455 die Stadt besetzten, sie aber gleich wieder an die Livländer verloren, die bis 1468 in Memel blieben. Weil das Frische Haff und das Balgaer Tief dem Zugriff Danzigs ausgesetzt war, verzog sich auch ein Teil des preußischen Seehandels nach Memel. Bei diesem Handel werden Bürger der Stadt Memel nicht genannt, es war nur ein Handel des Ordens und der Stadt Königsberg. Memel war ein Vorhafen für Königsberg. Bei einer Schließung des Balgaer Tiefs war die Memeler Seepforte ein Ersatz. Im Jahre 1482 hatte der Hochmeister die Ausfuhr von Korn wegen einer unsicheren Ernte verboten. Elbing schrieb an Königsberg, ob nicht etwas Getreide von Königsberg über Memel verschifft werden könne. Königsberg hielt es für unmöglich, machte aber darauf aufmerksam, daß ein Litauer sein Getreide, das nach Labiau gekommen sei, dort umgeladen habe, vielleicht nach Memel¹⁰²).

Erst seit dem Jahre 1520 hielt der Hochmeister es für nötig, in Memel Pfundzoll zu erheben¹⁰³). Wie in Labiau betrug auch in Memel der Zoll von der Mark einen Schilling. Der Hauptverkehr Memels im Mittelalter ging nicht über See, sondern nach Königsberg. Dorthin führten drei Straßen. Die Landstraße über die Nehrung und die Wasserstraße über das Haff und durch die Deime; ferner gab es eine Verbindung von Land- und Wasserweg, die Fahrt zu Schiff nach Schaaksvitte und von dort über Land. Der Krug in Schaaksvitte wurde im Jahre 1596 gegründet¹⁰⁴). Auch die Straße über Schaaken diente dem Fernverkehr nach Livland. Der Landmarschall von Livland wurde im Jahre 1454 durch einen Sturm daran gehindert, zu Schiff von Livland nach Schaaksvitte zu fahren. Im Jahre 1449 waren drei Kaufleute, wohl auch aus Livland, in Schaaksvitte¹⁰⁵).

Nur der Verkehr auf der Nehrungsstraße ist wegen der Erhebung des Fährgeldes am Tief mit dem Seeverkehr, für den der

¹⁰⁰) s. oben S. 16.

¹⁰¹) O. B. A. 1428 Mai 2 und Mai 4.

¹⁰²) St. A. Danzig 300 U 67 nr. 116.

¹⁰³) Zurkalowski, Studium, S. 180 Anm. 2 — Töppen, Ständeakten V 706.
— J. Weise, Herzog Erich v. Braunschweig (Kbg. 1908) S. 78 f.

¹⁰⁴) Perg. Urk. XXX 13.

¹⁰⁵) Livl. Ub. VIII S. 492. X S. 401.

Zoll erhoben wurde, in Zahlen vergleichbar¹⁰⁶⁾). Diese Zahlen sind für die Entwicklung im ganzen, nicht für die Masse der Handelsgegenstände charakteristisch, denn das Fährgeld hatte einen anderen Tarif als der Zoll. Dem Fährgeld unterlagen Menschen, Tiere und Wagen, dem Zoll die Schiffe und die einzelnen Waren. Dieser Unterschied in der Berechnung ist bezeichnend. Den Landweg gingen die Großtiere, die auf den Schiffen sich schlecht transportieren ließen, und die Reisenden, die sich vor der Seefahrt fürchteten. Der Sand der Nehrung erschien ihnen nicht so schrecklich wie die Gefahren der See. Aber auch das Haff hatte seine Schrecken, und erst seit etwa 1640 begann der Personenverkehr nach Schaaken den Verkehr auf der Nehrungsstraße zu übertreffen. Großvieh wurde auch weiterhin die Nehrung entlang getrieben, während Schafe und Schweine schon früher mehr über Schaaken gingen.

In den Jahren 1541 und 1542 machte die Einnahme des Seezolls nur einen Bruchteil des Fährgeldes aus, 1554 betrug der Zoll fast das Doppelte des Fährgeldes, und er stieg nun dauernd, während das Fährgeld gleich blieb und seit 1614 einen schnellen Abstieg erlitt. Das Jahr 1625 brachte den Tiefpunkt des Fährgeldes mit 11 M., zugleich erkletterte der Seezoll zum ersten Male eine fünfstellige Zahl. Erst im Laufe des 16. Jahrhunderts ist Memel See-stadt geworden. Vorher hatte es nur den Ehrgeiz, es zu sein. Im Jahre 1522 wollten die Memeler die Königsberger Kaufleute zwingen, in Memel Niederlage zu halten¹⁰⁷⁾). Ihnen war die Benutzung der Straßen nach Königsberg unangenehm. Der Anspruch Memels auf eine eigene Niederlage bestätigt, daß eine Königsberger Niederlage damals unbekannt war. Aber auch eine Memeler Niederlage gab es nicht. In einem undatierten Schreiben aus den vierziger Jahren des 16. Jahrhunderts beschwerte Memel sich über den Verkehr der Danziger, Königsberger und Elbinger über Labiau und das Haff nach Polangen, das kürzlich mit einer neuen Kirche und offenem Markt erbaut sei. Der Wunsch Memels, die Durchfuhr nach Samaiten zu verbieten, wurde vom Herzog am 11. Oktober 1552 abgelehnt mit der Begründung, daß diese Durchfuhr wohl den Königsbergern, nicht aber den Danzigern verboten werden könne. Dasselbe Reskript untersagte den Memelern den Getreidekauf im Samlande, dem unmittelbaren Hinterlande Königsbergs. Doch durften die Samländer ihr Getreide nach Memel auf den Markt bringen.

Memels Hinterland war beschränkt auf das Amt Memel und das westliche Samaiten. Der Verkehr aus der Memel ging südwärts nach Königsberg. Noch während des Zollstreites mit Litauen in den Jahren 1540—45 klagte das Amt Memel nur über die neuen Zölle an der samaitischen Grenze, nicht diejenigen am Memelfluß. Jedoch auf die Behinderung des Verkehrs nach Samaiten ist es zurückzuführen, daß Memel in jener Zeit die ersten Handelsbeziehungen zum Stromgebiet der Memel anknüpfte. Im Jahre 1545 beschwerte Memel sich über Tilsit, das einen Weichselkahn mit Getreide und

¹⁰⁶⁾ Über Zoll und Fährgeld in Memel s. die Anlage nr. 4.

¹⁰⁷⁾ Zurkalowski, Studien, S. 181 Anm. 2.

Mehl aus Litauen nicht vorbeigelassen habe, es sei denn nach einer dreitägigen Niederlage. Tilsit bezweifelte die Existenz eines Handelsverkehrs zwischen Memel und Litauen, der an Tilsit vorbei nach der oberen Memel ginge. Nur das herzogliche Getreide aus den Ämtern Tilsit und Ragnit werde nach Memel geschickt. Den Anspruch eines Stapelrechts leugnete Tilsit nicht. Die Erweiterung des Memeler Handels nach Oberlitauen wurde damals als etwas Neues empfunden¹⁰⁸⁾.

Die von Tilsit erwähnten Getreidelieferungen aus den Ämtern Tilsit und Ragnit fanden in großem Umfange statt. Weite Teile des Amtes Memel waren noch Wildnis. Wurde die samaitische Grenze gesperrt und der Verkehr nach Livland unterbunden, so konnte Memel ohne die Zuschüsse aus den preußischen Ämtern ausgehungert werden. Schon deshalb konnte die Stadt sich nicht entwickeln. Daher auch im Jahre 1552 und noch im Anfange des 18. Jahrhunderts die Bemühungen Memels um den freien Getreidekauf im Samlande. Damit steht allerdings in Widerspruch, daß Memel nach einer Aufstellung aus dem Jahre 1617 schon um 1600 in einzelnen Jahren auch kleine Mengen von Getreide ausgeführt hat.

Getreide war nicht die Hauptware Memels, sondern Flachs, Hanf, Leinsaat, später auch Holz. Nach Zurkalowski¹⁰⁹⁾ betrug die Flachsausfuhr im Jahre 1554 erst 135 Stein, 1590 bereits 15 000 Stein. Die Salzeinfuhr betrug 1541 nur 61 Last, 1554 sogar nur 50 Last, dagegen 1590 schon 468 Last. Dabei ist, wenn man ein Gesamtbild des Memeler Handels haben will, immer zu bedenken, daß der Seehandel nur ein Teil davon war. Ein Teil ging auf den Straßen nach Königsberg. Anlässlich der Streitigkeiten wegen der neueingeführten Flachsordnung berichtet das Amt Memel am 12. August 1612 über die Flachsmengen, die in den letzten zehn Jahren aus Memel über See und nach Labiau verschifft wurden. Wenn auch die Ausfuhr über Labiau, von dem einen Jahre 1611 abgesehen, stets hinter der seewärtigen Ausfuhr zurückbleibt, so zeigt die folgende Aufstellung doch, wie wenig selbständig der Memeler Markt selbst für seinen Spezialartikel Flachs damals von Königsberg war¹¹⁰⁾.

1603 zur See	2 884 Stein,	nach Labiau	1 847 Stein,
1604	7 247		1 503
1605	59 202		15 340
1606	20 159½		26 260
1607	30 986		23 149
1608	37 382		12 588
1609	25 212		13 287
1610	21 244		18 855
1611	25 163		28 597
1612	33 647		4 180

Zusammen sind es 408 719 Stein, die Pfunde sind in der Tabelle fortgelassen.

¹⁰⁸⁾ E. M. 138 a a.

¹⁰⁹⁾ Neue Beiträge S. 87.

¹¹⁰⁾ Die folgenden Tabellen nach E. M. 98 cc.

An Hanf wurde in den Jahren 1605 bis 1611 ausgeschifft: zur See 22 231 Stein, nach Labiau 3409 Stein. Die sonstige Warenausfuhr zur See betrug in den Jahren 1606 bis 1612:

Fleisch 241 Last 6 Tonnen,
Talg 1491 Stein 20 Pfund (= 215 Tonnen 20 Pfund),
Ochsenleder 1214 Techer,
Bock- und Kalbleder 558 Techer,
Planken 76 Schock 31 Stück,
Klappholz 982 Hundert 24 Schock 36 Stück 44 Ringe,
Wagenschoß 421 Schock 35 Stück,
Lindenbretter 4½ Schock,
Leinsaat 482 Last 10 Tonnen,
Dorsch 253 Last 7½ Tonnen,
Wachs 661 Stein 22 Pfund,
Bast 585 Stein,
Bastene Simmen 4 Stein 60 Pfund,
Teer 5 Last,
Butter 7½ Tonnen,
Hopfen 57 Stein.

In derselben Zeit wurde über See eingeführt:

45 Last Honig,
970½ Last Salz,
5 Schiffpfund 2 Stein Kupfer,
86 Schoffkessel,
110 Fäßchen Stahl,
7 Tonnen Bergerfisch,
8 Zentner Blei,
5 Kisten Glas.

Nach Königsberg wurden nur 826 Last 51 Scheffel Korn ausgeführt.

Diese aus den Rechnungsbüchern des Amtes Memel zusammengestellte Tabelle über den Warenverkehr der Stadt Memel ist von unschätzbarem Werte, weil die in den Amtsrechnungen enthaltenen Angaben über den Pfundzoll seit 1594 nur die Endsumme der Einnahmen enthalten und für Labiau bis 1674 jedes Vergleichsmaterial fehlt. Die Zollrechnung von 1552 gibt die Herkunft der Kaufleute meist nicht an. Sie führt nur einmal einen Schiffbauer Peter von Memel an, er verzollt eine Last 9 Scheffel Roggen. Zu dem Aufschwung des Handels über Labiau mag der Umstand beigetragen haben, daß die Memeler, wie aus einem undatierten Schreiben hervorgeht, durch Herzog Albrecht von der Zahlung des Labiauer Zolls befreit waren. Dem Tilsiter wird im Jahre 1549 die gleiche Vergünstigung abgeschlagen. Auch der Memeler Schiffbauer hat schon im Jahre 1552 Zoll bezahlt.

Zu dem überlegenen Wettbewerb Königsbergs kam die Konkurrenz Libaus. Eckert hat in seinem Werk über „Kurland unter dem Einflusse des Merkantilismus“ (Riga 1927) gezeigt, wie sehr der Schiffsverkehr der kurländischen Häfen seit 1582, der Beendigung

des Russisch-polnischen Krieges, zugenommen hat. Damals war Libau unter preußischer Herrschaft. Vergebens hat Königsberg, dieses Mal im Bunde mit Memel, versucht, auch Libaus Handel einzuschränken. Der preußische Regent Georg Friedrich lehnte im Jahre 1580 eine Unterdrückung Libaus ab, denn er wußte, daß er damit nur Windau und Riga unterstützt hätte. Nur der Aufenthalt fremder Lieger in Libau wurde wiederholt verboten, ohne daß es gelang, dieses Übel auszurotten. Georg Friedrich erhob jedoch nach einem Mandat des Jahres 1579 in den kurländischen Häfen Libau und Heiligenaa einen Ausfuhrzoll. Nach einer Grobiner Amtsrechnung¹¹¹⁾ aus dem Anfang der achtziger Jahre wurden folgende Waren ausgeführt und verzollt:

Wagenschoß 16 Sechzig 4 Hundert = 482 M.
 Klappholz 35 Hundert 18 Ringe = 21 M. 27 Sch.
 Roggen 80 Last $7\frac{1}{2}$ Scheffel = 120 M. 12 Sch.
 Gerste $18\frac{1}{2}$ Last = 27 M. 45 Sch.
 Fleisch 8 Last 11 Tonnen = 29 M. 45 Sch.
 Leder 85 Techer 7 Stück = 25 M. $40\frac{1}{2}$ Sch.
 Flachs 260 Stein = 26 M.
 Hanf 183 Stein = 12 M. 12 Sch.
 Wachs $88\frac{1}{2}$ Stein = 14 M. 45 Sch.
 Haselnüsse $165\frac{1}{2}$ Tonnen = 16 M. 33 Sch.
 Asche 31 Last 9 Tonnen = 15 M. $52\frac{1}{2}$ Sch.
 Speck 77 Seiten = 2 M. 34 Sch.
 Talg $11\frac{1}{2}$ Tonnen = 3 M. 50 Sch.
 Teer $11\frac{1}{2}$ Last = 3 M. 50 Sch.
 Hölzerne Nägel 1000 = 1 M.
 Planken 4 Schock = 4 M.
 Kobelgarn 88 Stein = 5 M. 40 Sch.

Dazu kommen andere Waren in geringen Mengen, die einzeln weniger als eine Mark einbringen, wie Bodenholz, Butter, Dorsch, Grütze, Riemen(holz), Lindenbretter, Ochsen, Malz, Hafer. Die ganze Einnahme betrug 817 M.

Der Adel verschiffte zollfrei, bei einem Zollausfall von 203 M.:

Wagenschoß 2 Sechzig 31 Hundert,
 Klappholz 9 Hundert 9 Ringe,
 Roggen $77\frac{1}{2}$ Last,
 Gerste 4 Last,
 Hafer 9 Last,
 Wachs 5 Stein,
 Lindenbretter 1 Hundert.

Wie gegen Libau, so ist Memel auch gegen Heydekrug und die anderen neuen Rivalen mit großer Energie vorgegangen. Gerade im Jahre 1622, als Memel den meisten Grund hatte, über Unterdrückung durch Königsberg zu klagen, wurde der litauischen Stadt Krottingen, die 1607 ein Stapelrecht erhalten hatte¹¹²⁾, der Handel

¹¹¹⁾ Herzogl. Brief-Archiv D.

¹¹²⁾ Volumina legem II 1632.

über Ruß nach Königsberg verboten. Nur die in Memel nicht erhältlichen Waren durften die Krottinger in Königsberg einkaufen.

Man hat bisher zu sehr die Memeler Handelsverhältnisse unter dem Blickpunkte des Gegensatzes zu Königsberg betrachtet und dem Königsberger Stapelrecht die Schuld an der Verkümmernng Memels zugeschoben. Daß die größten Schwächen Memels auf anderem Gebiete lagen, hat man zumeist übersehen. Gewiß wurde Memel durch die Verfügungen der Jahre 1565, 1580, 1617, 1622 dem Königsberger Stapelrecht unterworfen, aber diese Verfügungen wurden bald aufgehoben oder eingeschränkt. Niemals war es den fremden Seefahrern verboten, Memel zu besuchen und dort soviel Waren einzuladen, wie sie ausgeladen hatten. Allerdings wurde die Leerfahrt verboten, die Memeler selbst durften überhaupt nicht über See fahren und über das Haff nur die Fahrt nach Königsberg unterhalten. Als im Jahre 1618 zwei Memeler Frachtschiffe mit Salz nach Tilsit fuhren und dort Ladung einnahmen, protestierte Königsberg. Die Memeler durften nicht von Memel nach Tilsit, auch nicht von Tilsit nach Königsberg, sondern nur zwischen Memel und Königsberg Frachten nehmen.

So war es doch ein harter Druck. Die Klagen der Memeler sind bisweilen rührend. Aber bei diesen Klagen darf man nicht vergessen, daß der Handel Memels, laut Pfundzollrechnung, im ersten Drittel des 17. Jahrhunderts ganz gewaltig stieg. Die Zahl von 56 Seeschiffen im Jahre 1628 wurde erst im Jahre 1668 wieder erreicht.

Gewiß, das Jahrzehnt von 1617 bis 1629 war für Memel reich an Kämpfen und Heimsuchungen. Dieser Abschnitt wurde beendet mit der Besetzung durch die Schweden, die bis 1635 in Memel blieben. Was zuerst ein Unglück schien, die Besetzung durch feindliche Truppen, erwies sich als Glück. Vom Kriege blieb Memel unberührt, und die Schweden hatten an einer Schädigung Memels kein Interesse. Schweden erhob einen Zoll auf alle Waren über See und Haff. Der Zoll auf die Waren über das Haff nach Königsberg war neu. Als Königsberg deshalb vorstellig wurde, wies der schwedische Kanzler Oxenstierna die Klage zurück¹¹³⁾. Bei der Rückkehr nach Preußen wurden die alten Beschränkungen des Memeler Handels nicht wieder in voller Strenge eingeführt. Aber erst das Mandat des Kurfürsten vom Jahre 1657 sicherte Memel volle Handelsfreiheit. Im Außenhandel war Memel nicht mehr behindert. Nur in Preußen selbst wurden ihm noch Schranken auferlegt, so namentlich im Verkehr mit Tilsit, das weiterhin dem Königsberger Stapelrecht unterlag. Im Jahre 1685 wurde den Memelern der Leinwandhandel in Tilsit verboten.

Der Verkehr nach Tilsit war unbedeutend, viel wichtiger war der Verkehr über Labiau nach Königsberg. Zwei statistische Quellen gibt es nach wie vor zur Erkenntnis des Memeler Handels: die Erträge an Pfundzoll und an Fährgeld.

¹¹³⁾ E. M. 98 II.

Den Amtsrechnungen wurden zu den wichtigsten Einzelposten die Belege beigegeben. Auf diese Weise ist für das Jahr 1650 ein genaues Pfundzollregister erhalten¹¹⁴⁾). Danach liefen 35 Seeschiffe in Memel ein und aus. Keines gehörte einem Memeler Bürger. Sie verteilen sich der Herkunft nach in folgender Weise: 14 Holland, 8 Danzig, 5 Heiligenaa, 2 Lübeck, 2 Stralsund, 2 Kolberg, 1 Gotland, 1 Schweden, 1 fraglich. Ein Schiff aus Norwegen war nur durch Sturm nach Memel verschlagen worden und fuhr nach Danzig weiter. Außer diesen Schiffen kamen 17 Boote aus Kurland. Der Zoll für die Küstenboote wird seit 1628 als kleiner Seezoll von dem großen Seezoll auf die Schiffe geschieden, er macht nur einen Bruchteil des ganzen Zolls aus. Ein Boot fuhr 1650 aus Kurland an Memel vorbei nach Labiau und zahlte auch Zoll. Ebenso fuhr ein Boot aus Königsberg an Memel vorbei nach Kurland. Im Jahre 1676 verkehrten in Memel 30 Seeschiffe und 17 Boote. Von den Seeschiffen kamen 12 aus Holland, 8 Lübeck, 5 Danzig, 2 Königsberg, 1 Gotland, 1 Frankreich. Ferner wurde ein von der ostindischen Kompagnie gekapertes schwedisches Schiff in Memel verkauft. Schiffe aus England begegnen nicht, wohl aber vier englische Schiffe, die den Warenverkehr nach anderen Plätzen vermittelten, und zwar zwei nach Königsberg, eins nach Holland, eins nach Frankreich.

Danzig hat im Jahre 1622 gegen die Beschränkung des Handels nach Memel ohne Erfolg Einspruch erhoben¹¹⁵⁾). Die Danziger, die an dem alten Binnenverkehr über die beiden Haffe durch Königsberg gehindert wurden, setzten den Verkehr nach Memel über See fort. Sogar von Königsberg gingen im Jahre 1676 zwei Seeschiffe nach Memel.

Memel war von dem Königsberger und Danziger Kapital abhängig, es bezog einen Teil seiner Einfuhrwaren nicht direkt, sondern über Königsberg und Danzig, und schickte seine Ausfuhr zum Teil nach Königsberg und Danzig, von wo sie an die überseeischen Verbraucher weiterging. Die Abhängigkeit besonders von Königsberg wird noch klarer durch die Einnahmen an Fährgeld in Memel und an Zoll in Labiau. Zum Unterschiede von den Seezollrechnungen, die bereits von Zurkalowski für die ältere Zeit und von Rördanß für das Ende des 17. Jahrhunderts benutzt worden sind, hat man das Fährgeld bisher noch gar nicht beachtet, obgleich es zum Verständnis des Memeler Handels fast so wichtig ist wie der Seezoll. Das Fährgeld enthält nämlich mehr als man vermutet. Ursprünglich war es nur eine Abgabe für die Benutzung des Fährbootes. Eine Fähre war im Besitze des Komturs von Memel bereits im Jahre 1402. Im Jahre 1570 hatte das Amt Memel zwei große Fähren, ein mittleres Fährboot und ein kleineres Fährboot. Die Entwicklung der Fährgeldeinnahme ist im Vergleich zum Seezoll nur gering. Sie bewegt sich in absteigender und aufsteigender Linie, hat jedoch am Ende des 17. Jahrhunderts ungefähr denselben Stand wie in der Mitte

¹¹⁴⁾ Os. F. 12664 fol. 425 ff.

¹¹⁵⁾ St. A. Danzig 300/24 A und 300/53 nr. 820.

des 16. Jahrhunderts, als sie den Seczoll noch übertraf, der sie dann so gewaltig überflügelte. Die Einnahme hing auch von Zufälligkeiten ab. So ist der geringe Betrag des Jahres 1554 zum Teil bedingt durch die lange Vereisung des Tiefes (10. Dezember 1553 bis 21. März 1554), die eine Benutzung des Fährbootes überflüssig machte.

Aber die Abnahme des Fährgeldes ist wesentlich doch auf andere Umstände zurückzuführen. Die Steigerung des Seeverkehrs ist bereits hervorgehoben. Ferner wurden statt der Küstenstraße nach Livland über Memel die neuen Straßen über Tilsit benutzt. Die Amtsrechnung von 1590 führt die Minderung des Fährgeldes auf die Benutzung der verbotenen Wege zurück. Deshalb wurde 1591 das Straßenmandat von 1585 erneuert. Ferner aber machte der Schiffsverkehr nach Schaaken der Nehrungsstraße Konkurrenz. In den Amtsrechnungen der Jahre 1600—1606 erscheint neben dem eigentlichen Fährgeld bereits eine Abgabe auf die nach Schaaken gehenden Boote als Entschädigung für den Ausfall an Fährgeld. Diese Abgabe wurde wieder aufgehoben. Bei der Haushaltsvisitation von 1614 wird auf die Klage des Amtes Memel, daß viele Waren unverzollt nach Schaaken gingen, entschieden, daß nach den Verträgen davon kein Zoll genommen werden dürfe, denn der Weg nach Schaaken sei frei, ebenso der Weg nach Labiau gegen Erledigung des Schleusengeldes¹¹⁶⁾. Seit 1624 wird die Abgabe von den Booten nach Schaaken dauernd eingeführt, daher die Steigerung der Einnahme gegenüber dem Tiefstand von 1625. Während die Taxe bis 1629 gleich blieb, führten die Schweden eine höhere Taxe ein, die auch von Preußen beibehalten wurde. Daher die Steigerung der Einnahme nach 1636. Im Jahre 1675 erwähnt die Amtsrechnung — die Amtsrechnungen 1669—72 fehlen — zum ersten Male neben den Booten nach Schaaken auch diejenigen nach Tilsit. Damals erst hielt man es für nötig, auch diesen Verkehr einer Abgabe zu unterwerfen, und erst 1677 den Verkehr nach Königsberg, also über Labiau. Die Einführung der Abgabe auf den Verkehr nach Tilsit macht sich bei dem Gesamtbetrage nicht bemerkbar, der Verkehr war also gering. Als dagegen Königsberg im Jahre 1677 zum ersten Male vorkam, schnellte der Personenverkehr von 448 auf 565, er stieg 1683 auf 1350, 1684 auf 1477 beförderte Personen. Dagegen beförderte die Fährre in diesen beiden Jahren nur 311 und 252 Personen.

Mehr als alles andere beweisen diese Zahlen, wie hervorragend der alte Verkehr nach Labiau und Königsberg für Memel noch immer war. Auch im Warenverkehr gingen im Jahre 1676 Felle in fast gleicher Menge nach Labiau und über See. Allerdings die Hauptwaren Memels, Flachs und Leinsaat, wurden weit überwiegend seewärts ausgeführt, wie auch die Haupteinfuhrwaren, Salz und Wein, zur See kamen.

¹¹⁶⁾ Os. F. 12 666 fol. 113 ff.

Memel wurde eingeengt durch Königsberg und Libau. Seine Lage mußte jedoch noch schlimmer werden, wenn Litauen selbst an seiner eigenen kurzen Küste einen Hafen schuf. Schon die Begründung Polangens im 16. Jahrhundert erweckte in Memel Besorgnis. In der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts ließ sich in Heiligenaa eine englische Handelsgesellschaft nieder, die nach Danzig Handel trieb. König Wladislaus IV. verbot im Jahre 1639 den Handel in Heiligenaa, und die dortige Handelsniederlassung wurde zerstört¹¹⁷⁾. Die Engländer, aus Heiligenaa vertrieben, suchten sich nun in Memel niederzulassen. Der englische Gesandte Francis Gordon¹¹⁸⁾ sprach deswegen beim Kurfürsten Georg Wilhelm vor und erhielt einen günstigen Bescheid am 12. Oktober 1659¹¹⁹⁾. Die geplante englische Kolonie in Memel sollte Selbstverwaltung, Religionsfreiheit und völlige Handelsfreiheit erhalten. Es liegt wohl nicht allein an innerpreußischen Widerständen, die sich sofort im Jahre 1640 zeigten, sondern auch an den Wirren des englischen Bürgerkrieges, daß diese Pläne gescheitert sind. Im Jahre 1650 verkehrte kein englisches Schiff im Memeler Hafen. Wie ernst jedoch der Kurfürst für das neugewonnene Memel sorgte, geht hervor aus dem gerade im Jahre 1639 auftauchenden Plan, einen Kanal aus der Minge ins Haff zu bauen und die gefährliche Windenburger Ecke zu umgehen¹²⁰⁾.

Neben Memel erlebte Heiligenaa im 17. Jahrhundert noch einmal einen Aufstieg¹²¹⁾. Nach 1678 haben die Engländer Brinley, Collins Richardson, Archer und Hurst teils einzeln, teils in Form einer bald zerfallenden Handelsgesellschaft den litauischen Handel nach Heiligenaa zu ziehen versucht. Ihr Handelsumsatz wird bis auf eine Million Fl. geschätzt, nach allerdings subjektiv gefärbten Angaben. Immerhin war die Beunruhigung in Preußen sehr stark, zumal da man auch einen Kanalbau von der Memel nach Heiligenaa befürchtete. Die englische Niederlassung erhielt 1689 ein 1690 durch Gesetz bestätigtes Stadtprivileg. Die Stadt sollte nach den Namen des polnischen Königspaares Johannmarienburg heißen. Zum Glück für Preußen entzweiten sich die Gesellschafter, Richardson floh nach Königsberg. Angeblich ließ dann Karl XII. von Schweden auf Anstiften Rigas Heiligenaa zerstören¹²²⁾.

¹¹⁷⁾ Rordanß S. 74, 119 ff.

¹¹⁸⁾ Über seine Verhandlungen mit Danzig vergleiche Hans. Gesch. Bl. XXII 158.

¹¹⁹⁾ Kurfürstl. Archiv, Zollsachen, ungeordnet.

¹²⁰⁾ G. St. A. Rep. 7 nr. 195 b.

¹²¹⁾ Das Folgende nach E. M. 24 c.

¹²²⁾ Balinski i Lipinski, Starozytna Polska, IV 429.

Die Stromschiffahrt

Auf die Stromschiffahrt fanden die allgemeinen Bestimmungen des Straßenrechts und des Seerechts Anwendung. Daneben aber hatte der Stromverkehr seine besonderen Bedingungen, die mit der Eigenart des Stromweges, der zugleich Binnenstraße und Wasserstraße war, zusammenhingen. Er wurde unterhalten von besonderen Schiffern und Schifferzünften mit besonderen Fahrzeugen, deren Aussehen und Tragfähigkeit nicht immer im einzelnen feststeht.

Die Polizei auf den Straßen wurde in Preußen vom Staate ausgeübt, die Gewässer gehörten, wenn sie nicht besonders verliehen wurden, dem Staate. Die Stadt Tilsit versuchte in den Jahren 1576 und 1695 vergeblich, ihre Gerichtsbarkeit auch auf den Memelstrom auszudehnen¹²³). Auch Königsberg erhielt 1621 die Gerichtsbarkeit nur über die im Stadtgrund angetakelten Schiffe.

Ein wichtiger Teil des Wasserrechts ist das Strandrecht. Es galt auch für die Binnengewässer. Im Jahre 1450 strandeten litauische Schiffe im Gebiete des Bischofs von Ermland, wohl im Frischen Haff. Der Bischof wollte ein Drittel der Güter als Bergegeld erheben, doch bat ihn der Hochmeister, sich mit einem geringen Bergegeld zu begnügen¹²⁴). Ebenso spricht der Komtur von Ragnit 1474 von einem geringen Bergegeld für im Kurischen Haff gestrandete litauische Güter¹²⁵). Im Jahre 1503¹²⁶) berichtet der Hauskomtur von Ragnit von Holzflößen aus der Jura, die einem Kaufmann aus Kowno gehörten und von preußischen Bauern auf der Memel aufgehalten wurden, wofür sie Bergegeld verlangten. Der Kaufmann wollte 8 Skott für das Hundert geben, dagegen meint der Hauskomtur, es sei früher ein Bergegeld von 1 Schilling oder mindestens 4 Pfennig für das Brett erhoben worden. Im Jahre 1596 bat ein litauischer Schiffer, dessen mit Korn beladene Wittinne nach Rossitten verschlagen und gestrandet war, die Ware gegen ein geringes Bergegeld freizugeben. Ebenso sollten 1615 einem Litauer die Waren aus seiner im Kurischen Haff gestrandeten Wittinne, Salz, Glas, Wein u. a., gegen ein geringes Bergegeld zurückgegeben werden¹²⁷).

Unglücksfälle auf dem Kurischen Haff kamen oft vor. Daher die Bemühungen, durch Kanäle die Haffahrt zu umgehen oder abzukürzen. Gerade 1612, vor dem ersten Ausbau der Gilge, waren im Haff 40 Schiffe gestrandet. Noch schlimmer war die Katastrophe des 23. Mai 1652, eines Sonntags, an dem 50 Wittinnen untergingen und 500 Menschen ertranken¹²⁸). Die Untersuchung ergab zwar einen frevelhaften Leichtsinn der Schiffer, die betrunken waren und

¹²³) E. M. 138 aa, E. M. 134 d.

¹²⁴) Ermländisches Ub. IV nr. 332.

¹²⁵) Hans. Ub. X nr. 260.

¹²⁶) O. B. A. 1503 Mai 25.

¹²⁷) E. M. 134 e.

¹²⁸) E. M. 127 e.

alle Anzeichen des Sturmes mißachteten, zugleich aber die betrübliche Tatsache, daß preußische Schiffer sich auf Kosten der Schiffbrüchigen bereicherten. Zu gleicher Zeit machten schwedische Piraten von der Nehrung her die Schifffahrt unsicher. Der Kurfürst rüstete 1630 zwei Kanonenboote aus und ließ sie zwischen Labiau und Gilge kreuzen¹²⁹⁾. Das Kurische Haff, sonst bis 1920 ein preußischer Binnensee, war ein Kriegsschauplatz zwischen Schweden und Polen geworden. In früheren Zeiten hatte nur das private Fehderecht die Schifffahrt gestört. So haben am Anfange des 16. Jahrhunderts preußische Kaufleute den Kownoer Bürgern oder der ganzen Stadt die Fehde angesagt und ihre Schiffe unterwegs beraubt. Der Hochmeister hat solche Gewalttaten nach Möglichkeit verhindert.

Zwar durfte jeder seine eigenen Waren auf die öffentlichen Märkte und Niederlagen bringen, aber nicht jeder durfte fremde Waren in Fracht nehmen. Diese Beschränkung ist alt. Schon im 14. Jahrhundert begegnet in Urkunden des Komturs von Christburg die Vorschrift, daß die Einwohner eines Dorfes ihr Getreide auf den in ihrem Gebiet liegenden Flüssen und Seen verschiffen und nach Elbing auf den Markt bringen dürften, aber nicht fremdes Getreide gegen Lohn. Das war den städtischen Schifferzünften vorbehalten. Auch die private Schifffahrt nach Litauen wurde von den Weichselchiffern ausgeübt. Soweit die litauischen Waren nach Danzig gingen, mußten sie ja auch die Weichsel benutzen.

Schon zu Zeiten Witowts brachten die Litauer ihre Waren auch selbst nach Preußen auf eigenen Schiffen. Diese eigene Schifffahrt der Kownoer nahm gegen Ende des 15. Jahrhunderts zu und überflügelte die preußische Schifffahrt. Im Jahre 1490 beschwerten sich die Weichselkahn- und Bordungfahrer wegen der litauischen Konkurrenz¹³⁰⁾. Die Litauer brächten ihre Waren auf eigenen Schiffen im Widerspruch mit den alten Rechten. Mit den alten Rechten meinte man wohl die alte Gewohnheit, daß Preußen die Schifffahrt nach Kowno in der Hand hatte. Nach den Verträgen war Litauen in der Schifffahrt gleichberechtigt.

Was Königsberg unterbinden konnte, war die Schifffahrt der Litauer über Königsberg hinaus und die Frachtschifffahrt innerhalb Preußens¹³¹⁾. Auch in den Königsberger Reedereiverhältnissen liegt eine Wurzel des Königsberger Stapelrechts. Im Jahre 1568 beklagten sich die Königsberger Schmackenschiffer, daß Kähne und Strusen aus Kowno, Georgenburg, Tilsit, Thorn, die bisher die Fahrt zwischen Königsberg und Danzig nicht gebraucht hätten, jetzt diese Fahrt hielten, oft unter der Vorgabe, die Schiffe gehörten den Danzigern oder Königsbergern. Ebenso kämen litauische Schiffe nach Königsberg und gingen nicht gleich wieder zurück, sondern machten Reisen zwischen Königsberg und Danzig. Königsberg befahl deshalb allen, denen solche Fahrt nicht gebühre, sie zu unterlassen.

¹²⁹⁾ E. M. 154 a.

¹³⁰⁾ W. Stein in „Hans. Gesch. Bl. XXII 249 (1916). Hans. Ub. XI nr. 366.

¹³¹⁾ Das Folgende hauptsächlich nach E. M. 127 a, 127 c, 127 e, 154 e.

Von dem direkten Schiffsverkehr zwischen Kowno und Danzig zeugt ein Brief der Stadt Kowno an Danzig vom 12. April 1567¹³²⁾. Kowno bat Danzig, wo des Wasserrechts kundige Leute seien, um Auskunfft wegen der Fracht für Schiffe, die unterwegs einfroren. Das kam bei dem weiten Wege nicht selten vor, wie die Labiauer Zollrechnungen belegen, denn mehrere Schiffer fuhren im ersten Frühjahr auf Kähnen zu ihren eingefrorenen Wittinnen. Im Jahre 1567 war ein Zwist entstanden zwischen Wilnaer Bürgern und Kownoer Schiffern wegen der Fracht für Waren, die von Danzig nach Kowno im Winter geschickt wurden und mit den Schiffen einfroren. Wenn die Schiffer die Ware über den halben Weg gebracht hatten, wollten die Wilnaer ihnen nichts geben, sondern die Ware zu Lande abholen, während doch der Schiffer die Ware im Frühjahr beim offenen Wasser für die anderthalbe Fracht abliefern mußte. Die Kownoer meinten, nach einem alten Brauch müsse der Kaufmann dem Schiffer, wenn er mehr als den halben Weg gemacht habe, dieses vergüten, falls er die Ware im Winter zu Lande abhole. Dem Wächter der Ware müsse der Kaufmann den Winter über das Wachtgeld, der Schiffer die Kost geben. Danzig bemerkt dazu, der Schiffer erhalte in Danzig die halbe Fracht und behielte sie in jedem Falle, auch wenn er die Ware nur ein paar Meilen weit bringe. Es sei deshalb nicht billig, daß er entschädigt werde, falls er mehr als den halben Weg mache.

Wegen der Frachtfahrt geriet Königsberg 1632 mit den Danzigern und Elbingern in Streit. Den Memelern wurde die Frachtfahrt zwischen Tilsit und Königsberg verboten. In diesem Streit war Königsbergs Stärke seine geographische Lage. Es beherrschte den Zugang zu beiden Haffen. Die litauischen Schiffer, die den Stürmen des Kurischen Haffs mit ihren großen, flachen Kähnen gerade entronnen waren, mußten sich der Haffahrt noch einmal aussetzen, wenn sie nach Danzig wollten, oder sie mußten ihre Waren in die kleineren, hafftüchtigen Schmacken umladen. Hier konnte nun die Königsberger Schmackenführerzunft eingreifen und das Monopol der Schmackenfahrt beanspruchen. Nur das konnte sie nicht verhindern, daß die Danziger, Elbinger, Braunsberger, Thorner ihre Schmacken nach Königsberg schickten und von dort ihre Waren abholten. Schon durch das Umladen entstand jedoch ein Aufenthalt, der die Entstehung des Königsberger Stapelrechts begünstigte.

Was Königsberg zunächst gegen Memel, dann auch gegen Danzig und die Litauer erstritt, wurde 1647 durch die Bordingreederrolle festgelegt, deren Artikel 47—49 den Danzigern, Elbingern, Braunsbergern, Brombergern, Thornern, Wilnaern, Kownoern die Fahrt nur mit eigenen Waren gestattete. Wer sich unterstehe, nach Kowno, Tilsit, Memel, Wehlau oder von Wilna und Kowno mit leeren Schiffen nach Ragnit, Tilsit, Insterburg um Ladung zu fahren, sollte jedesmal 30 Rth. zahlen. Nur bei Mangel an Schiffen

¹³²⁾ St. A. Danzig 300/53 nr. 1036.

durften die Kaufleute mit Genehmigung der Schiffer auch fremde Schiffe benutzen. Jeder durfte von seiner Stadt zur andern fahren, also Tilsiter Schiffer die Waren aus Tilsit und nach Tilsit in Fracht nehmen. Die Leerfahrt wurde verboten, volle oder wenigstens halbe Fracht wurde vorgeschrieben.

Die Strusen und Wittinnen sowie die kleinen Kähne gehörten nicht zur Bordingsreederzunft. Seit 1671 ging das Bestreben der Bordingsführer dahin, auch sie ihrer Zunft einzugliedern. Dagegen sträubten sich die Kaufleute. Noch 1708 war der Streit nicht entschieden.

Für die Entstehung des Schiffahrtsrechts war die Entwicklung der Transportmittel von Bedeutung. Die Inventare des Großen Ämterbuches unterrichten darüber, welche Schiffe ursprünglich im Verkehr nach Litauen zur Anwendung kamen. Daraus sei der Bestand der zunächst beteiligten Komtureien Ragnit und Memel wiedergegeben.

R a g n i t	1374	1379	1402	1407
Nassuten	4	4	2	5
Weichelschiffe	1			
Wateschiffe		8		
Große Schiffe			5	2
Schuten			3	
Deimeschiffe	4	5	2	6
Leichter			1	
Prahme				2
Körbchen				1
M e m e l	1398	1402		1404
Nassuten	3	3		3
Schuten	1			1
Deimeschiffe	1	1		1
Prahme	2	2		1
Körbchen	7	7		7
Fähren		1		1
Räuber		1		

Von den Ragniter Schiffen befanden sich nicht alle in Ragnit, ein Teil war in Königsberg, der Leichter in Tapiau. Die Nassuten, die im Jahre 1403 ausgerüstet wurden, hatten 10—16 Ruderer. Über die Deimeschiffe ist bereits gesprochen.

Neben diesen Fahrzeugen kamen gegen Ende des 15. Jahrhunderts die litauischen Wittinnen und Strusen auf, die bis zu 70 und 80 Last trugen¹³³). Nach den Labiauener Zollrechnungen von 1674

¹³³) Hirsch S. 163. Nach G. Jensch (Der Handel Rigas im 17. Jahrh., Diss. Hamburg 1930) trug eine Struse 30—40 Last, eine Wittinne 80 Last. Wittinnen, die es nicht auf der Düna gab, sondern nur auf dem Niemen, gingen meist nur eine Reise hin und zurück. (Jensch S. 69.) Während nach einzelnen Zolltaxen des 16. Jahrhunderts eine Struse höher verzollt wurde als eine Wittinne, ist der Zoll 1674—76 für beide Schiffsorten gleich hoch, 1725 ist der Zoll für Wittinnen höher als für Strusen, deren Bedeutung also im Laufe der Zeit gegenüber den Wittinnen gesunken ist.

und 1676 war das Ladegewicht viel geringer, es schwankt zwischen 10 und 40 Last, betrug durchschnittlich etwa 20 Last. Dieses geringe Ladegewicht mag durch die gerade in jenen Jahren sich bemerkbar machenden schlechten Stromverhältnisse bedingt sein. Zwischen Wittinnen und Strusen ist in den Zollrechnungen kein Unterschied, sie werden gleich hoch verzollt. Strusen sind schon im 15. Jahrhundert die gewöhnlichen Schiffe auf der Düna, während die Wittinnen der Memel und ihren Nebenflüssen eigentümlich zu sein scheinen. In den Zolltaxen kommen die beiden Schiffsorten erst 1514 vor, und zwar in dem Zollverzeichnis wegen der Kuckerneese. Die Labiauer Zolltaxe hat noch 1521 nur große und kleine Schiffe und erst 1527 Wittinnen und Strusen.

Das Eindringen der litauischen Schiffsorten veranschaulicht das Eindringen der litauischen Elemente in die Schifffahrt. Doch auch von Preußen wurden die Schiffe übernommen, das Inventar von Labiau weist schon 1515 eine kleine Wittinne auf¹³⁴⁾. Erst als diese für die Stürme des Haffs ungeeigneten Schiffe aufkamen, mußte es üblich werden, in Königsberg die Waren in die Schmacken umzuladen oder in Königsberg zu bleiben, um wenigstens die zweite Haffahrt zu vermeiden. Dabei hatten die litauischen Schiffe auch den Vorteil, daß sie roh gezimmert waren und nur Holzwert besaßen. Nach den Angaben des Tapiauer Zolls kehrten nach Litauen in der Regel weniger Schiffe zurück als nach Preußen kamen. Ein Teil von ihnen wurde zerschlagen und als Holz verkauft. Das war ein sehr praktisches Verfahren, denn massenmäßig war die aus Rohprodukten bestehende litauische Ausfuhr größer als die Einfuhr. So wurde ein Leerlauf vermieden.

Außer auf den Wittinnen und Strusen wurden auch auf den zahlreichen Holztriften Waren befördert. Die Holztriften bestanden aus Pletzen oder Gellen, von denen eine so hoch wie die Wittinnen und Strusen verzollt wurde. Eine Holztrift hatte durchschnittlich etwa 20 Gellen. Doch kommen auch 100 Gellen und darüber vor. Unter den kleinen Fahrzeugen sind die Pergen und die Fischeauen bereits im Anfang des 16. Jahrhunderts belegt. Pergen kamen 1674 und 1676 nur aus Litauen, nicht aus Preußen. Die folgende Tabelle zeigt die Verteilung der Schiffsorten.

	1674	1676
Wittinnen	380	458
Strusen	185	373
Holztriften	19 (400 G.)	21 (358 G.)
Schmacken	53	55
Boote	189	337
Pergen	7	18
Fischeauen	24	41
Kähne	1290	1284

¹³⁴⁾ Großes Ämterbuch S. 298.

Die Verteilung des Verkehrs auf die Jahreszeiten wird veranschaulicht durch die Tabelle der in den Jahren 1674 und 1676 durch die Labiauer Schlcuse gehenden Wittinnen, Strusen und Holztriften.

	1674	1676
April	11	135
Mai	95	136
Juni	136	128
Juli	105	104
August	42	80
September	69	80
Oktober	92	134
November	36	57

Im Jahre 1551 dauerte die Schiffahrt bis zum 8. November; bei vorübergehendem Tauwetter fand ein Durchlaß von Schiffen statt am 23. Januar 1552, die dauernde Schiffahrtsperiode begann schon am 17. Februar.

Die gefrorenen Wege des Winters begünstigten den Landverkehr. Auch auf den gefrorenen Strömen fuhren die Schlitten. Ein Vorschlag zur Erhöhung des Labiauer Zolles vom Jahre 1508 beklagt, daß man im Winter in Preußen keinen Zoll nehme, zum Unterschiede von Litauen¹³⁵⁾. An den Friedrichsgräben hat man auch einen Winterzoll erhoben. Mit ihren Schiffen eingefrorene Waren wurden zu Lande abgeholt.

Die Waren ¹³⁶⁾

Für die Statistik des Warenverkehrs ist von unschätzbarem Werte das Zollregister wegen der Normedie vom Jahre 1473. Es umfaßt alle Waren, die von Danzig nach Litauen gingen und umgekehrt. Wachs, Holz, namentlich Wagenschoß, weniger Asche, Talg, Garn, Flachs, Leder sind die Ausfuhrgüter Litauens. Noch fehlt ganz Getreide. Für die Einfuhr nach Litauen ist am wichtigsten das Salz, das in einer Menge von 1800 Last nach Litauen ging. Daneben in geringer Menge Tuche und Heringe. Einige Posten sind zweifelhaft, doch wird sich an dem Gesamtbild dadurch nichts ändern.

Von nicht geringerer Bewertung ist das Königsberger Zeiseregister vom Jahre 1480. Gerade in diesem Jahre klagten die Danziger, daß auch die Kauenfahrer mit der Zeise belegt würden. Leider läßt sich zahlenmäßig nicht festlegen, wie stark der Warenverkehr nach Litauen war. Zwar gibt das Zeiseregister am Schluß eine besondere Rubrik für Waren, die nach Litauen ausgeführt

¹³⁵⁾ O. F. 24 a S. 261 f. — So war es schon im Jahre 1446 (O. F. 15 S. 535 f.).

¹³⁶⁾ Hierüber vgl. die Anlagen nr. 1—2, nr. 6—8.

wurden, und etwas verstümmelt davor einen Abschnitt, der wohl die aus Litauen kommenden Waren enthält. Aber auch in den vorhergehenden Teilen tauchen mehrfach Kaufleute auf Litauen auf. Vielleicht ist es so, daß die Schlußteile nur die Durchfuhr von und nach Danzig enthalten, die ersten Abschnitte neben den vielen preußischen Waren auch diejenigen litauischen Waren, die in Königsberg blieben. Da nicht immer die Herkunft der Kaufleute angegeben ist, bleiben viele Zweifel.

Unter den Ausfuhrwaren Litauens erscheinen außer den bereits von 1473 bekannten auch alle vier Getreidesorten, zwar in geringer Menge. In einem Notjahr hatte Litauen noch zu Witowts Zeit Getreide eingeführt. Bemerkenswert ist ferner die Seide, die aus dem Orient auf dem Landwege durch Osteuropa kam, ferner Pfeffer und Zucker. Pfeffer erscheint in den Labiauwer Zolltaxen bis 1527, im Zollregister von 1552 nicht mehr.

Die Labiauwer Zolltaxen, deren älteste aus dem Jahre 1495 stammt, geben nur die Hauptwaren an. Für diese wurde ein fester Wertsatz festgelegt. Alle übrigen wurden geschätzt und nach dem Werte verzollt, für jede Mark gab man einen Schilling. Unter den angeführten, also besonders häufigen Waren erscheinen von vornherein die verschiedensten Pelzsorten, die auch in dem Zollregister von 1552 begegnen, ferner Nutzholz, Brennholz, Asche, Teer, Wachs, Garn, von Lebensmitteln Mehl, Fleisch, Eier, Met, Nüsse, erst später Getreide. Roggen begegnet erst 1517, Gerste 1527, erst 1590 Roggen, Gerste, Hafer.

Ein Vergleich des Warenverkehrs von 1552 mit dem von 1674 und 1676 ergibt ein Bild von der Entwicklung des Memelhandels vom 16. zum 17. Jahrhundert. Es ist ein im ganzen unerfreuliches Bild. Die drei Hauptgebiete des Handels, Waldwaren, Lederwaren, Hanf- und Leinenwaren, haben stark gelitten. Nach einem Bericht des Statthalters in Labiau vom 4. Mai 1517 waren Wachs und Garn die „schwersten“ Güter. Im Jahre 1516 brachten 414 Stück 45½ Schiffspfund 38½ Stein Wachs 376 M. Zoll ein, 55½ Schlitten 689 Sechzig Garn brachten 38 M. Vergleicht man diese Zahlen mit denen des Normediezolls von 1473, so zeigt sich bei Wachs eine Steigerung um weit mehr als das Doppelte. Nicht so augenfällig ist die Steigerung bei Garn, weil hier die Maße sich schlecht vergleichen lassen. Geht man nun vollends an die Zahlen von 1552 heran, so zeigt sich eine neue, ganz gewaltige Steigerung. Das Wachs erscheint in einer Menge von über 12 000 Stein. Nun lassen Stein und Stück sich auch nur schlecht vergleichen. Einen guten Maßstab aber hat man an der Summe des Zolls. Der Wachszoll, der noch 1552 besonders, von allen übrigen Gütern getrennt, gebucht wurde, betrug 815 M., also mehr als das Doppelte von 1516. Auch später noch wird in den sonst schon summarischen Angaben der Amtsrechnungen der Wachszoll besonders angeführt. Er betrug:

1574 = 984 M. 44 Sch. = 14 771 Stein.

1575 = 683 M. 49 Sch. = 10 257 Stein.

1583 = 499 M. 3 Sch. = 7 485 Stein.

Dagegen bleiben die Zahlen von 1674 und 1676 unter 1000 Stein, zum Teil weit darunter.

Nicht anders ist es mit Garn. Das Maßverhältnis von Schlitten und Sechzig ist schwankend gewesen, wie aus den Klagen der Litauer im Jahre 1540 hervorgeht. Ein Schlitten umfaßte 300 bis 800 Sechzig Garn, er sollte nach den damaligen Anordnungen des Amtes Labiau höchstens 500 Sechzig umfassen, im Jahre 1516 war es wohl noch kleiner, denn der von den Kownoern eingeführte Betrug mit der Vergrößerung der Garnschlitten wird erst kurz vor 1540 eingeführt worden sein. Nimmt man nun auch den Satz von 500 Sechzig für 1 Schlitten an, so waren es im Jahre 1516 18 439 Sechzig Garn. Im Jahre 1552 sind es 52 570 Sechzig, also wieder beinahe das Doppelte. Dagegen hat man in den Jahren 1674 und 1676 nur wenig über 100 Schock (116 Schock bzw. 153 Schock). Das Sechzig kann im 16. Jahrhundert bei Garn wohl kaum etwas anderes bedeuten als später ein Schock. In jedem Falle ist der Rückgang der Garnproduktion katastrophal. Damit hängt zusammen die fast völlige Beseitigung des Leinwand- und Tuchexports.

Für diese Verluste ist kein Ersatz darin zu finden, daß die Ausfuhr von Flachs und Hanf in unvergleichlicher Weise gestiegen ist, ferner Hede, Hanf- und Leinöl, Hanf- und Leinsaat erst 1674—76, noch nicht 1652 vertreten sind. Die Ausfuhr dieser Rohprodukte kann nicht die Ausfuhr der Fertigwaren, Garn, Leinwand, Tuch, ausgleichen.

Für den Holzhandel ist, wegen des Tapiauer Zolls, eine besondere Betrachtung möglich. Auch bei den Waldwaren sind große Verluste zu beklagen. Die Asche beträgt im Jahre 1674 nur wenig mehr als ein Viertel, 1676 nur wenig mehr als die Hälfte des Standes von 1552. Ein kleiner Lichtblick ist es, daß die Ausfuhr von Teer sich beträchtlich gesteigert hat, 1674 auf das Vierfache, 1676 gar auf fast das Sechseinhalbfache. In geringerer Menge als 1552 erscheinen die Erzeugnisse des Gewerbefleißes, Wagen, Räder, Bastmatten. Wie schon gesagt: ein Rückgang der Fertigwaren ist eingetreten.

Sehr schwer sind die Verluste bei den Lederwaren. Die besseren Sorten des Pelzwerks scheinen verschwunden zu sein. Eine Erklärung dafür ist nicht allein in dem allgemeinen Rückgang des Memelhandels zu suchen. Gerade die kostbaren Waren wurden, um den Labiauer Zoll und das Königsberger Stapelrecht zu umgehen, auf Landwegen nach Danzig gebracht. Aber auch eine Alltagsware wie Schaffelle ist auf etwa ein Zehntel zurückgegangen. Die Zahl der Kalbfelle ist zwar 1674—76 gestiegen, doch weiß man nicht, was 1552 in der großen Anzahl der gegerbten Leder alles enthalten und was zu Fertigwaren verarbeitet war. Bären und Wölfe scheinen nach 1552 nebst anderen Wildtieren ausgestorben zu sein. Nur die Zahl der Elendshäute ist zwanzigfach gewachsen; doch gilt das bei den Kalbfellen Bemerkte auch hier.

Der Rückgang des Fellhandels ist nur bedingt ein Verlust für die litauische Volkswirtschaft. Er veranschaulicht zugleich die Tat-

sache, daß die Wälder mit ihrem Wildreichtum zurückgegangen und an ihrer Stelle Dörfer und Städte mit Ackerwirtschaft entstanden sind. Wenn dieses nur in der Steigerung der Getreideausfuhr noch mehr zum Ausdruck käme! 1552 noch ganz unbedeutend und auf Roggen und Gerste beschränkt, ist die Getreideausfuhr 1676 auf 1800 Last gestiegen; 1674 mag ein schlechtes Erntejahr gewesen sein. Aber was ist die Zahl von 1800 Last gegenüber den Riesenmengen, die schon im 16. Jahrhundert aus dem Weichselgebiet ausgeführt wurden. Für das preußische Memelgebiet fällt die Ausfuhr von Butter und Käse ins Gewicht. Die fruchtbare, erst allmählich im Laufe des 16. Jahrhunderts besiedelte Memelniederung ist der Hauptlieferant für den Tagesbedarf der Königsberger an Speisefett geworden, ebenso wie die Niederung mit ihren noch immer beträchtlichen Wäldern Königsberg mit Brennholz versorgte. Brennholz und Butter sind die Hauptwaren, mit denen die preußischen Ämter im Memelhandel vertreten sind. Bei den Nüssen halten Preußen und Litauen sich die Waage. Die Ausfuhr ist gegen 1552 gestiegen, doch bringt Hennenberger die Nachricht, daß der Tilsiter Bürgermeister allein im Jahre 1578 100 Last Haselnüsse ausgeführt habe. Von der Asche stammten aus Preußen nur die als gering bezeichneten Sorten.

Beim Bergverkehr versagt das Mittel des Vergleichs, da abgesehen von den zu weit zurückliegenden und auch unvollständigen Rechnungen von 1473 und 1480 erst für die Jahre 1674—76 das preußische Material vorliegt. Hier werden litauische Quellen ergänzend hinzutreten müssen. Das Bruchstück einer Kownoer Zollrechnung (um 1600, Akty XIV 645—55) enthält nur die Einträge von wenig mehr als einem Monat (21. April bis 2. Juni). Danach kommen Felle in größerer Menge aus Sluzk, darunter auch Moskauer Juchten. Bei der Einfuhr Litauens überwiegt das Salz. In kleineren Mengen erscheinen Metallwaren, Gewürze, Kolonialwaren, Heringe, Fische. Das Zeiseregister von 1480 enthält Hopfen und Bier unter den nach Litauen verschifften Waren. Bier und Met sind übrigens in der Zollrechnung von 1552 auch für den Bergverkehr enthalten, denn 1545 klagten die Litauer über die Steuer auf diese Getränke selbst bei der Ausfuhr nach Litauen, und in der Tat führt die Zollrechnung neben litauischem und unbezeichnetem Bier auch Königsberger und Danziger Bier an. Nach dem Zeiseregister von 1480 wurden ferner Tuche, von Lebensmitteln Fische und Heringe, sowie Kupfer, Osemund und Eisen nach Litauen ausgeführt. Vor allem aber Salz. Allein unter den Waren, die sicher nach Litauen gingen, waren über 1000 Last Salz. Auch Wein kommt vor (eine Tonne). Das „Zollverzeichnis wegen der Kuckerneese“ führt Salz, Branntwein, Hering, Osemund und Gewand an. Die Zollzusatztaxe von 1617 hat die folgenden Waren¹³⁷⁾:

Salz, 1 Last 10 Groschen.
Hering, 1 Last 50 Gr.

¹³⁷⁾ E. M. 142 c.

Laken, 1 Pack 2 Fl.
 Seidenwaren, 1 Pack 3 Fl.
 Allerlei Waren, 1 Tonne 20 Gr.
 Malvasier, 1 Faß 30 Gr.
 Rheinwein, 1 Ohm 10 Gr.
 Span. Wein, 1 Ohm 20 Gr.
 Franz. Wein, 1 Pipe 15 Gr.
 Franz. Wein, 1 Ochshaupt $8\frac{1}{2}$ Gr.
 Eisen, 1 Schiffpfund 5 Gr.
 Blei, 1 Zentner 3 Gr.
 Pfeffer, 1 Sack 10 Gr.
 Baumwolle, 1 Sack 6 Gr.
 Glas, 1 Kasten 2 Gr.
 Allerlei Waren, 1 Schrein 20 Gr.
 Tran, 1 Tonne 3 Gr.
 Caninichen, 1 Pack 5 Gr.
 Dorsch, 1 Tonne 2 Gr.
 Allerlei Früchte, 1 Tonne $\frac{1}{2}$ Gr.

Salz ist der Hauptartikel. Über die Salzdurchfuhr in Labiau in den Jahren 1661—65 gibt eine Abrechnung der preußischen Regierung mit dem ehemaligen Zollinhaber Reinhold Klein Aufschluß¹³⁸⁾. Danach wurden durchgeführt:

1661 = 1973 Last, 1662 = 2152; 1665 = 2765; 1664 = 5445; 1665 = 5994. Dazu kamen 1664/65 noch 56 Faß Kleinsalz. Der Rekord von 1665 wird weder 1674 noch 1676 erreicht. Trotz dieser gewaltigen Salzeinfuhr hat Litauen 1552 auch Salz in geringer Menge ausgeführt.

Neben Salz sind die übrigen Waren, Wein, Tuche, Metallwaren, Heringe, von untergeordneter Bedeutung. Königsberg war die Salzstadt der Ostsee. Der Seltenheit wegen sei erwähnt, daß 1674/76 auch Marmor zum Bau des Kamaldolenserklosters bei Kowno zollfrei durchging.

An Menge und Vielfältigkeit der Waren, auch an Wert wird der Bergverkehr von dem Talverkehr übertroffen, er war auch für den Zoll von geringerer Bedeutung. Die Einnahme des Labiauer Zolls ergibt für die Jahre 1667—70 folgendes Bild:

	Nach Königsberg	Von Königsberg
1667	8537 M.	4620 M.
1668	9185 „	6134 „
1669	9119 „	6647 „
1670	8027 „	6058 „

So entbehrt es nicht der tieferen Begründung, daß der Zoll auf die preußische Ausfuhr 200 Jahre jünger ist.

¹³⁸⁾ E. M. 142 c.

Der Holzhandel

Fast Jahr für Jahr ist die Zahl der Holzflöße aus den Tapiauer Rechnungen ersichtlich. Nur das Holz, das in Wittinnen verschifft wurde, ist nicht darin enthalten. Nach den Labiauer Rechnungen von 1674 und 1676 wurde das Brennholz zum größten Teil in Wittinnen befördert, Nutzholz nur in geringer Menge. Eine Wittinne hielt in der Regel $\frac{4}{5}$ Brennholz.

Die Holzflöße wurden im 16. Jahrhundert nach Pletzen berechnet, seit 1593 nach Gellen. Beide Ausdrücke erscheinen in den Rechnungen nebeneinander. Brennholz wurde bis 1592 ebenfalls nach Pletzen gerechnet, dann nach Schnur, bisweilen nach Gellen, seit 1640 nach Achteln. Der Tapiauer Zoll bleibt bei den verschiedenen Ausdrücken immer gleich, was noch nicht besagt, daß alle Ausdrücke dieselbe Menge bezeichnen. Gerade die Einführung der neuen Bezeichnungen kann bei gleichbleibenden Zollsätzen ein verschiedenes Maß bedeuten und eine Zollerhöhung verschleiern. Als man im Jahre 1640 begann, das Brennholz nach Achteln zu berechnen, betrug die Zahl der Achtel 1070 gegen 584 Gellen des Vorjahres. Wagenschoß und Klappholz werden aber weiterhin nach Gellen berechnet, und auch hier steigt die Zahl von 444 auf 1389.

Eine einzelne Gelle¹³⁹⁾, die für sich eine Holztrift bildete, hatte 1676 $\frac{5}{8}$ Brennholz und 2 Schock Klappholz. 8 Gellen umfaßten im selben Jahre $\frac{20}{8}$ Brennholz, 115 Gellen dagegen 9 Schock 10 Stück Eichenpfähle, 17 Schock 30 Stück Fichtendielen, 12 Schock Tannenbauholz, 3 Schock Pottschieben, 5 Schock Mastellen. Wie die Gelle, so ist auch die Holztrift an Umfang verschieden. Sie kann aus einer einzelnen Gelle bestehen, sie kann 100 und mehr Gellen umfassen. Ein Achtel Brennholz enthielt nach Müller im 17. Jahrhundert etwa 20 rm. Auf den Holztriften wurden auch Waren befördert, eine Gelle ging bis 5 Schuh tief, wie der preußische Baumeister Unfried 1705 anlässlich der Baggerarbeiten in der Deime berichtet.

Das Brennholz kam überwiegend, in den Jahren 1674 und 1676 ausschließlich, aus Preußen, das Nutzholz überwiegend aus Litauen. Über die Art der gebräuchlichsten Nutzholzsorten, namentlich Wagenschoß und Klappholz, unterrichtet gut eine Aufstellung aus dem Jahre 1572, die Rybarski¹⁴⁰⁾ im Warschauer Finanzarchiv gefunden hat. Die Tapiauer Rechnungen geben von 1585 bis 1639 die Besitzer der Holzflöße an; sie stammten fast alle aus Litauen. Damit werden die späteren Angaben der Labiauer Rechnungen bestätigt.

¹³⁹⁾ In Tapiau wurde (Mitte 16. Jahrh.) 1 Baumstamm (Rone) mit 1 Schilling, 1 Schock mit 1 Mk., 1 Gelle mit 6 Schilling verzollt. Danach hätte also 1 Gelle 6 Stämme umfaßt. Dagegen zahlte 1 Mastbaum so viel wie 1 Gelle. Die Zolltaxe von 1725 führte Holzgellen an von 10 bis 18 Stück. 1646 und in den folgenden Jahren zahlt in Tapiau eine Gelle denselben Zoll wie ein Schock (= 60 Stück). Die Gellen wären danach also damals zehnmal so groß wie ein Jahrhundert vorher. Vgl. zum Folgenden: H. Müller, Grundlagen der Forstwirtschaft im sog. Pr.-Litauen (Neudamm 1928).

¹⁴⁰⁾ I 53 f.

Unter den Besitzern der Holzflöße begegnen die verschiedensten litauischen Adligen und Kaufleute, die Familie Radziwill u. a. Namentlich aber sind es die königlichen Waldfaktore, die den Holzhandel in Händen haben¹⁴¹⁾. Als erster von ihnen ist bekannt Johannes Kopp, Bürger von Danzig und Kowno, nach 1547. Kopp wird auch in Schröters Gedicht über den Memelstrom gefeiert. 1569 ist Vallentin Überfeld in Danzig königlicher Faktor, 1571 Jakob Hinz in Kowno. Er wurde 1574 abgesetzt, da er seit Jahren kein Geld zahlte. Die Faktore waren keine Beamte, sondern private Unternehmer, die königliche Wälder pachteten und für das eingeschlagene oder von ihnen verarbeitete Holz eine Taxe zahlten. Ihr Hauptvorteil lag darin, daß sie mit der Verfügung über die unermesslichen königlichen Wälder eine Art Monopol für den Holzhandel bekamen. Drei Waldverträge aus den Jahren 1592, 1603 und 1607 geben über ihre Rechte und Pflichten folgendes Bild¹⁴²⁾.

Am 10. September 1592 ernannte König Sigismund III. nach dem Tode des Wildnisverwalters Hans Sager die Edelen Caspar Hennig und Georg Flantz zu Waldfaktoren, und zwar für die Wylenhoffsche, Welonische, Kyrsmemelsche, Jurgenburgische, Samaitische und Nemonoytsche Wildnis. Der Vertrag galt bis 1594. Die Waldfaktore durften alles Holz verarbeiten, aber Wild und Bienen nicht anrühren. Sie wurden dem Kownoer Stadtgericht entzogen und dem königlichen Gericht direkt unterstellt. Sie zahlten für die Waldwaren:

1 Last Asche = 10 Fl., 1 Hundert Klappholz = 14 Fl., 1 Hundert Wagenschoß = 7 Fl., 1 Hundert Faßholz = 13 Fl., Pfeifenholz = 15 Fl., Knarrholz = 10 Fl., 1 Mastbaum = 1 Fl., vom Schock aber, da jeder 6 Klafter lang ist, für den Mast 5 Fl., 1 Schock Eichen-dielen 5 Fl. Die Waren sollten an das Memelsche oder Scheschupische Ufer am Lenken gebracht und dort gezählt werden. Mit den Zöllen, den alten und neuen, sollten sich die Faktoren nach dem Gesetz verhalten, also zahlen. In den Waldverträgen von 1603 und 1607 werden sie ausdrücklich von allen Lasten, auch den Zöllen, befreit. Diese Verträge von 1603 und 1607 sind in ihren Bedingungen ganz entsprechend, nur daß die Preise von Jahr zu Jahr gestiegen sind und die Waldfaktore eine Vorauszahlung von 2000 Fl. übernehmen müssen. Die Verträge von 1603 und 1607 galten nicht für die oben genannten Wildnisse, sondern nur für die Olittische und Punische Wildnis, also für das südlich von Kowno gelegene Gebiet am Memelstrom, die alte preußische Wildnis, die noch immer unbesiedelt war. 1603 wurden Waldfaktore die Danziger Bürger Michael Vogelsang und Johannes Plamann, sowie Antoni Akersdik. 1607 ist Michael Vogelsang alleiniger Waldfaktor, er stirbt 1608, seine Nachfolger sind Adersbach und Schlein. Diese ließen auf Ver-

¹⁴¹⁾ Über sie vgl. Pitscheta I 312 ff., P. Karge, Altpr. Mon. Schr. 1917, S. 55 ff. Nowak S. 15. — Der im Jahre 1522 als Waldpächter in Litauen genannte Hanus Sudorman hatte noch nicht den Titel Faktor (Pitscheta I 289), aber dieselbe Aufgabe.

¹⁴²⁾ E. M. 54 c.

anlassung des litauischen Schatzkanzlers alle Holzwaren beschlagnahmen und forderten die Erben Vogelsangs zur Auseinandersetzung vor das Gericht des litauischen Schatzkanzlers. Da zugleich Michael Bergmann wegen einer Schuldforderung den Arrest auf die Waren Vogelsangs verlangte, wurde eine Reihe von Rechtsfragen aufge-
rollt.

Zunächst die Frage des Arrestes überhaupt, ob dieser nach den Verträgen möglich sei, und zumal dem König gegenüber. Die preußische Regierung und der Kurfürst verneinten beide Fragen. Sie haben ohne Zweifel unrecht und handelten einfach in der Not des Augenblicks, denn die Lage des Kurfürsten Polen gegenüber war gerade damals nach dem Tode Joachim Friedrichs sehr unsicher und er mußte sich hüten, auf einem Gebiete Konflikte zu schaffen, das ihn persönlich nichts anging. Nach den Verträgen war ein Arrest durchaus möglich. Daß ferner die Waldwaren dem König gehörten, ist nach den Waldverträgen unhaltbar. Die Faktore sind nicht Beamte, sondern Unternehmer, die Waldwaren gehörten ihnen. Noch im Jahre 1622 war die Frage des Vogelsangschen Nachlasses nicht geregelt¹⁴³).

Unterdessen war eine andere Frage erledigt worden. Die Faktore waren zum Teil nicht Königsberger Bürger, sondern Gäste, Vogelsang war von Geburt Holländer und Danziger Bürger, er wohnte in Königsberg auf der herzoglichen Freiheit Sackheim, wo er starb. Schon im Jahre 1612 wurde Königsberg beim Kurfürsten vorstellig wegen des Handels der Faktore mit Gästen und der freien Ausfuhr des Holzes. Der Kurfürst mahnte damals ab von einem energischen Vorgehen. Trotzdem hat Königsberg den Kampf aufgenommen und gewonnen. Der König selbst mußte der Stadt im Jahre 1615 recht geben.

Der litauische Holzhandel befand sich in wenigen Händen. Im Jahre 1607 brachte Vogelsang durch Tapiaw 855 Gellen, Krispin Kerschenstein aus Kowno 615, Enoch Kawszinski 110 Gellen. Das ist die ganze Menge des Wagenschosses und Klappholzes von zusammen 1560 Gellen. An die Stelle von Vogelsang traten in den folgenden Rechnungen Adersbach und Schlein, auch der schon anläßlich des Vogelsang-Prozesses genannte Bergmann, namentlich aber Krispin Kerschenstein, der alle überflügelt und zeitweise auch Faktor ist. Krispin beförderte 1614 allein 1198 Gellen von 2371, Adersbach nur 300 Gellen.

Der Holzplatz Lenken wird schon in Briefen aus der Zeit des Hochmeisters Albrecht genannt¹⁴⁴). Er lag an der Mündung der Scheschuppe in die Memel und konnte deshalb von den Flößen aus beiden Flüssen benutzt werden. Während im Osten und Norden der Memel bereits Kulturgebiet war, floß die Scheschuppe bis 1400 mitten durch die Wildnis, die sie nach beiden Seiten erschloß. Lenken war der erste Ort, der in jener Gegend entstand. Bei Lenken

¹⁴³) Außer E. M. 54 c: Herzogl. Br. Arch. B, G, H; E. M 74 a.

¹⁴⁴) O. B. A. 1514 Febr. 21. 1518 Juli 29. 1519 Sept. 21. — Ende Ordenszeit nr. 213 (1516?).

führte eine Furt über die Scheschuppe, hier wurde auch eine Fähre unterhalten. Der Krug mit der Fähre wurde 1562 verschrieben¹⁴⁵⁾. Der Ort mit Krug lag oberhalb des Holzplatzes. In den Jahren 1606—08 bemühte der litauische Schatzmeister Wolowicz sich um ein Krugprivileg für Reinhold Derschau, der bei den Holztransporten sich verdient gemacht habe. Im Jahre 1607 wird neben dem deutschen Kruge auch ein polnischer Krug erwähnt. Anscheinend hat dieser polnische Krug nicht lange bestanden, denn 1620 erhielt Christian Dörffer eine Bestätigung des Krugprivilegs von 1562 mit dem Zusatz, daß ihm zum Schaden dort kein Krug angelegt werden dürfe¹⁴⁶⁾.

Der Fischhandel

Mit dem Holzhandel ist der Fischhandel an Bedeutung nicht zu vergleichen. Litauen war agrarisches Überschuffland, aber auf die preußischen Fische blieb es immer angewiesen. Die beiden Haffe und die breite Memel waren die unentbehrlichen Fischgebiete. Daher die Klagen der Litauer über die Fischwehre in der Ruß, die den Fischen nicht den Weg stromauf gestatteten. In den Handelskämpfen nach 1540 versuchten die Tilsiter, den Kownoern den Fischkauf im Haff zu verbieten. Sie führten in einem Schreiben von 1545 an¹⁴⁷⁾, die Wilnaer hätten sich kürzlich mit den Kownoern wegen des Fischhandels gczankt, sie dürften jetzt nicht mehr ins Haff, sondern müßten die Fische in Kowno kaufen.

Schwerere Kämpfe wegen des Fischhandels kamen nach dem Jahre 1585. Der Burggraf Heinrich Hinz in Labiau nahm 1585 die Fischfahrzeuge der Kownoer fort, die Fische zu verbotener Zeit und an verbotener Stelle gekauft hatten, und verwickelte sich und die preußische Regierung in einen jahrelangen Prozeß¹⁴⁸⁾. Wenn Preußen schließlich zugab, in diesem einzelnen Falle zu scharf vorgegangen zu sein, so gab es in der Sache nicht nach. Der große Bedarf des Hofes und der Städte Königsbergs wirkte den Kownoer Wünschen entgegen. Probeweise wurden 1585 drei jährliche Fischmärkte in Labiau eingeführt, die wieder eingingen. Die Fremden durften nach den Haffordnungen von 1589 und 1640 nicht über fünf oder sechs Tage im Haff liegen und erst kaufen, wenn der Herzog und seine Untertanen ihren Bedarf gedeckt hatten¹⁴⁹⁾.

Lebende Tiere wurden durch die Deime nur in geringer Menge befördert. Der Verkehr mit Ochsen, Schweinen, Geflügel war rein

¹⁴⁵⁾ E. M. 118 d. L.

¹⁴⁶⁾ Os. F. 315 fol. 30.

¹⁴⁷⁾ E. M. 91 g. E. M. 158 aa, 158 cc.

¹⁴⁸⁾ Herzogl. Br. Arch. B 3, I 5, E. M. 154 b, E. M. 142 c.

¹⁴⁹⁾ Grube, Corpus Constit. Pruss., Teil 3 S. 508, Teil 2 S. 252.

lokaler Art. Nur als Kuriosität sei erwähnt, daß einmal ein Bär von der Grenze Moskaus nach Danzig gebracht wurde und unterwegs in Tapiau allerlei Unheil anrichtete. Ebenso wurde einmal ein Bär bei Memel über das Tief gesetzt.

Die Kaufleute

Bisher hat man den preußisch-litauischen Handel im Mittelalter einseitig betrachtet unter dem Blickpunkt von Danzig und Kowno und dabei den Handel des Kownoer Kontors besonders ins Auge gefaßt, verlockt durch die gute Überlieferung des Danziger Archivs. Darüber ist Königsberg in den Hintergrund getreten und wird es für das 15. Jahrhundert immer auch bleiben. Die Bedeutung Memels und Ragnits ist gering, Tilsit kommt erst im 16. Jahrhundert auf. Auch der Orden selbst scheint nach der Abtretung Samaitens für den Handel nach Litauen nur geringes Interesse gehabt zu haben. In seinen Handelsrechnungen kommen zwar litauische Waren vor, doch haben die Schäffer nicht direkte Beziehungen zu Litauen unterhalten. Wohl aber einzelne Ordensbeamte, wie der Komtur von Brandenburg, der vor dem Kriege von 1410 Getreide nach Litauen geliefert hatte und dafür nicht bezahlt wurde¹⁵⁰). Während des preußischen Bürgerkrieges trieb der Komtur von Ragnit mit Litauen Handel, doch war es, nach dem Schreiben seines Handelsbeauftragten in Königsberg vom 30. Mai 1458¹⁵¹) nur ein unbedeutender Kleinverkehr, um altes Geld aus Litauen hereinzubekommen.

Anfangs hatte Kowno ohne Zweifel im Handel das Übergewicht vor Wilna. Wilna kommt wohl vor, aber seltener. So schickte Switrigal 1451 den Wilnaer Kaufmann Romanus in eiligen Geschäften nach Danzig. In den Handelskämpfen zwischen Preußen und Litauen nach 1442 trat Wilna neben Kowno hervor. Aus der Zeit nach dem großen Kriege gibt es im Jahre 1471¹⁵²) eine Nachricht, daß Wilna mehr Waren die Memel hinunter nach Preußen bringe als Kowno. Stein hat ihre Richtigkeit bestritten¹⁵³), mit dem Hinweis, daß Kowno mit der Angabe nur die Beisteuer zu der nötigen Stromregulierung auf Wilna abwälzen wollte. Wenn auch dieser selbstsüchtige Zweck vorliegt, so darf man die Behauptung Kownos ohne weitere Gründe nicht als falsch ablehnen. Für das Jahr 1514¹⁵⁴) bestätigt eine Wochenrechnung des Labiauer Zolls die Nachricht des Jahres 1471. In der Labiauer Zollrechnung begegnen 10 Kownoer Kaufleute, 13 Wilnaer, jene zahlen 9 M. 23 Sch. Zoll, diese 20 M. 17 Sch. Außerdem kommt der Krüger Johannes von Ragnit (8 Skot)

¹⁵⁰) Codex epist. Vitoldi S. 275 ff.

¹⁵¹) O. B. A.

¹⁵²) Hans. Ub. X nr. 65.

¹⁵³) Hans. Gesch. Bl. XXII 264.

¹⁵⁴) O. B. A. 1514.

und Michael Fromme (1 Firdung) vor. Bei den Kownoern und Wilnaern fallen die fremdländischen Namen auf. Es sind von Kowno: Stenczel, Mischka, Pargunn, Swßke, Bartisch, Jhann, Vicenczt, Peter, Stenczel, Lawwrynn. Von Wilna: Jhanke, Weißka, Weißka, Steßke, Merteun, Synaga, Pavel, Iwan, Symon, Jochim, Oppenas, Jhanke, Andree. In der gleichen Zeit (15.—22. April) wurden 11 kleine Schiffe durchgelassen und zahlten Zoll nach der gewöhnlichen Labiauer Taxe. Da der Zoll wegen der Kuckerneese, der übriges eine andere Taxe hatte, erst ein paar Wochen später in Kraft trat, so können die 11 Schiffe nur stromaufwärts gefahren sein, da stromabwärts ja nur von den Waren, nicht von den Schiffen ein Zoll entrichtet wurde. Von den 11 Schiffen waren 7 von Königsberg, 4 von Kowno. Da eine Angabe der Fahrtrichtung nach dem Gesagten nicht in Frage kommt, kann damit nur die Herkunft der Schiffe bezeichnet sein.

Wie die Bedeutung Kownos und Wilnas im preußischen Handel umstritten ist, so ist auch umstritten die Bedeutung Königsbergs und Danzigs für den litauischen Handel. Ohne Frage hatte Danzig im 15. Jahrhundert vor Königsberg das Übergewicht. Noch im Jahre 1529 erklärte Königsberg, als Danzig ein gemeinsames Vorgehen gegen die neuen litauischen Zölle anregte, daß die Sache Danzig mehr angehe als Königsberg¹⁵⁵). Dieses Eingeständnis der Überlegenheit Danzigs ist zu schwerwiegend, als daß man es allein mit der Bemerkung abtun könnte, Königsberg wollte sich nur um den Kampf gegen die litauischen Zollmaßnahmen herumdrücken und Danzig vorschieben. Im preußischen Aktivhandel nach Litauen war Danzig überlegen. Gerade dieser Aktivhandel wurde aber durch die neuen Zölle zerstört. Anders stand es mit dem Passivhandel. Der Handelsverkehr der Litauer nach Preußen war, wie das Bruchstück der Labiauer Zollrechnung 1514 zeigt, sehr stark. Während die aus Danzig stammenden Kaufleute des hansischen Kontors ihrer Vaterstadt vor Königsberg den Vorzug gaben, hatten die Litauer, die nach Preußen fuhren, keinen Grund, die Aussichten des Königsberger Marktes zu vernachlässigen. Besonders nicht der litauische Adel, der nach einer Bemerkung der Königsberger aus dem Jahre 1656¹⁵⁶) von jeher nach Königsberg verkehrt hatte. Anders stand es mit dem litauischen Bürgertum der Städte Wilna und Kowno, das durch persönliche und politische Bande mit Danzig verknüpft war. Von Wilna ging der größte Widerstand gegen das Königsberger Stapelrecht aus. Mit dem Niedergang des hansischen Kontors dürfte Königsberg das Übergewicht im litauischen Handel erlangt haben, weil dieser Handel nunmehr überwiegend Passivhandel wurde. Während noch im 15. Jahrhundert der Ausbau der Normandie hauptsächlich durch Danziger Bürger und Danziger Geld gefördert wurde, wird die neu gewonnene Bedeutung Königsbergs im 16. Jahrhundert am besten veranschaulicht durch die Strombauten, die von Königsberg vorgenommen wurden. Die Schließung

¹⁵⁵) St. A. Danzig 300/53 nr. 1036.

¹⁵⁶) E. M. 74 a.

der Kuckernese übernahm der Königsberger Bürger Hans Hopp, der direkt mit Kowno verhandelte. Danzig erhielt von dem Vertrage nur eine Mitteilung. Wegen des Ausbaus der Gilge wurde Königsberg immer wieder vorstellig, während nur gelegentlich der Vorschlag auftaucht, auch Danzig für die Sache zu gewinnen. Königsberg hat den Ausbau der Gilge 1613—17 im Einvernehmen mit den litauischen Ständen vorgenommen, ohne Hinzuziehung Danzigs¹⁵⁷).

Aus dem Labiauener Zollregister von 1552 ist die Herkunft der Kaufleute nur selten ersichtlich. In der Regel wird nur der Vorname angegeben. Daß ein Kaufmann aus Königsberg stammte, wird nie gesagt. Dieses kann nur bedeuten, daß die Königsberger Kaufleute dem Zollschreiber bekannt waren und deshalb der bloße Name oder Vorname zur Identifizierung genügte. Oft sind dagegen Kownoer erwähnt und nicht wenige Danziger, bei ihnen genügte die bloße Angabe des Namens nicht. Ausnahmen sind Peter Schiffbauer von Memel, Matz Eifländer (Livland), Valten aus Kurland. Die nichtdeutschen Namen überwiegen, doch ist das Verhältnis im einzelnen nicht feststellbar. Auch ein Janusch oder gar Iwan konnte Deutscher sein. Noch weniger läßt sich aus dem Namen auf die Staatszugehörigkeit schließen, denn auch in Preußen wohnten Litauer und in Litauen war gerade der wichtigste Teil des Bürgerturns deutsch.

Erst die Zollrechnungen von 1674 und 1676 geben ein klareres Bild¹⁵⁸). Bei den Schiffen, die stromab kommen, ist die Herkunft angegeben, bei den Schiffen, die stromauf fahren, das Ziel. Daß Königsberg beim Talverkehr der Endpunkt war, beim Bergverkehr der Ausgangspunkt, wird stillschweigend vorausgesetzt. Nur selten kommt es vor, daß etwa bei einem auf der Rückreise befindlichen Kaufmann der Vermerk steht „von Wilna, kommt von Königsberg“. Das geschah wohl nur, um einen fehlerhaften Eintrag zu korrigieren, denn bisweilen steht bei Kaufleuten, die, nach der Warenladung zu schließen, sicher nach Litauen fahren, nicht daher kamen, die Herkunft des Kaufmanns („von Litauen“) angegeben, nicht das Ziel ihrer Fahrt. Um also die Zollrechnungen statistisch auszu-

¹⁵⁷) In der Schmackenfahrt nach Königsberg ist Danzig später noch zahlreich vertreten. Von den 131 Schmacken, die vom 14. März bis 11. August in Königsberg aus- und eingingen, sind 65 von Königsberg, 45 von Danzig, 16 von Elbing, 2 von Braunsberg, 3 fraglich (wohl von Königsberg). Herkunft und Bestimmungsort der Ware sind nur selten angegeben. Die Danziger Schiffe haben jedoch wohl ausschließlich den Verkehr zwischen Königsberg und Danzig vermittelt, und auch für einen großen Teil der Königsberger Schiffe dürfte es zutreffen, wie ja Königsberger Schiffe nach den Angaben der Zollrechnung (Ostpr. Fol. 12936) nach Elbing und Braunsberg fahren. Königsberg hatte auch in der Schmackenfahrt auf dem Frischen Haff vor Danzig das Übergewicht erlangt. Es fällt auf, daß die Thorner und Bromberger, über deren Schmackenfahrt Königsberg früher klagte, jetzt ganz fehlen.

¹⁵⁸) In dem Bruchstück einer Kownoer Zollrechnung (um 1600, Akty XIV 645—55) erscheinen Kaufleute aus Kowno, Wilna, Meretsch, Grodno, Mosty, Troki, Nieswiesch, Sluzk, Minsk, auch einzelne Adlige, wie die Frau des Truchsessens Christoph Wolski. Moskauer Waren kommen aus Sluzk und Wilna. In dem Verzeichnis werden nur die Schiffe von und nach Königs-

werten, sind einige Irrtümer richtigzustellen. Aber auch dann bleiben noch Zweifel. So ist es vor allen Dingen nicht klar, ob durchweg die Herkunft des Kaufmanns, oder der Ware, oder des Schiffes angegeben ist. Das letzte ist sicher nicht der Fall, denn es werden auch Orte genannt, die nicht an einem schiffbaren Flusse lagen und zur Memel keine Wasserverbindung hatten. Die Herkunft der Ware kann auch nicht immer gemeint sein, denn die vielen Wilnaer Kaufleute brachten ihre Waren sicher auch von anderen Orten als nur von Wilna, ihr Handel erstreckte sich über ganz Litauen, und ebenso haben die Tilsiter ihre Waren im nordöstlichen Preußen und im benachbarten Litauen aufgekauft und sie dann als Tilsiter Waren in Labiau verzollt. In der Regel dürfte die Herkunft der Kaufleute gemeint sein, denen die Ware gehörte. Aber auch das ist nicht immer der Fall. Bei den Kähnen mit Brennholz bezeichnet der Vermerk „von Überhaff“ gewiß die Herkunft der Ware.

Von diesen Zweifeln abgesehen, ergibt die Zahl der Schiffs-ladungen, mag nun der Herkunftsort oder der letzte Stapelplatz gemeint sein, ein gutes Bild vom Hinterlande Königsberg¹⁵⁹). Bei den Schiffsladungen für Ein- und Ausfuhr dominiert Wilna mit weit übere 20 Prozent. Kowno hat weniger als die Hälfte von Wilna, und Keydany weniger als die Hälfte von Kowno, während Tilsit mit Kowno gleich steht. Der Verkehr aller übrigen Städte und Orte ist unbedeutend. Von wenigen Ausnahmen, wie Miusk und Mohilew, abgesehen, drängen sie sich auf ein kleines Gebiet des westlichen Teils vom Großfürstentum Litauen zusammen. Kein Ort im Großfürstentum Moskau, nicht Witebsk und Polozk werden genannt¹⁶⁰). Sollte man die Hoffnung setzen auf die zahlreichen Schiffe, bei denen nur die Herkunft „aus Rußland“ angegeben ist? Daß damit auch oder in der Hauptsache Kaufleute aus dem Zarenreiche gemeint sind, ist nicht anzunehmen, denn Rußland ist damals für die preußische Aktensprache nur ein geographischer Begriff und bezeichnet alle Gebiete ostslavischer (russischer) Sprache, vornehmlich aber Weißrußland. Für Großrußland sagte man gewöhnlich Moskau und als Ukraine bezeichnete man die Grenzgebiete, die zwischen Moskau und Polen strittig waren und 1667 an Moskau kamen. So liegen auch Smolensk und Starodub in der Ukraine. Dennoch bezeugen andere Nachrichten, daß der Memelhandel auch

berg aufgeführt, Danzig kommt nicht vor. Der direkte litauische Schiffsverkehr ging eben damals schon nur bis Königsberg, der Verkehr nach Danzig wurde von dort aus mit den Schmacken vermittelt. Kowno ist weit stärker vertreten als Wilna, namentlich bei der Salzeinfuhr. Salz war und blieb die Kownoer Domäne. Dagegen hatten Sluzk, Nieswiesch und Wilna Bedeutung als Vermittler der ostlitauischen und Moskauer Felle.

¹⁵⁹) Anlage nr. 9.

¹⁶⁰) Einige Ortsnamen lassen sich allerdings nicht mit Sicherheit identifizieren. Es ist ferner bezeichnend, daß die beiden Stapelplätze Stolpce und Dolhinow, an denen sich doch der Fernverkehr konzentrierte, 1674 nur einen verschwindend kleinen Verkehr haben (zusammen 5 Schiffe), 1676 fehlen.

in das Gebiet des Dünahandels eingriff. Zwei Russen aus Polozk zahlten 1473 in Danzig den Zoll wegen der Normedie, drei Brüder Chodyka aus Polozk klagten 1623 über einen litauischen Wittinnenvermieter, der ihnen zur Fahrt nach Königsberg zu spät und zu schlechte Wittinnen stellte, so daß sie ihre aus allen Teilen Rußlands zusammengekauften Waren zu spät am Landungsplatz an der Wilia einschifften¹⁶¹). Der Kastelan von Witebsk, Michael Kociol, beschwerte sich in Königsberg 1692—94 wegen des Bürgerbesten¹⁶²).

So gibt also die Verfallszeit des preußisch-litauischen Handels nach dem ersten nordischen Kriege ein falsches Bild. Deshalb sei zur Hilfe eine mehr als 100 Jahre spätere Denkschrift des Grafen Michael Oginski herangezogen, die er 1787 der Berliner Regierung einreichte, als er für seinen Kanal um Unterstützung bat¹⁶³). Oginski polemisiert gegen Rußland, das den Rigaer Handel unterstütze. Er führt aus, daß auch die Palatinate Witebsk, Mstislawl, Polozk viel lieber ihre Waren nach Königsberg als nach Riga schickten, wegen der ungünstigen Stromfahrt auf der Düna. Die Palatinate Minsk, Nowogrodek, Wilna und Troki hätten nur den Memelweg¹⁶⁴). Die weiter entfernten Teile von Minsk, Witebsk, Polozk, Mstislawl hätten an der Wilia oder Memel, dort wo diese Flüsse schiffbar würden, ihre Niederlagen eingerichtet, in die man zur Winterszeit die Waren bringe, um sie im Frühjahr in die Wittinnen zu verladen. Ein so auf die Jahreszeiten verteilter und durch sie geregelter Verkehr bringe große Zwischenräume mit sich. Königsberg gleiche deshalb mehr einer Messe als einem ständigen Markt.

Einer dieser Stapelplätze sei Stolpcy am Niemen (im heutigen Polen an der weißrussischen Grenze). Dorthin kämen die Waren von Minsk, Koidanow, Mozyr, Bobruisk, Rjetschiza, Homel, Rohatschew und anderen Orten des Palatinats Minsk, ferner aus Bychow Nowy im Palatinat Mstislawl. Der zweite Stapelplatz sei Dolhinow an der Wilia (ebenfalls in Polen an der weißrussischen Grenze). Hierhin kämen die Waren aus Witebsk, Dubrowna, Orscha, Kopis,

¹⁶¹) Wilnaer Akten VIII 507.

¹⁶²) E. M. 74 a. — Über den Handel von Polozk und Pskow nach Kowno und Preußen vgl. Götz, Deutsch-russ. Handelsgesch. d. M. A., S. 511.

¹⁶³) G. St. A. / R. 9 nr. 27.

¹⁶⁴) Oginski hat ein ausgesprochenes Interesse daran, die Ausdehnung des Königsberger Handels nach Osten in die weißrussischen, damals schon zum Teil bei der ersten polnischen Teilung an Rußland abgetretenen Gebiete besonders hervorzuheben, um der preußischen Regierung die Gefahren eines weiteren Umsichgreifens von Rußland vor Augen zu führen. Richtig ist, daß selbst in den Palatinaten Witebsk und Polozk Königsberg mit Riga konkurrierte und daß in den Palatinaten Minsk und Mstislawl die Handelsgrenze fließend war. Bei den zahlreichen Nachrichten, die wir auch aus dem 17. Jahrhundert über den Handel von Minsk, Mohilew, Sluzk nach Königsberg haben, ist es daher unberechtigt, wenn Jensch auf der Karte zu seiner Arbeit über den Handel Rigas im 17. Jahrhundert die Handelsgrenze Königsbergs im Osten bei Boryssow enden läßt und Mohilew, Orscha, Sklow dem Rigaer Handelsgebiet allein zuzählt.

Szklow, Holowtschin, Tolotschin, Smolienny, Bielica und anderen Orten des Palatinats Witebsk, ferner aus Tschereja im Palatinat Polozk.

Diese Orte lieferten in großer Menge Hanf und Lein, Hanf- und Leinsamen, Hanf- und Leinöl, Pottasche und Weidasche. Hanf gedeihe besonders in den Palatinaten Minsk und Mstislawl. Sluzk, Nieswiesch, Mir lieferten Leinsamen und Hanf, Slonim, Wolkowysk, Nowogrodek, Grodno, Minsk, Wilna, Lida, Kowno Getreide aller Sorten, Wilkomir, Onikshty, Uspole, Lipnischki, Traby, Iwje besonders Leinen, ebenso Keydany, Schadow, Schaulen. Aus Serrey und dem Palatinat Troki kommt Hanf; Wachs, Holz und Holzprodukte von überall.

Oginski tadelt die Beschränkungen des Fremdenhandels in Königsberg. Damit stand es dort noch so schlecht wie vor hundert Jahren. Diese Zustände hatten dazu geführt, daß die polnischen Adligen ihre Waren nicht mehr nach Königsberg schickten, sondern an Ort und Stelle verkauften. Oginski selbst hatte früher 30 Wittinnen, jetzt keine. Die von Oginski angedeutete Entwicklung steht im Gegensatz zu der früheren Sachlage, nach der die litauischen Kaufleute und Adligen ihre Waren nach Königsberg brachten und dort ihre Einkäufe besorgten. Stellten doch die Königsberger selbst diesen für ihren kaufmännischen Geist beschämenden Zustand im Jahre 1724 anlässlich des Streites um das Kownoer Stapelrecht als normal und erwünscht hin. Schon die Labiauener Zollrechnung von 1514 führt 25 Litauer an neben einem Ragniter und einem weiteren deutschnamigen Kaufmann. Mit dem Kownoer Kontor, das 1514 schon zu Tode getroffen war, ging das Übergewicht Preußens im Handel nach Litauen verloren.

Der innerpreußische Wittinnenverkehr betrug 1674/76 nur durchschnittlich etwa 20 Prozent des Gesamtverkehrs¹⁶⁵⁾. Dazu kommt der Bootsverkehr, der fast ausschließlich inländisch war. Die Zolleinnahme von den kleinen Fahrzeugen macht in beiden Jahren etwa 10 Prozent der Gesamteinnahme aus. (2942 gegen 355 und 3949 gegen 472 Rth.) Auch beim Bootsverkehr steht Tilsit von allen preußischen Orten an der Spitze. Im Jahre 1676 gingen 167 Boote von und nach Tilsit. Andere oft wiederkehrende Orte sind Kaukehmen, Kuckerneese, Neukirch, Ruß, Inse, Loye, Tawe, Gilge,

¹⁶⁵⁾ Dabei ist aber zu bemerken, daß bei dem innerpreußischen Wittinnenverkehr ein großer Teil der Schiffe leer ging. Im Jahre 1674 liefen nicht weniger als 59 Wittinnen und Strusen leer. Namentlich sind in beiden Jahren 1674 und 1676 fast alle die Schiffe nach der Niederung, die von dort Brennholz holten, leer. Gibt auf diese Weise der innerpreußische Schiffsverkehr von dem Warenverkehr ein zu günstiges Bild, so ist andererseits zu den Tabellen über den Warenverkehr zu bemerken, daß sie für Preußen zu ungünstig ausfallen. In ihnen sind nämlich nicht die zahlreichen zollfreien Waren enthalten, die nach Tilsit auf den Jahrmarkt gingen. 1674 sind es 15, 1676 16 Schiffe, die ihre Jahrmarktwaren nach Tilsit nicht zu verzollen brauchten. Das müssen doch ganz erhebliche Warenmengen gewesen sein, die auch für den preußisch-litauischen Warenverkehr mitsprachen, denn in Tilsit kauften auch die benachbarten Samaiten.

Nemonien, Juwendt, Wiep, Labagienen, Peldszen, Rinderort, auch Kunzen, Pillkopen und Rossitten. Ragnit ist vereinzelt. Der Bootsverkehr ist, von Tilsit abgesehen, nur ein Marktverkehr der Niederungs- und Haffdörfer zur Versorgung Königsbergs.

Wenn Graf Oginski bemerkt, daß Königsberg mehr Jahrmarkt als ständiger Markt sei, daß man nur einmal in der günstigen Jahreszeit dorthin reise, so trifft das für die entfernter gelegenen Gegenden wohl zu. Nicht so für die näheren Orte, schon nicht für Wilna und erst recht nicht für Kowno, von Tilsit ganz zu schweigen. So reist der Wilnaer Kaufmann Joseph Koßubutzki 1676 dreimal hin und zurück. Auf dem Wege nach Königsberg kommt er durch Labiau am 14. IV., 1. VII., 25. IX., er passiert Labiau auf dem Rückwege am 6. V., 22. VII., 10. X. Pawel Koßubutzki, ebenfalls aus Wilna, kommt am 22. IV. und 29. VII., er fährt zurück am 15. V. und 24. VIII. Jakob Törkel aus Kowno passiert Labiau mit 18 Schiffen und einer Holztrift. Zwei seiner Schiffe, die in Königsberg überwintert hatten, gehen im Frühjahr leer nach Kowno, neun Schiffe kommen von dort, sieben gehen zurück.

Der Handel mit Rußland

Bis zur zweiten Teilung Polens floß der ganze Lauf der Memel durch litauisches Gebiet, bis zum Übertritt auf preußisches Gebiet bei Schmalleningken. Heute ist der Oberlauf der Memel aufgeteilt unter Weißrußland, Polen und Litauen. Seit der Union zwischen Polen und Litauen war Preußen von einem einzigen Staatsgebiet umschlossen, das sich im Osten bis Smolensk erstreckte. Der Handel Preußens aber reichte darüber hinaus bis nach Moskau, doch war er abhängig von den Beziehungen Litauens und später Polens zu Moskau. Damals konnte ein einziger Staat den ganzen Handel Preußens nach Moskau sperren. Es braucht nicht ausgeführt zu werden, wieviel günstiger im Vergleich damit die heutige Lage ist, da nicht Warschau allein über die Straßen nach Moskau gebietet, sondern eine Umgehung des polnischen Gebietes durch das unabhängige Litauen und Lettland möglich ist.

Der Handel zwischen Preußen und Rußland wurde gestört durch die polnisch-russischen Kriege, und auch im Frieden sah Polen die Verbindung zwischen Preußen und Rußland ungern. Im Jahre 1493 beklagte König Johann Albrecht von Polen sich beim Hochmeister über den Durchzug der Reußen aus Moskau durch preußisches Gebiet¹⁶⁶⁾. Der Hochmeister sollte den Durchzug verbieten und auch den Meister von Livland dazu veranlassen. Der Hochmeister wich dem Verlangen aus, indem er nur auf den Handel mit Kriegsmaterial einging. Den Litauern und Samaiten sei der Kauf

¹⁶⁶⁾ O. F. 18 c fol. 92 v.

von Waffen und Harnischen in Preußen erlaubt, den Russen werde man es „ungerne“ gestatten. In der Frage des Waffenhandels fühlte sich der Kreuzzugsorden gebunden, er lieferte nicht Waffen an Heiden, Ungläubige und Schismatiker. Im Jahre 1446 wurden in Labiau bei einem Russen, und sogar einem litauischen Untertanen, Waffen beschlagnahmt, nur weil er Russe war¹⁶⁷). Das genügte.

Handelsbeziehungen Litauens nach Nowgorod und Moskau hat es schon im 14. Jahrhundert gegeben. Nowgorod hat sogar zeitweise zu Litauen gehört. Ein Vertrag von 1431 gestattete den litauischen Kaufleuten den Zutritt nach Nowgorod und den Handel mit den hansischen Kaufleuten. Bedeutend kann dieser Handel nicht gewesen sein, denn die Verbindungen von Nowgorod nach Riga und Lübeck waren bequemer. Dagegen war für Moskau der Weg nach Wilna nicht unbequemer als über Pskow und Nowgorod nach Riga, Reval, Lübeck. Im Jahre 1503 wurde in Wilna ein Kaufhaus für die Moskauer Kaufleute eingerichtet. Der Vertrag zwischen Moskau und Litauen von 1508 schützte auch die Interessen der beiderseitigen Kaufleute, und im Verträge von 1537 wurde auch die Durchfuhr gestattet. Auch die preußisch-litauischen Verträge gaben die Durchreise frei¹⁶⁸).

Von Preußen aus wurde der Handel nach Moskau erst durch den Vertrag vom 10. März 1517 geregelt¹⁶⁹). Beide Staaten gewährten den Kaufleuten und Gesandten freien Durchzug. Dietrich von Schönberg, der diesen Vertrag schloß, war an dem Handel nach Moskau persönlich interessiert. Bei einer späteren Gesandtschaft im Frühjahr 1518 ließ er sich vom Zaren ein Privileg geben zum freien Handel nach Rußland¹⁷⁰) und machte sich Aufzeichnungen über die dortigen Maße und Preise¹⁷¹). Auch der Ordensstaat trug den neuen Handelsaussichten sofort Rechnung. In der Labiauer Zolltaxe erscheint 1521 das „Moskowiter Gewerk“, ein besonders hoch verzolltes Pelzwerk, das in den späteren Taxen sogar die erste Stelle einnimmt. Im Jahre 1552 wurde dieses Pelzwerk nur durch einen einzigen Kaufmann Iwan Saretsky verzollt, aber in der stattlichen Menge von vier Tausend.

Im Jahre 1522 rissen die diplomatischen Beziehungen zwischen Preußen und Rußland ab. Hochmeister Albrecht hat deshalb nicht aufgehört, nach Rußland zu blicken. Im Jahre 1524 bat er König Sigismund I. um einen freien Weg von der Memel zur Düna, angeblich, um dem König gegen seine Feinde um so besser helfen zu

¹⁶⁷) O. F. 16 S. 1162. — Über Verbote des Waffenhandels nach Rußland vgl. Götz, Deutsch-russ. Handelsgesch. S. 535.

Im Jahre 1503 wurde ein Elbinger Bürger Gottschalk, der in Handelsgeschäften nach Moskau gereist war, dafür von König Alexander gefangen gesetzt. (Acta Alexandri regis, hrsg. v. F. Papee, Krakau 1927, S. 543.)

¹⁶⁸) Über den Handel Litauens nach Osten vgl. Pitscheta I 50 ff., ferner die Einleitung von Kratschkowski zum 20. Bande der Wilnaer Akten.

¹⁶⁹) Joachim, d. Politik d. letzten Hochmeisters I 301.

¹⁷⁰) Sbornik imp. russkago ist. obščesva, Bd. 53 S. 55 f.

¹⁷¹) O. B. A. 1518 April 15.

können¹⁷²⁾). In Wirklichkeit wollte der Hochmeister eine freie Straße nach Rußland. Nur mit großer Gefahr konnten die Gesandten aus Livland am Strande über Polangen, wo polnische Wächter saßen, nach Preußen gelangen. Bei Polangen wurde Christof von Schleinitz, der 1510 als Gesandter des Hochmeisters Friedrich von Sachsen zuerst Beziehungen zu Moskau anknüpfte, seiner Briefe beraubt. Selbst der Moskauer Patriarch mußte, als er im Jahre 1438 zum Florentiner Unionskonzil reiste, von Riga zur See nach Lübeck fahren, und nur ein Teil der Gesandtschaft gelangte auf Schleichwegen nach Preußen.

Der Verkehr nach Rußland blieb auf die Duldung Polens angewiesen. Herzog Albrecht, seit 1525 von Polen abhängig, hat gelegentlich auch später sich für Rußland interessiert. Er hat die Bestrebungen des abenteuerlichen Hans Schlitte, Rußland durch Einwanderung deutscher Handwerker zu europäisieren, unterstützt — er gab ihm 1546 das erste Einführungsschreiben an den Zaren — und Veit Seng, der Schlittes Pläne fortsetzte, in seine Dienste genommen, Deutsche Gesandte reisten von Wien über Königsberg nach Moskau, ebenso umgekehrt russische Gesandte.

Die russischen Pläne einer Erwerbung Livlands und, wenn möglich, Litauens, sind im 16. Jahrhundert gescheitert. Seit 1617 war Rußland von der Ostsee ganz abgeschnitten. Einen kleinen Ersatz hatte es in der Eröffnung des Handels nach Archangelsk, das nun mit den Ostseehäfen konkurrierte. In Preußen wurde diese Entwicklung mit Sorge betrachtet. Bezeichnend ist die Schrift eines Danziger Anonymus vom Jahre 1650¹⁷³⁾, worin er die Holländer warnt, von dem Getreidehandel über Danzig abzugehen und sich auf Archangelsk einzustellen. Aus seinen Ausführungen geht hervor, daß der russische Getreidehandel für Danzig selbst nicht in Frage kam, daß man dort vielmehr nur mit dem polnischen und litauischen Hinterland rechnete. Der Danziger Kaufmann fürchtete um den Getreidemarkt in Holland, er sah in dem Eindringen des russischen Kornes nach Europa eine unliebsame Konkurrenz, während bei anderen Handelswegen der Danziger Markt selbst sich an der russischen Getreideproduktion hätte bereichern können.

Königsberg sah die Dinge wohl nicht viel anders. Rußland lag in der Ferne, man war auf das Großfürstentum Litauen eingestellt und zufrieden, wenn Wilnaer Kaufleute auch Moskauer Waren brachten und Moskauer Kaufleute selbst nach Königsberg kamen. Als der Große Kurfürst 1649 Getreide brauchte, schickte er seinen Gesandten Reiff deswegen nach Moskau mit dem Auftrag, eine Getreidelieferung über Archangelsk in die Wege zu leiten. Der Weg über den eigenen Hafen Königsberg wurde nicht gewählt. Erst 1656 schloß der preußische Gesandte Eulenburg mit dem Zaren Aleksej einen Vertrag, der den alten Vertrag von 1517 zum Vorbild hatte und auch die Freiheit des Handels erneuerte. Während

¹⁷²⁾ Joachim, a. a. O. III 315 f.

¹⁷³⁾ Naudé, Getreidehandelspolitik I 367 ff.

des russisch-polnischen Krieges wurde Rußland sogar für kurze Zeit der Grenznachbar Preußens. Es war der Zustand eingetreten, den man 1517 auf beiden Seiten gewünscht hatte und der auch als Grundlage der Handelsbeziehungen vorgesehen war. Im Frieden von Andrussowo konnte Rußland 1667 nur Smolensk und Kiew behaupten.

Der erste Handelsvertrag zwischen Preußen und Rußland, der ohne politische Kombinationen entstand und der Rußland nicht als Nachbarstaat, sondern in seiner ganzen Ferne und Größe ins Auge faßte, wurde 1689 durch den kurfürstlichen Gesandten Reyher abgeschlossen, von dessen Reisejournal und Kanalplänen bereits die Rede war¹⁷⁴). Reyher erhielt in seiner Instruktion vom 26. Mai 1688 Aufträge repräsentativer, informativer und kirchenpolitischer Natur. Was als Feindseligkeit gegen Polen gedeutet werden konnte, sollte er vermeiden. Vom Handel war in dieser Instruktion noch nicht die Rede, sondern erst in der Nebeninstruktion vom 4. Juni, die deutlich eine persönliche Einflußnahme Reyhers zeigt. Reyher sollte sich um Freiheit des Handels nach den moskowitzischen See- und Handelsstädten für die preußischen Kaufleute bemühen, in der Weise, wie sie die Engländer und Holländer besaßen. Er sollte unterwegs in Königsberg über die Handelsbeziehungen zu Moskau Erkundigungen einziehen. Das hat Reyher getan. Er bekam von den Städten Königsberg die wenig ermutigende Information, daß kein Königsberger Bürger nach Moskau Handel treibe. Reyher möge sich aber dafür einsetzen, daß die russischen Kaufleute die Königsberger Niederlage achteten. Diese Antwort zeigt den Kleinmut der Königsberger, die nicht daran dachten, sich in wagemutige Unternehmungen einzulassen, sondern an dem durch das Stapelrecht gesicherten mühelosen Zwischenhandel allein Gefallen fanden. Die Antwort bestätigt zugleich, daß russische Kaufleute nach Königsberg kamen.

Als Reyher seine Wünsche in Moskau dem Minister Golizyn vortrug, erhielt er sofort Pässe für den Handelsverkehr nach Archangelsk. Erst auf seinen besonderen Wunsch, auch Pässe nach Smolensk und Kiew zu erhalten, schickte Golizyn Pässe nach Smolensk und Pskow. Reyhers Berichte behandeln diese Vorgänge nur nebenbei. Wie er sich die Sache dachte, wird erst deutlich aus einer Denkschrift, die er genau 20 Jahre später verfaßte¹⁷⁵). Hier entwirft er den Plan einer Kanalverbindung von der Memel zum Dniepr und gerade nach Smolensk und Kiew hin. Er erinnert dabei ausdrücklich an den von ihm 1689 abgeschlossenen Handelsvertrag. Er enthüllt in dieser Denkschrift seine persönlichen Wünsche. Reyher war Sekretär des Fürsten Bogislaus Radziwill gewesen, wurde dann Erzieher seiner Tochter, der Prinzessin Luise Charlotte, die einen Sohn des Großen Kurfürsten heiratete. 1683—87 war Reyher als Generalkommissar auf den litauischen Gütern der

¹⁷⁴) Das Folgende nach G. St. A. / R. XI Rußland 10 a und E. M. 131 k. (Nachlaß Reyhers.)

¹⁷⁵) E. M. 131 k.

Prinzessin. Seine Begabung lag auf wirtschaftlichem Gebiet: er gehörte zu den wenigen, die 1680 von Raule zu Marinerräten ernannt und in das Marinekolleg berufen wurden. Schon vor der zweiten Heirat der Prinzessin im Jahre 1688 übernahm Reyher die Gesandtschaft nach Moskau, er blieb fortan in preußischen Diensten. Sein Ziel wurde es, die Radziwillsche Erbschaft Preußen ganz zu sichern. Es ist sein Verdienst, wenn Serrey und Tauroggen damals erworben wurde, und es war sein Schmerz, daß das Übrige verloren ging. Niemals hat Reyher sich damit abgefunden. Gerade die Denkschrift von 1709 lebt in den Gedanken, daß diese Güter mit Preußen vereinigt werden und eine Brücke für die politischen und kulturellen Beziehungen nach Osten bilden sollten. Daher die Forderung des Handels nach Smolensk und Kiew, die in der Nebeninstruktion gar nicht enthalten war, denn dort wurde nur von den Moskowitischen See- und Handelsstädten gesprochen, in denen die Engländer und Holländer Freiheiten besaßen, man konnte damit nur Archangelsk und Moskau meinen. Auch Reiff sollte ja 1649 die Getreidelieferung über Archangelsk bewirken. Gegenüber diesen in Berlin gehegten, damals ganz unzeitgemäßen Überseeplänen hat Reyher aus persönlicher Initiative die preußisch-russischen Handelsbeziehungen auf eine gesunde kontinentale Grundlage gerückt.

Weshalb erteilte die russische Regierung die Pässe für preußische Kaufleute über Smolensk und Pskow, nicht über Smolensk und Kiew? Politische Bedenken, etwa die Rücksicht auf Polen, sind kaum anzunehmen. Wahrscheinlich hat die russische Regierung sich nach der Forderung Reyhers informiert über die Landwege, die nach Preußen führten, und es ist ihr natürlich gesagt worden, daß außer dem Wege über Smolensk noch der über Pskow nach Riga und an der kurischen Küste nach Memel in Frage komme. Reyher selbst fuhr nach Moskau über Smolensk, zurück über Pskow. Der zweite Weg war weniger beschwerlich. Außerdem führte dieser Weg durch das schwedische Livland und das Herzogtum Kurland, nur eine kurze Strecke durch das polnische Samaiten. Bei gespannten Verhältnissen zwischen Rußland und Polen war dieser Weg zu empfehlen. Nicht in der Absicht, die Wünsche Reyhers zu durchkreuzen, sondern im Gegenteil, um sie besonders zu fördern, hat Golizyn die Pässe über Pskow, statt über Kiew gewährt. Was Reyher von Kiew wollte, hat Golizyn offenbar nicht verstanden, denn sein Projekt eines Wasserweges von der Memel zum Dniepr hat Reyher erst zwanzig Jahre später vorgetragen.

Reyher hat aus Moskau nicht allein die gewünschten Verträge, sondern ein Bündel von Aufzeichnungen über das damalige russische Wirtschaftsleben mitgebracht¹⁷⁶⁾. Diese Notizen entbehren ganz der Anschaulichkeit eines Olearius und der Systematik eines Kilburger. Nur als Versuch, sich im Interesse seiner Heimat eine Kenntnis der russischen Wirtschaft zu verschaffen, sind Reyhers Aufzeichnungen von Bedeutung. Wenig kannte Reyher aus eigener

¹⁷⁶⁾ E. M. 131 k.

Anschauung, er fußt auf Mitteilungen anderer, vielfach holländischer Kaufleute. Mit Winius, den er damals kennenlernte, stand er noch später in Briefverkehr. Über die russischen Handelsstraßen, namentlich die Wasserwege, Waren, Zölle, Münzen, Behörden, auch kirchliche Verhältnisse, wie beispielsweise die Philipponen, wird in buntem Durcheinander berichtet.

Als Peter der Große 1697 durch Königsberg kam, wurde der Vertrag von 1689 dahin erweitert, daß auch die Durchfuhr nach China und Persien durch Rußland freigegeben wurde. Um den Handel nach Persien hatte Reyher bereits 1688 sich vergeblich bemüht, aus formalen Rücksichten gelang es ihm nicht, dem in Moskau weilenden polnischen Gesandten nach Persien Aufträge mitzugeben. Durch die Expedition von Isbrand durch Sibirien nach Peking rückte dann auch China in Reyhers Gesichtskreis, er hat über diese Expedition Erkundigungen eingezogen und die kurfürstliche Regierung darüber unterrichtet. An den Verhandlungen von 1697 nahm Reyher regen Anteil, er hat den Zaren zuerst empfangen und nach Königsberg geleitet. Jetzt wurde auch Kiew unter den russischen Handelsplätzen genannt, unter den preußischen neben Königsberg Memel.

Rußland war für Preußen von alters her ein Durchgangsland zum Orient. Das Zeisregister von 1480 und die erste Labiauer Zolltaxe enthält Seide, Pfeffer und Nelken, Waren also, die vermutlich aus dem Orient kamen. Träger dieses Handels waren die Armenier, deren Verkehr nach Königsberg wiederholt bezeugt ist. Armenische Kaufleute aus Lemberg reisten 1559 durch Preußen auf verbotenen Wegen. Ein Armenier erhielt 1669 einen Paß vom Kurfürsten zum Handel mit Seide gegen Bernstein.

Im Jahre 1681 knüpfte die kurfürstliche Regierung durch ihren Gesandten Hoverbeck in Warschau, wo ein persischer Gesandter sich aufhielt, direkte Beziehungen zu Persien an. Der persische Agent machte über den Austausch von Seide gegen Bernstein konkrete Vorschläge, die aber ihr Ziel nicht erreichten, obgleich in den folgenden Jahren ein Schriftwechsel zwischen dem Kurfürsten und dem König von Persien sich entspann.

Die Fühler, die von persisch-armenischer Seite nach Königsberg ausgestreckt wurden, waren nur eine Teilbewegung des Strebens zur Ostsee, die so viel leichter und ungefährlicher zu erreichen war als das Weiße Meer. Hatten die Armenier in Königsberg keinen Erfolg, so stießen sie an anderer Stelle, im schwedischen Narwa, siegreich zur Ostsee vor. Die schwedische Regierung gestattete ihnen dort im Jahre 1687 eine Handelsniederlage. Neuere armenische Bemühungen, in den Jahren 1697 und 1698, in dem günstiger gelegenen Königsberg dieselben Rechte wie in Narwa zu erhalten, scheiterten an dem Widerspruch der Königsberger Kaufmannschaft, die fremden Kaufleuten keine Freiheiten einräumen wollte. Dagegen waren die Bemühungen des Kommerzienrats Adam Brand wegen russischen Einspruchs 1708—20 erfolglos, weil Brand, der Isbrands Expedition nach China mitgemacht und beschrieben hat,

später von Peter dem Großen zum Einkauf von Kriegsmaterial nach Deutschland geschickt wurde und mit dem Gelde durchging. Brand trat in preußische Dienste ein, und König Friedrich I. ließ nach dem Muster des Narwaer Privilegs von 1687 ein Diplom ausfertigen¹⁷⁷⁾.

Bald nach dem Abschluß des Vertrages von 1697 änderten sich die Verhältnisse von Grund auf. Der nordische Krieg störte zunächst den Handel. „Ukrainische“ Kaufleute aus Starodub hülften im Jahre 1702 durch die Schweden ihre in Litauen gemieteten Wittinnen bei Grodno ein. Die Schiffe wurden nach Königsberg geschickt und die Waren für schwedische Rechnung verkauft. Die Russen mußten einen zweijährigen Prozeß führen, ehe sie eine kleine Entschädigung bekamen¹⁷⁸⁾.

Im übrigen hatte Preußen durch Kriegslieferungen an die russische Armee auch Vorteil vom Kriege. Im Jahre 1708 war in Königsberg ein russischer Handelskommissar Mandt, dessen Frau eine Mätresse des Fürsten Menschikow gewesen sein soll¹⁷⁹⁾.

Die Armenier waren in ihrem Streben, Rußland und sein orientalisches Hinterland wieder an den Ostseehandel anzuschließen, Schrittmacher Peters des Großen, dessen Politik in dieselbe Richtung ging. Er hat 1703 Petersburg gegründet, 1710 Riga erobert. Rußland wurde wieder Ostseemacht. Diese neue Lage machte sich sofort bemerkbar. Schon im Jahre 1705 wurde aus Königsberg nach Berlin berichtet, daß den „ukrainischen“ Kaufleuten befohlen sei, ihren Handel von Königsberg nach Petersburg zu verlegen¹⁸⁰⁾. Die Klagen wiederholen sich im Jahre 1717. Wohl hört man gerade aus dem ersten Viertel des 18. Jahrhunderts viel über russischen Handel, namentlich Leder- und Schuhhandel nach Königsberg. Aber die große Gelegenheit für Königsberg, der Ostseehafen Rußlands zu werden, war vorbei. Auch von anderer Seite wurde Königsbergs Stellung im russischen Handel untergraben. Durch den nordischen Krieg erhielt auch Berlin in Stettin einen bequemen Ostseehafen, und in Berlin, nicht in Königsberg, gründete Friedrich Wilhelm I. 1725 die russische Handelskompanie. Stettin und Petersburg nahmen einen direkten Verkehr auf, Königsberg blieb seitwärts an der Landstraße liegen.

Königsberg litt unter den Folgen politischer Ereignisse, es konnte diese Entwicklung nicht aufhalten. Nur der Vorwurf bleibt bestehen, daß Königsberg nicht zeitig, bevor Rußland Ostseemacht wurde, nach den Verträgen von 1689 und 1697, durch kluge Zugeständnisse an die fremden Kaufleute den russischen Handel an sich zog. Ein bereits gefestigter Markt für russische Waren konnte den Ereignissen eher trotzen. Seit dem 15. Jahrhundert durfte jedoch in Königsberg kein fremder Kaufmann mit einem anderen fremden

177) E. M. 20 b — G. St. A. / R. XI 205 Persien Fasz. 2—6. G. St. A. / R. 7 nr. 108.

178) E. M. 97 b.

179) E. M. 97 g.

180) E. M. 74 a.

Kaufmann direkt Handel treiben, ohne Vermittlung eines Königsberger Bürgers. Diese Regel war der Krebszschaden des Königsberger Handels. Sie schuf zwar einen mühelosen Zwischengewinn, aber sie unterband die Unternehmungslust und schreckte die fremden Kaufleute von Königsberg ab. So bemühte sich 1701 der Moskauer Kaufmann Polennikow vergeblich um die Erlaubnis zu direkten Handel über Königsberg mit dem Holländer Houtman. Das Einschreiten der holländischen Regierung wie König Friedrichs I. war fruchtlos.

Die Gesamtentwicklung

Das Bild der Gesamtentwicklung spiegelt sich gut in den Tapiauer Schiffslisten, jedoch erst vom Beginn des 16. Jahrhunderts. Gäbe es auch für die frühere Zeit so genaue und in langer Reihe erhaltene statistische Angaben, so wären sie ein Spiegel der politischen Ereignisse, die seit dem Aufkommen des preußisch-litauischen Handels um 1400 von Einfluß waren. Vor 1386 gab es geregelte Handelsbeziehungen nicht, dann folgte bis 1422 die Zeit des ungewissen Friedens. Die letzten Lebensjahre Witowts waren eine goldene Zeit des Friedens, auf die unter Switrigal neue Wirren folgten, die auch den Handel störten. Im Jahre 1433 mußten preußische Kaufleute, die in Ragnit vierzehn Tage gewartet hatten, wieder umkehren¹⁸¹⁾.

Schon in der Zeit der Wirren mag die Ansicht entstanden sein, daß Witowts Zeit die Blütezeit des Handels gewesen sei. Auch Schröder hat es für den Dünahandel behauptet¹⁸²⁾. Dort mag es stimmen, denn das weißrussische Hinterland der Düna war ja altes Kulturland. Anders stand es mit der Memel, die noch weithin durch Wildnis floß. Witowt war eine legendäre Figur, auf den man alles Gute, so auch die Kownoer ihre gefälschten Privilegien¹⁸³⁾, zurückführte.

Auch mit Sigismund schloß der Orden bald Freundschaft, nachdem er im Frieden von Brest 1435 Switrigal preisgegeben hatte. Der Hochmeister schickte 1437 dem Großfürsten Hering und Wein¹⁸⁴⁾. Ein neuer Aufschwung des Handels trat unter Kasimir ein. Gerade die Kämpfe wegen des Gästehandels und der Zölle zeugen von lebhaften Beziehungen, die einer Neuregelung bedurften. Damals erhielt das Kownoer Kontor seine feste Organisation, obgleich es nach dem Wortlaut des Privilegs von 1441 schon zu Witowts Zeit bestand.

¹⁸¹⁾ O. B. A. 1435 März 17.

¹⁸²⁾ Hans. Gesch., Bl. Jg. 1917 S. 99.

¹⁸³⁾ O. F. 15 S. 212 ff.

¹⁸⁴⁾ O. B. A. 1437 Sept. 2.

Der Krieg zwischen dem Orden und den von Polen unterstützten preußischen Ständen war für den Handel eine Katastrophe. Danzig, die wichtigste preußische Handelsstadt, fiel vom Orden ab. Der Orden aber beherrschte den Weg nach Litauen und unterwarf auch Königsberg wieder. Er verbot den Handel nach Danzig und versuchte ihn nach Königsberg zu ziehen¹⁸⁵⁾. Ein Bremer Bürger Wigger Holtorp, der mit Waren im Werte von 350 M. aus Litauen kam, wurde bei Königsberg angehalten¹⁸⁶⁾. Dagegen kamen 1458 viele Litauer nach Königsberg¹⁸⁷⁾. Als Danzig auf Grund eines Beifriedens im Jahre 1459 den Handel nach Litauen aufnehmen wollte und eine große Zahl von Schiffen aussandte, wurden sie bei Königsberg angehalten und mit einem neuen Zoll, der Zeise, belegt¹⁸⁸⁾.

Nach dem zweiten Thorner Frieden erlebte Danzig die Hauptblüte seines litauischen Handels. Das Zollverzeichnis von 1473 nennt die Namen der Danziger Bürger, die zur Ausbesserung der Stromfahrt Geld aufbrachten und Zoll zahlten. Nur einmal wurden noch zur Ordenszeit die friedlichen Beziehungen unterbrochen, als Hochmeister Albrecht im Bunde mit Rußland einen letzten Kampf um Preußens Unabhängigkeit wagte. Bereits am 22. August 1518 meldete der Statthalter in Labiau den Stillstand der Schifffahrt im Kurischen Haff, und zwar wegen der Kriegsgerüchte¹⁸⁹⁾. Im September 1519 schritt der Hochmeister zum Abbruch der Handelsbeziehungen, indem er die Beschlagnahme aller durchkommenden größeren Flußschiffe den Ämtern Labiau, Ragnit und Memel befahl¹⁹⁰⁾. Nicht allein Kowno¹⁹¹⁾, auch Königsberg hat gegen das zwecklose Unternehmen Einspruch erhoben¹⁹²⁾.

Die Zeit nach 1525 stand nicht so sehr unter dem Zwange äußerer Verwicklungen als unter dem Einfluß innerer Entwicklungen in Preußen wie in Litauen. In beiden Ländern, besonders aber in Preußen, wurde die Besiedlung der Wildnis fortgesetzt. Immerhin blieb gerade in Litauen noch genug Waldland, so daß Waldwaren weiterhin bei der litauischen Ausfuhr dominieren. Zwei große Reformen, zugleich Ausdruck und Ursache der wirtschaftlichen Entwicklung Litauens, greifen bestimmend in die preußisch-litauischen Beziehungen ein. Schon gesprochen ist von der Zollreform Sigismunds I., die letzten Endes auch begründet ist in der Besiedlung der Wildnis, in der Verschiebung der Siedlungsgrenze an die Landesgrenze. Einen nicht so plötzlichen Einfluß auf den Außenhandel übte die Agrarreform Sigismunds II. Augusts aus, die Pitscheta in seinem für die Wirtschaftsgeschichte Litauens grund-

¹⁸⁵⁾ Hans. Ub. VIII nr. 408.

¹⁸⁶⁾ O. B. A. 1455 Juli 18.

¹⁸⁷⁾ Hans. Gesch. Bl. Jg. 1898 S. 118.

¹⁸⁸⁾ O. B. A. 1459 April 16.

¹⁸⁹⁾ O. B. A.

¹⁹⁰⁾ O. F. 42. S. 178 ff.

¹⁹¹⁾ O. B. A. 1519 Okt. 6.

¹⁹²⁾ Joachim, a. a. O. II 261 f.

legenden Werke dargestellt hat¹⁹³). Auf den Hergang dieser Reform kann hier nicht eingegangen werden, nur auf die Ergebnisse. Ebenso wie die Zollreform sollte auch die Agrarreform die staatliche Finanzkraft stärken, indem sie eine intensivere Bewirtschaftung der großfürstlichen Güter einführte. Durch den livländischen Krieg, der die staatlichen Finanzen zerstörte, nahm die Reform eine andere Wendung. Der Adel ging auf seinen Gütern ebenfalls zu einer kapitalistischen Wirtschaft über. Das war ein weiterer Schritt zur Europäisierung Litauens, zum Anschluß an den westeuropäischen Markt.

Da diese inneren Wandlungen sich nicht von heute auf morgen abspielten, kommen sie in den Zollregister nicht unmittelbar zum Ausdruck. Zieht man den Tapiauer Schiffsverkehr, und zwar nur die großen Schiffe heran, da diese allein für die Fahrt nach Litauen von Bedeutung sind, so zeigt sich in der Zeit von 1511 bis 1654 keine Konstanz des Steigens oder Fallens. In dieser Zeitspanne ist das Jahr 1511 mit 956 Schiffen der Tiefpunkt. Bis 1560 kann man ein fast beständiges Steigen feststellen. Das ist der Einfluß der langen Friedensjahre. Dann aber folgt ein scharfer Rückschlag, vielleicht bedingt durch die Außenpolitik, denn 1561 trat Polen-Litauen in den Kampf um Livland ein. Dagegen brachten die Jahre 1582 und 1585 einen kräftigen Aufschwung, vielleicht bedingt durch den Friedensschluß mit Moskau 1582. Das Jahr 1596 hat den Rekord mit 3238 Schiffen. Nach 1560 schwankt das Pendel dauernd. Nur für einzelne Jahre ist ein Grund anzugeben. So ergibt sich aus einem Schreiben der Städte Königsberg vom 12. Juli 1640¹⁹⁴), daß der Rückgang des Jahres 1628 auf ein polnisches Schifffahrtsverbot wegen des Schwedenkrieges zurückzuführen ist, der des Jahres 1620 auf die Pest. Wenn die Königsberger freilich behaupten, daß auch in den Jahren 1625 und 1629 die Schifffahrt wegen der Pest unterbrochen gewesen sei, so kann es sich nur um eine kurze Zeit handeln. Auch im Jahre 1564 wurde ein Schifffahrtsverbot wegen der Pest erlassen, ohne daß die Zahlen einen größeren Abstieg zeigen. Dagegen wird der schwere Rückschlag des Jahres 1606 erklärt durch die Schleusenbauten bei Labiau. Der Wilnaer Zollverwalter Konrad Bremer ließ eine Klage über den Stillstand der Schifffahrt wegen dieses Schleusenbaus am 28. September 1606 in die Wilnaer Stadtbücher inserieren (Akty VIII 561). Die vorübergehende Unterbrechung wegen des Schleusenbaus im Jahre 1626 hat nicht ungünstig eingewirkt.

Alle bisherigen Schwankungen sind unbedeutend gegen den Abstieg, der im Jahre 1655 erfolgte. Von 1798 Schiffen im Jahre 1654 bleiben nur 999, im Jahre 1656 nur 557 Schiffe. Dann geht es wieder bergauf, aber nie mehr wird die frühere Blüte erlangt. Das Jahr 1701, das beste seit 1671, hat 1311 Wittinnen und Strusen. Die Labiauer Zollrechnungen von 1662 bis 1670 geben insofern ein

¹⁹³) Pitscheta, *Agrarnaja reforma Sigizmunda Avgusta*. Moskau 1917.

¹⁹⁴) E. M. 142 c.

falsches Bild, als in der Zahl der Gefäße, die sehr hoch erscheint, auch die vielen kleinen Kähne enthalten sind. Tapiau meldet 1662 nur 808 Schiffe gegen 1949 in Labiau. Während der Verkehr über Labiau durch den Krieg zeitweise fast vernichtet wurde, blühte Memel auf. Das liegt daran, daß Memels Verkehr nicht aus der Ferne auf den Stromschiffen kam, sondern zu Lande aus Samaiten, das nicht so sehr unter dem Kriege litt wie die Ostgebiete Litauens, die besonders durch den Krieg mit Rußland heimgesucht wurden. Außer der Verwüstung Litauens hatte der Krieg noch die ungünstige Folge, daß Einwohner Litauens in das Moskauer Gebiet entführt wurden und dort den Flachs- und Hanfbau einführten¹⁹⁵). Der Handel aus Moskau aber ging nach Narwa und Riga.

Kaum waren die Wunden des nordischen Krieges etwas verheilt, als der zweite nordische Krieg Königsberg neue und noch schwerere Wunden schlug. Diese Wendung trat nicht sogleich ein, die Zolleinnahmen der beiden Friedrichsgräben halten sich bis 1707 auf ungefähr gleicher Höhe¹⁹⁶). Die Abrechnungen der Jahre 1708 und 1709 fehlen. Dann aber zeigt sich im Jahre 1710 ein katastrophaler Abstieg. Was war inzwischen eingetreten? 1709 hatte Peter der Große bei Pultawa gesiegt, 1710 Riga erobert, Rußland war Ostseemacht geworden und zog den Handel aus den Grenzgebieten, die bisher nach Königsberg gehandelt hatten, in seine eigenen Häfen. Der Abstieg des Memelverkehrs war nicht vorübergehend. Im Jahre 1712 kommen die Memel abwärts durch den Kleinen Friedrichsgraben 192 Wittinnen und Strusen, stromauf fahren durch den Großen Friedrichsgraben 172. Eine Kommission, die wegen Erhöhung der Zölle eingesetzt war, gibt in einem Bericht vom 19. Januar 1720 als Durchschnitt der letzten zehn Jahre folgende Zahlen an, für Tapiau und für den Großen Friedrichsgraben:

100 Wittinnen, 50 Strusen, 2000 Boote, 40 Schock Rahnen, 140 Schock Bauholz, 400 Schock Klappholz, 50 Schock eichene Planken, 50 Schock fichtene Planken, 100 Schock einzollige Dielen, 7800 Achtel Brennholz; ferner passierten Tapiau 10 Wittinnen und 60 große Kähne nach Wehlau und Insterburg¹⁹⁷).

¹⁹⁵) Stadtarchiv Königsberg 778 nr. 15. Handel überhaupt. Eingabe der Kaufleute englischer Nation (1682?).

¹⁹⁶) Im Jahre 1707 gleich 9350 Fl., 1710 gleich 4240 Fl.

¹⁹⁷) G. St. A. Hofk. Preußen. Tit. 22 nr. 10.

Der Personenverkehr

Bereits im Jahre 1523 begegnet der Versuch, durch Herbeizugung deutscher Bürger Litauen zu europäisieren. Die Einwanderer hätten damals nicht durch Preußen kommen können, sondern sie hätten den Weg durch Polen oder Livland nehmen müssen. Nach dem Abschluß der Litauerkriege ist die Memel die Straße, auf der auch der Wanderverkehr von Preußen nach Litauen und umgekehrt sich abspielt. Preußen gab den litauischen Städten, namentlich Wilna und Kowno, einen gebildeten Kaufmannsstand, und nahm litauisches Bauerntum in großer Zahl auf, da nach dem Abschluß der Kriege auch die preußische Wildnis besiedelt wurde. Da deutsches Bauerntum schon lange nicht mehr nach Preußen kam, mußte der Orden auf polnische und namentlich litauische Bauern zurückgreifen.

Der Vorgang der litauischen Kolonisation in Preußen ist von Gertrud Mortensen und Paul Karge dargestellt worden¹⁹⁸). Noch nicht genügend geklärt ist die Frage, was denn eigentlich die litauischen Bauern aus ihrer Heimat nach Preußen trieb. Wahrscheinlich sind es soziale Gründe gewesen. Obgleich ja auch in Preußen schon im Laufe des 15. Jahrhunderts und später eine wesentliche Verschlechterung in der Lage des Bauernstandes eintrat, blieb Preußen für die litauischen Bauern ein lockendes Ziel. In einem etwa 1480 für diplomatische Verhandlungen verfaßten Schriftstück wies der Orden darauf hin, daß die aus Litauen entflohenen unfreien Bauern in Preußen zur Freiheit gelangt seien und nun nicht wieder in die Unfreiheit zurückkehren dürften¹⁹⁹). Ebenso hat genau hundert Jahre später, im Jahre 1578, als in Samaiten ein Bauernaufstand ausgebrochen war und ein Strom von Flüchtlingen sich nach Preußen ergoß²⁰⁰), der preußische Regent Georg Friedrich nicht nur die Auslieferung der Rädelsführer verweigert, sondern auch bei dem Hauptmann von Georgenburg wegen der Unterdrückung der Bauern ernsthafte Vorstellungen erhoben.

Die Annahme, daß Raumnot zu der litauischen Auswanderung nach Preußen führte, ist nur zum kleinen Teil richtig. Zwar hat jüngst ein litauischer Gelehrter²⁰¹) festgestellt, daß auf dem altbesiedelten Gebiet Samaitens tatsächlich im Laufe der Zeit eine Übervölkerung eintrat. Aber diese Übervölkerung hätte naturgemäß in Litauen selbst ein Ventil finden können, wenn Litauen den Teil der preußischen Wildnis, den es im Jahre 1422 erhielt, nebst seinen übrigen großen Wäldern besiedelt hätte. Die Verzeichnisse der Königlichen Wälder aus den Jahren 1559 und 1641, die in den Wilnaer Akty veröffentlicht sind, beweisen jedoch, daß noch in

¹⁹⁸) G. Mortensen, Beiträge zu den Nationalitäten- und Siedlungsverhältnissen von Pr. Litauen, Berlin 1927. — P. Karge, Die Litauerfrage in Altpreußen, Königsberg 1925.

¹⁹⁹) O. B. A. XVI 11.

²⁰⁰) Verschiedene Schreiben im Herzogl. Br. Archiv B und B 2.

²⁰¹) A. Salys, Die zemaitischen Mundarten, Kaunas 1930.

Litauen unendliches Siedlungsland vorhanden war. So kann auch der Litauer Salys tatsächlich nur die Unterdrückung des Bauerntums als Grund für die Auswanderung anführen.

Wie stark die Auswanderung zeitweilig war, ergibt eine Klage der litauischen Stände im Jahre 1543, wonach jährlich nicht weniger als 5000 Menschen damals auf den Memelschiffen das Land verließen²⁰²). Gegen die Höhe dieser Zahl erheben die preußischen Gesandten wohl mit Recht Einspruch. Immerhin ist der Grund, den sie dagegen anführen, nicht stichhaltig. Sie behaupten nämlich, die Schiffsleute könnten nicht auswandern, weil sie doch die Schiffe zurückbringen müßten. Sie vergessen, daß ja ein Teil der Schiffe und alle Holzflöße in Preußen blieben, und auch die rückkehrenden Schiffe konnten ja schwächer bemannt sein. Bei einer Zahl von etwa 1000 Schiffen, die damals aus Litauen kamen, ist die Zahl von 5000 Auswanderern nicht phantastisch.

In die preußischen Städte kamen die Litauer nur in geringer Zahl. Erst am Ende des 16. Jahrhunderts bildeten sich in Königsberg und Memel selbständige litauische Kirchengemeinden. Etwas stärker waren die Litauer in Tilsit, der Neugründung Herzog Albrechts, doch hatten sie, nach einem Bürgerverzeichnis aus dem Jahre 1551²⁰³); auch hier nicht die Mehrheit, wie Königsberg in einem Schreiben vom Jahre 1556 behauptet. Königsberg wollte damit das Stadtrecht Tilsits anfechten, da das kulmische Recht allein Deutschen vorbehalten sei.

Tatsächlich war das kulmische Recht ursprünglich ein Recht nur für Deutsche, doch war dieser Grundsatz im 16. Jahrhundert schon vielfach durchbrochen. Der Deutsche aber blieb, als das platte Land in Preußen von litauischen Bauern überschwemmt wurde, der Städtegründer des Ostens. Ein Graf Chodkiewicz gründete in Litauen im Jahre 1572 die deutsche Stadt Johannisburg oder Schoden (heute Skuodi) zu kulmischem oder magdeburgischem Recht. Unaufhörlich strömte deutsches Bürgertum nach Wilna und Kowno. Und hart an der preußischen Grenze legte die Königin Bona vor 1540 das „neue Städtlein“ Nowawola (heute Wirballen) an zum Teil mit deutschen Bewohnern²⁰⁴).

Über die Art, wie diese Stadt gegründet wurde, gibt ein Brief der Königin an Herzog Albrecht vom 8. Februar 1540 Aufschluß²⁰⁵). Die Königin verteidigt sich gegen den Vorwurf, die Einwohner der neuen Stadt seien gar nicht Litauer, sondern Preußen. Sie erwidert darauf, es seien Litauer, die nach Preußen ausgewandert und nun in ihre Heimat zurückgekehrt seien. Also dieselben entlaufenen Bauern, die auf der Suche nach besseren Lebensverhältnissen sich nach Preußen begaben, durften nach dieser Berührung mit der deutschen Kultur als Bürger in die Neustadt der Königin Bona ein-

²⁰²) E. M. 91 g.

²⁰³) E. M. 158 aa. Thalmann, Tilsits Jugendjahre und Stadtwerdung, Tilsit 1923, S. 118 ff. E. M. 74 a.

²⁰⁴) Os. F. 911 a nr. 37.

²⁰⁵) Herzogl. Briefarchiv B.

ziehen. Wir besitzen ein Zinsverzeichnis des georgenburgischen Gebietes aus dem Jahre 1561, als dieses Gebiet in den Pfandbesitz des Herzogs Albrecht kam. In Nowawola, das erheblich größer ist als das Städtchen Georgenburg, sind mehrere Einwohner mit deutschem Namen, doch überwiegen litauische und slawische Namen bei weitem²⁰⁶).

Exkurs

Litauen und der Weichselhandel

Das Gebiet des alten Großfürstentums Litauen reichte in das Weichselstromgebiet hinein, seitdem Gedimin Podlachien unterworfen hatte. Solange zwischen dem Orden und Litauen Krieg herrschte, mußte der litauische Handel nach Südwesten ausweichen. Der Weichselweg ist älter als der Memelweg und wurde auch nach der Öffnung der Memel beibehalten. Danzig hatte für den litauischen Handel eine doppelte Bedeutung: als Kopfpunkt des Weichselhandels und des Memelhandels. Auf Narew und Bug, die litauisches Land berührten, gingen litauische Waren zur Weichsel.

Im Jahre 1405 erteilten Richter und Schöppen in Surasz (Zerasche) mit Zustimmung des Großfürsten Witowt dem Johann Bitter aus Danzig die Erlaubnis, in den Wäldern zwischen Slymme und Narew Holz zu fällen. Ein gewisser Gerlach hatte dort ohne Erlaubnis Holz gefällt²⁰⁷). Auch Witowt benutzt Narew und Bober zu einem Transport im Jahre 1414²⁰⁸).

Diese Beziehungen Danzigs zum Quellengebiet des Narew blieben auch in den folgenden Jahrhunderten erhalten. Es war nicht phantastisch, wenn im Jahre 1723 der Plan auftauchte, durch eine Kanalverbindung den Handel aus der Memel in den Narew zu leiten²⁰⁹). Aus dem Gebiet der damals preußischen Kammer Bialystok²¹⁰) führen im Jahre 1805 zur Memel nach Königsberg 27 Schiffe, zur Weichsel nach Danzig, Elbing und Warschau 91 Schiffe. In den beiden folgenden Jahren sind die Zahlen:

1804	26 Schiffe zur Memel,	110 Weichsel
1805	35 „ „ „ „	112 „

²⁰⁶) Über das Deutschtum in den litauischen Städten vgl. P. Karge, *Altpr. Mon. Schr.* 54 (1917) S. 35 ff. R. Heberle, *Die Deutschen in Litauen*, Stuttgart 1927. A. Seraphim in „*Tauta ir Zodis*“ (Kaunas 1924) II 67 ff. Noch nicht erforscht ist das Deutschtum in Weißrußland, wo z. B. Fürst Bogislaus Radziwill im Jahre 1655 für die Deutschen in Sluzk eine lutherische Kirche gründete.

²⁰⁷) *St. A. Danzig* 300 U 8 nr. 3.

²⁰⁸) *Codex epist. Vitolda* nr. 578, *Remeika* S. 42.

²⁰⁹) *E. M.* 111 b.

²¹⁰) *Kammer Bialystok* (Rep. 9) nr. 497.

Nur aus den nördlichen ärmeren Teilen der Kammer Bialystok ging der Verkehr allein zur Memel, die südlichen, reicheren Teile, die vom Narew durchflossen waren, tendierten zur Weichsel. In den einzelnen Kreisen verteilt sich der Schiffsverkehr in folgender Weise:

Bialystok	5 Schiffe Memel,	9 Schiffe Weichsel
Bielsk	— „ „	— „ „
Bober	— „ „	26 „ „
Drohyczin	— „ „	20 „ „
Dombrowa	15 „ „	2 „ „
Kalwarya	5 „ „	— „ „
Lomza	— „ „	22 „ „
Surasz	— „ „	12 „ „
Mariampol	2 „ „	— „ „
Wygry	2 „ „	— „ „

In den Jahren 1804 und 1805 ist bei zwei Schiffen aus Kalwarya Königsberg oder Tilsit als Ziel angegeben, sonst bei den Memelschiffen nur Königsberg. Die Schiffe hatten eine sehr verschiedene Tragfähigkeit. Die Höchstzahl ist 52 Last, die Mindestzahl 10 Last.

Im Gebiet der Kammer Bialystok berührt sich der Weichselhandel mit dem Memelhandel. Wenn auch die günstige Verkehrslage zum Narew und die dünne Besiedlung der nördlichen Gebiete wesentlich mitspricht, zeigen doch die Zahlen eine größere Anziehungskraft der Weichsel und Danzigs. Dazu ist noch zu bemerken, daß auch das südliche Ostpreußen zum Narew hin seinen Abfluß hat und daß aus der Johannisburger Forst noch im 19. Jahrhundert ein Teil des Holzes nach Danzig geflüßt wurde.

Die Tabellen bei Raths und Rybarski belegen, daß im 16. Jahrhundert ein beträchtlicher Teil des litauischen Handels zur Weichsel ging. Das war natürlich bei den Wojewodschaften Podlachien und Brest-Litowsk die zum Weichselstromgebiet gehörten, auch bei den Wojewodschaften Nowogrodek und Troki, die mit einem kleinen Teil daran stießen. Anders steht es mit Wilna. Wenn Wilna im Weichselhandel erscheint, wie das nach den Tabellen von Raths mit Getreide und Asche der Fall ist, so handelt es sich dabei wohl nicht um Erzeugnisse der Wojewodschaft Wilna, sondern um Waren, die von Wilnaer Kaufleuten aus anderen Gegenden Litauens gekauft und die Weichsel hinabgebracht wurden. Von dem Wilnaer Handel nach Brest, der wohl zum Teil die Weichsel hinabging, legt eine Brester Zollrechnung von 1583 Zeugnis ab²¹¹⁾. Übrigens führt Rybarski kein Getreide aus der Wojewodschaft Wilna bei der Durchfuhr von Wloclawek an, wie auch sonst die Zahlen von Raths und Rybarski bisweilen beträchtlich differieren.

Wenn auch die starken Schwankungen in der Ausfuhr der landwirtschaftlichen Erzeugnisse in Betracht zu ziehen sind, für das Jahr 1552 gerade eine Zollrechnung von Wloclawek nicht vorliegt,

²¹¹⁾ Archeografitscheskij Sbornik III 289 ff. IV. 252 ff. (Wilna 1867).

so zeigen doch die Aufstellungen namentlich von Rybarski zur Genüge, wie überlegen das südliche Litauen im Getreidebau dem Nordwesten und Osten war. Wie kümmerlich ist noch im 17. Jahrhundert die Getreidedurchfuhr durch Labiau im Vergleich mit den Getreidemassen, die in Höhe von 20 000 Last und darüber schon im 16. Jahrhundert die Weichsel hinabschwammen. Viel günstiger stellt sich der Vergleich bei den Waldwaren. Wieder differieren die Zahlen von Raths und Rybarski, aber im Durchschnitt der Jahre dürfte der Weichselhandel dem Memelhandel auf diesem Gebiete nicht überlegen gewesen sein, besonders was die Massengüter Wagenschoß und Klappholz angeht.

Ganz anders steht es bei Wachs, bei Garn, Flachs, Leinwand, namentlich bei Fellen und Pelzwerk, auch Fischen, Hopfen, Nüssen. Diese Waren spielen an der Weichsel keine oder nur eine im Verhältnis verschwindend kleine Rolle. Häute und Felle gingen umgekehrt in großen Mengen die Weichsel aufwärts nach Polen. So veranschaulichen die Zollrechnungen von Wloclawek und Labiau den ganz verschiedenen wirtschaftlichen Zustand der im Laufe des 16. Jahrhunderts zu einer politischen Einheit zusammenwachsenden Länder Polen und Litauen.

Tabellen und Akten

Die Abkürzungen bedeuten:

Münzen:

D. = Pfennig, Dr. = Dreipölder, Fl. = Gulden, Mk. = Mark,
Rth. = Reichstaler, S. = Schilling, Sk. = Skott, Gr. = Groschen.

Maße und Gewichte:

H. = Hundert, La. = Last, Pf. = Pfund, Sche. = Scheffel,
Scho. = Schock, Ste. = Stein, St. = Stück, Te. = Techer,
Z. = Zentner, Zi. = Zimmer.

Zur Erklärung der Münzen, Maße und Gewichte sei verwiesen auf C. Sattler, Handelsrechnungen des Deutschen Ordens (Leipzig 1887), S. XXXIX ff. Raths S. 81 ff., für das 17. Jahrhundert hauptsächlich auf Rachel, Handels-, Zoll- und Akzisepolitik, Bd. I, 865.

Warenverkehr zwischen Danzig und Litauen im Jahre 1473 ²¹²⁾

Von Danzig nach Litauen

	Danziger	Sonstige und Fragliche	Zusammen
Salz	1421	385 $\frac{1}{2}$	1806 $\frac{1}{2}$ Last
Laken	2	28 $\frac{1}{2}$	30 $\frac{1}{2}$ Terling
		2 Packe	2 Packe
Hering		5 Last	5 Last
„Veste Ketel“	32		32

Von Litauen nach Danzig

Wachs	120 Stück ²¹³⁾	77 $\frac{1}{2}$	197 $\frac{1}{2}$ Stück
	9	4	13 Stein
	(ferner, nicht sicher: 4 Faß, 1 Tonne, etliche Pudeln)		
Wagenschoß	460 $\frac{1}{2}$	225	685 $\frac{1}{2}$ Hundert
Klappholz	31 $\frac{1}{2}$	31	62 $\frac{1}{2}$ „
Knarrholz	19 $\frac{1}{2}$		19 $\frac{1}{2}$ „
Koggenbort	1		1 „
Eibenholz	2		2 „
Faßholz		3	3 „
Stabholz		5	5 „
Maste	20		20 Stück
Asche	109	213	322 Last
	17		17 Faß
Garn	4		4 „
Flachs	1	3	4 „
Leder	1		1 Pack
Bockfelle		1	1 Hundert
Talg		8	8 Tonnen
„Werk und Pudeln“		?	?

²¹²⁾ In der ersten Spalte stehen nur die Danziger, die das Geld zum Ausbau der Normedie vorschossen.

²¹³⁾ Stück und Stro wurden gleich hoch verzollt.

Vergleichende Zolltaxe des alten Labiauener Zolls und des neuen Zolls
wegen der Kuckerneese (1527 aufgestellt). (E. M. 142 c.)

	Alter Zoll	Neuer Zoll
1 großes Schiff, aufwärts	10 S.	1/2 Mk.
1 „ „ abwärts	—	1/2 Mk.
1 kleines Schiff, aufwärts	5 S.	—
1 Struse, aufwärts	10 S.	15 S.
1 „ „ abwärts	—	15 S.
1 kleiner Struse, auf und ab	—	12 S.
1 Wittinne, aufwärts	10 S.	12 S.
1 „ „ abwärts	—	12 S.
1 Baumkahn, aufwärts	4 S.	—
1 Last Asche	5 S.	2 S.
1 H. Wagenschoß	4 S.	2 S.
1 H. Klappholz	2 Sk.	2 S.
1 Last Salz	—	2 S.
1 Stück Wachs	21 Sk.	3 Firdung
1 Stein Wachs	4 S.	1 S.
1 Krucke Wachs	nach Anzahl der Steine	9 Sk.
1 Techer Gerberleder	4 S.	1 S.
1 „ rote Felle	2 S.	1 S.
1 „ kleine Felle	2 S.	1 S.
1 Tonne Fleisch	2 S.	1 S.
1 Packen Gewand	—	3 Firdung
1 Last Hering	—	10 S.
1 „ Osemund	—	10 S.
1 Tonne geschmolzen Talg	4 S.	2 S.
1 „ ungeschmolzen Talg	1 Sk.	1 S. 1 D.
1 Stein Hanf	—	2 S.
1 Tausend Moskowiterisch Gewerk	26 Sk.	13 Sk.
1 „ Smolenskisch „	8 Gr.	4 Gr. 1 Gr. = 4 S.
1 Zimmer Marder	1/3 Mk.	15 S.
1 Tausend litauisch Gewerk	6 Gr.	3 Gr.
1 Zimmer Zobel	8 Gr.	4 Gr.
1 „ Bieber	2 Gr.	1 Gr.
1 „ Minken	2 Gr.	1 Gr.
1 „ Otter	2 Gr.	1 Gr.
1 „ Tzybreckesch Werk ²¹⁴⁾	2 Gr.	1 Gr.
1 „ Hermelin	1 1/3 Gr.	3 S.
1 Tausend Leschgen (Wiesel)	10 Gr.	5 Gr.
1 Faß Garn	21 Sk.	26 S. 1 D.
1 Sechzig Garn	4 D.	2 D.
1 Schlitten Garn	21 Sk.	26 S. 1 D.
1 Tonne Garn	10 S.	5 S.
1 „ Mehl	1 S.	3 D.
1 Techer Rauchhäute	2 1/2 S.	1 S. 1 D.
1 „ Auerhäute	15 S.	7 1/2 S.
1 „ Elendhäute	10 S.	5 S.

Was nicht verzeichnet ist und von Wilna und Kowno herabkommt, gibt von der Mark 1 Schilling alten Zoll. Alles Kaufmannsgut auf- und abwärts gibt von der Mark 3 Pfennige neuen Zoll.

In einer anderen Aufstellung erscheint beim Bergverkehr ferner: 1 Tonne Branntwein = 5 S. neuen Zoll.

²¹⁴⁾ Sibirisch? In anderen Exemplaren der Taxe von 1527 ist die Schreibung „Zibirisch, Zebirkisch“, 1590 „Zubirschen grauen“. In früheren Taxen begegnet diese Art Pelzwerk nicht.

	Alter Zoll	Neuer Zoll
1 Tonne litauisch Met	1 Sk.	1 S. 1 D.
1 „ Eier	1 S.	3 D.
1 Stein Pfeffer	10 S.	5 S.
1 Tonne Nüsse	3 D.	3 D.
1 Platz (Holz)	2 S.	—
1 Schock Zimmerholz	12 S.	6 S.
1 „ Dielen	8 S.	4 S.
1 Last Pech	10 S.	5 S.
1 „ Teer	8 S.	4 S.
1 Schock Schneideronen	25 S.	12 1/2 S.
1 Mastbaum	12 S.	6 S.

Zoll in Tapiau

	Schiffe	Kähne	Wagen- schöß ²¹⁵⁾ Klapp- holz	Brenn- holz ²¹⁶⁾	Ronen ²¹⁵⁾ Dielen	Maste ²¹⁷⁾ Radholz
1511	936	319	1927 1/2	103 1/2		
1526	1299	380	1778	80		
1536	1654	275	1440	299		
1549	1758	155	803	323		
1550	1737	115	754	205		
1552	1756	144	37	262	3	32
1554	1414	82	3	264	4	170
1555	2045	86	157	159	107	34
1556	2189	110	132	248	5 1/2	12
1557	1444	62	438	229	4 Scho.	53
1559	2266	54	333	136	73	30
1560	2559	74	189	251		
1561	1829	35	385	120	34	44
1562	2346	100	670	278	29	1
1563	2204	76	564	171	32	108
1564	2041	80	264	220	67 1/2	25
1565	1734	21	332	150	187	175
1567	2017	35	842	110	76	
1568	1753	50	410	207	232	72
1569	1828	55	575	137 1/2	186	130
1571	1511	278	538	197	35	12
1574	1315	157	1138	142	83	
1575	1195	124	243	170 1/2	18	32
1575	1355	78	908	165	44	68
1577	1389	91	254	62	10	76
1578	1476	63	400	78	77	22
1579	1393	60	508	87	34	60
1581	1640	29	347	184	200	66
1582	2200	49	687	197	12 1/2	24
1583	2211	71	814	211	82	

²¹⁵⁾ in Pletzen, seit 1593 in Gellen.

²¹⁶⁾ in Pletzen, seit 1595 Schnur, seit 1640 Adtel.

²¹⁷⁾ in Stück.

Schiffe	Kähne	Wagen- schoß Klapp- holz	Brenn- holz	Ronen Dielen	Maste
1584	1592	90	311	137	118 ³ / ₄
1585	1996	195	31	566 ¹ / ₂	8 ¹ / ₂
1586	2133	173	704	509	128 ¹ / ₂ 13
1588	2669	266	637	394 ¹ / ₂	228
1589	1899	228	780	402 ³ / ₄	85
1590	1988	231	504	559 ¹ / ₂	194
1591	1925	134	1277 ¹ / ₂	209	222 ¹ / ₂ 59
1593	2103	93	800 ¹ / ₂	222	31
1596	3238	152	407	364	30 (+ 15 Spiren)
1597	2606	166	1244	528 ¹ / ₂	191
1598	2109	272	1136	290 ¹ / ₂	200
1599	1448	158	41	215	36 Stück
1600	2067	106	1055	221	214
1602	1903	66	1109	111	8
1603	1489	149	460	86 ¹ / ₂	35
1605	1756	73	153	165	33
1606	1366	40	369	374	65 ¹ / ₂ 4
1607	2003	80	1560	153	182 ¹ / ₂
<u>Bauholz</u>					
1608	2499	69	1592	360	12 100 Stück
1609	3192	6	1435	494	31 60 "
1610	2413	22	1270	335	121 8 Scho., 42 "
1611	2062		1713	125	
1613	1958	29	1862	203 ¹ / ₂	72 "
1614	2341		2371	281	4 Sch., 2 "
1615	2535		1545	169	28
1616	1946		2427	121	32 "
1617	2254		1380	70	
1618	2469		2485	141	
1619	1970		2774 ¹ / ₂	154	
1620	1461		1171	467	3 St. 17 "
1621	1654		2880	477	1 Scho.
1622	1685		2421	370	

Schiffe	Kähne nach Insterburg und Wehlau	Wagenschoß Klappholz	Brenn- holz	Ronen Dielen	Maste
1623	2599	37	2136 ¹ / ₂	350	
1624	2358	31	1909	171	
1625	2148	25	2277	221 ¹ / ₂	
1626	2000	20	930	228	
1627	2101	34	1447 ¹ / ₂	210	
1628	1223	15	111	279	
1629	2490	10	1506	158 ¹ / ₂	
1630	1875	7	1268	207 ¹ / ₂	
1631	2170	15	1236	272	
1632	2406	16	1130	689	
1633	2045	9	666	207	
1634	2133	15	378	404 ¹ / ₂	
1635	2031	15	1071	246	8 Ge.
1636	2130	21	435	259 ¹ / ₂	
1637	1732	29	509	237	

Schiffe	Kähne nach Insterburg und Wehlau	Wagenschoß Klappholz	Brenn- holz	Ronen Dielen	Maste
1638	2122	15	384	186	
1639	1026 (1442?)	21	444	384	
1640	1733	47	1389	1070	Achtel
1641	2053	53	1231	939	$\frac{2}{3}$
1642	1165	40	1134	1124	
1643	1540	41	2719	2936	
1644	1877	76	1561	1392	$\frac{1}{2}$
1645	1572	91	839	Ge. 148	Scho. 2553
1646	1702	55	721 $\frac{1}{2}$	" 66	" 1417
1647	1836	53	692	" 127	" 1498
1648	1462	48	532	" 103	" 539 $\frac{1}{2}$
1649	1397	46	780 $\frac{1}{2}$	" 53	" 1383
1650	1646	50	445	" 245	" 395 $\frac{1}{4}$
1651	1401	42	502	" 372	" 307
1652	1612	68	913	" 109	" 778
1653	1684	57	382	" 229	" 1029
1654	1798	54	727	" 148	" 722 $\frac{3}{8}$
1655	999	32	2000	"	" 18
1656	357	48		407	" 434 $\frac{1}{2}$
1657	882	45		1326	" 2354
1658	609	12	22	" 920 $\frac{1}{2}$	" 2246 $\frac{1}{2}$
1659	465	20	23 $\frac{1}{2}$	" 620 $\frac{1}{2}$	" 2350
1661	636	19	572	" 239 $\frac{1}{2}$	" 1294 $\frac{1}{2}$
1662	808	26		1065	" 549
1663	880	19	553	" 8 $\frac{1}{2}$	" 1630 $\frac{1}{2}$

Die obigen Tabellen sind nach den Tapiauer Amtsrechnungen hergestellt. Die Amtsrechnungen sind im allgemeinen gut geführt. Doch ist es nicht selten, daß der Zollbetrag sich nicht ganz deckt mit der Summe, die man nach der Zahl der Schiffe oder Holztriften erwartet. In manchen Fällen ist es offenbar ein Versehen, das stillschweigend verbessert werden darf. Andere Fälle sind zweifelhaft. So gibt die Rechnung von 1611 zwar 2062 Schiffe und 1715 Gellen an, nach dem Zollbetrag müßten es 1990 Schiffe und 1815 Gellen sein. Ebenso würde man im Jahre 1656 369 Schiffe statt 557 erwarten. Es ist wohl anzunehmen, daß der Geldbetrag genauer ist, denn über ihn mußte ja der Amtsschreiber Rechnung ablegen, während die Zahl der Schiffe nur zur Erläuterung hinzugefügt ist und oft überhaupt fehlt. In der Regel ist daher für die obige Tabelle der Zollbetrag zugrunde gelegt und nach der Zolltaxe die Zahl der Schiffe und Triften berechnet worden. Schiffe und Gellen zahlten 6 Schilling, Kähne 5 Schilling, Brennholzpletze anfangs 3, später 6 Schilling. Ronen und Dielen sind nicht immer von Wagenschoß und Klappholz getrennt, in den ersten Jahren und auch später wieder sind sie dort eingerechnet. Eine Zeitlang erscheint Bauholz mit Brennholz vereinigt. In der letzten Spalte taucht das Radholz nur bis 1556 auf, seitdem erscheinen hier nur die Maste. Bruchbeträge sind im allgemeinen fortgelassen worden, ebenso die Kohlhaufen und sonstigen Kleinigkeiten, die gelegentlich im 17. Jahrhundert auf den Holztriften vorkommen.

Fährgeld und Pfundzoll in Memel

Fährgeld	Zoll	Schiffszahl	Bemerkungen
1541	214 Mk.	44 Mk.	
1542	393	5	
1554	122 "	225 "	
1590	257 "	1104 "	[1589: 462 Mk. Fährgeld]
1592	208 "	983 "	[1591: 1325 Mk. Zoll]
1593	290 "	1321 "	
1594	321 "	1230 "	
1595	371 "	1161 "	
1596	388 "	1193 "	
1600	385 "	1571 "	
1601	324 "	966 "	
1602	449 "	1496 "	
1603	577 "	906 "	
1604	340 "	774 "	
1606	195 "	2092 "	
1607	204 "	1154 "	
1608	274 "	1604 "	
1610	284 "	1419 "	
1611	203 "	1135 "	
1612	187 "	1472 "	
1613	229 "	824 "	
1614	80 "	1124 "	
1615	81 "	1475 "	
1616	88 "	1465 "	
1617	46 "	2247 "	
1618	32 "	2938 "	
1619	32 "	2723 "	
1620	30 "	2675 "	
1621	12 "	3890 "	
1622	50 "	7026 "	
1623	11 "	11368 "	
1624	46 "	15399 "	
1625	148 "	14971 "	
1626	150 "	13871 "	
1628	205 "	10837*) Mk.	56 *) 10172 Mk. Gr.Zoll 665 Mk. Kl.Zoll
1629	177 "	6362*) "	35 6118 " " " 224 " " "
1636	593 "	6127*) "	27 5961 " " " 166 " " "
1637	231 ²¹⁹ Mk.	5823*) "	27 5566 " " " 257 " " "
1638	600 ²¹⁸ "	9045*) "	25 8790 " " " 255 " " "
1639	600 ²¹⁸ "	10832*) "	36 10541 " " " 291 " " "
1640	500 ²¹⁸ "	9427*) "	29 9288 " " " 139 " " "
1641	500 ²¹⁸ "	7694*) "	7508 " " " 186 " " "
1642	600 Mk.	4461 Rth.	24
1643	335 "	4637 "	27
1644	359 "	4198 "	19
1645	558 "	4008 "	25
1646	462 "	2327 "	27
1648	912 "	3807 "	38
1649	469 "	14729 Mk.	
1650	655 "	3816 Rth.	35
1651	512 "	3748 "	35
1652	574 "	1721 "	22
1653	581 "	1261 "	18
1654	595 "	3071 "	31
1655	805 "	2170 "	17
1656	670 "	2753 "	

	Fährgeld	Zoll	Schiffszahl
1657	519 Mk.	3603 Mk. Rth	
1658	619 "	8229 "	18
1659	? "	3794 Rth.	
1660	559 "	5356 "	
1661	266 "	4931 "	
1662	297 "	3748 "	
1664	400 ²¹⁸⁾ Mk.	4917 "	40
1666	526 Mk.	4339 "	51
1667	? "	3619 "	35
1668	373 "		59
1673	324 "		33
1674	294 "		
1675	179 "		25
1676	251 "		30
1677	269 "		18
1680	300 ²¹⁸⁾ Mk.		27
1681	150 ²²⁰⁾ "		34
1683	377 Mk.		41
1684	241 "		37
1687	500 ²¹⁸⁾ Mk.		
1688	500 ²¹⁸⁾ "		
1689-1703	550 ²¹⁸⁾ "		

²¹⁸⁾ Pacht.
²¹⁹⁾ 1. Quartal.
²²⁰⁾ Pacht, ½ Jahr.

Zollbeträge in Labiau

1552	3634 Mk.	1631	4928 Mk.	
1574	3355 "	1632	4401 "	
1575	2767 "	1633	6112 "	
1583	3495 "	1634	4691 "	
1591	3588 "	1662	13990 "	(1994 Schiffe)
1594	4145 "	1663	23726 "	(2167 ")
1600	4621 "	1664	28113 "	(2383 ")
1601	4899 "	1665	22653 "	(2150 ")
1603	3028 "	1666	13491 "	(2755 ")
1604	3281 "	1667	13585 "	(2552 ")
1605	4002 "	1668	15812 "	(2553 ")
1608	5397 "	1669	16217 "	(2371 ")
1609	6819 "	1670	14497 "	(2005 ")
1611	4221 "	1671	3555 Rth	
1615	3483 "	1672	2842 "	
1616	3529 "	1673	3112 "	
1617	4009 "	1674	3298 "	
1618	4864 "	1675	4484 "	
1619	4927 "	1676	4970 "	
1620	3586 "	1677	4992 "	
1621	3590 "	1678	4384 "	
1622	6995 "	1679	4925 "	
1623	8198 "	1680	4488 "	
1624	8114 "	1682	4288 "	
1625	6137 "	1683	4819 "	
1626	7018 "	1684	4853 "	
1627	6848 "	1685	3443 "	
1628	2694 "	1686	3353 "	
1629	6250 "	1688	3855 "	
1630	5003 "			

Warenverkehr in Labiau

1552

Holz- und Waldwaren

Asche	894 La.	4 Faß	14 To.
Dielen	30 1/2	Scho.	
Klappholz	805 H.	3 Ringe	25 Kledchen
Lindenbretter	13 1/2	Scho.	20 Stück
Eichenriemen	3 1/2	Scho.	
Eschene Riemen	30 1/2	Scho.	70 "
Schneideronen			3 "
Teer	4 La.	10 To.	
Mastbäume			20 "
Wachs	12 227	Stein	
Wagenschoß	805 H.	2 Sechzig	
	140	Bretter	87 Stück
Pletze (Holz)			310 "

Rauch- und Lederwaren ²²¹⁾

Auerhäute			1 Stück
Bärenhäute (meist gering)			65 "
Biberbalg			82 "
Biberwammen	8 Zi.	82 1/2 Te.	9 Stück
Biberschauben			4 Stück
Bockfelle	2890 1/2	Te.	
Eichhornfutter			149 "
Eichhornscheubchen			2 "
Elendshäute	2	Te.	
Rote Felle	787 1/2	Te.	2 "
Schwarze Felle	61	Te.	
Weißer Felle			6 "
Fuchsklauenfutter			1 "
Fuchskehlen	2 1/2	Zi.	27 Te.
Fuchsrückenfutter	1/2	Zi.	1 Stück
Grauwark	56	Zi.	5 Te.
Grau-Bäuchenfutter			7 Stück
" -Rückenfutter			2210 "
" -Scheubchen			825 1/2 Stück
" -Mützen			129 Stück
" -Mützen			76 "
Rote Juchten	37 1/2	Te.	8 Stück
Weißer Juchten	2	Te.	
Hasenfutter			66 Stück
Hermelin	129 1/2	Zi.	
Weißes Hundefutter			1 "
Kalbfelle	3	Te.	
Kaninchenfutter			32 "
Ungegerbte Kaninchen	16	Mk.	
Kaninenbäuchenfutter			100 "
" -rückenfutter			291 "
" -scheubchen			19 "
" -scheubchen			19 "
Gegerbtes Leder	3085 1/3	Te.	7 "
Lesgen (Wiesel)	152	Zi.	
Luchsbälge			27 "
Marderbälge	18	Zi.	67 Stück
" -kehlen	17 1/2	Zi.	2 1/2 Te.
			20 Stück

²²¹⁾ Zur Erklärung vgl. die Ausführungen von Stieda Altpr. Mon. Schr. 24 (1897) S. 617—36.

Mardermützen		45 Stück
„ -schwänze	12 Zi.	
Minken	20 Zi.	308 Stück
„ -mützen		11 Stück
Moskowiter Gewerk	4 Tausend	
Ochsenleder		3 „
Otternbälge		6 „
Oltzenfutter		1 „
Rauchhäute	994 Te.	8 Stück
Rauchleder, gesalzen	20 Te.	
Sattelpambes		8 Stück
Schafspelz		10 „
Schmoschenfutter	31 Te.	3 Stück
Schuhe		8 Paar
Stiefeln	35 Paar	11 Mk. (davon 10 Paar 11 Mk. lit.)
Wolfsbalg		132 Stück
Wolfsfutter		1 „
Ziegenpelz		1 „
Zobeln	3 Zi.	3 „
„ -mützen		7 „

Garn, Flachs usw., Stoffe

Flachs	63 Stein	30 Mk.
Garn	32 570	Sechzig
Hanf	295 La.	1637 Stein
Leinwand	4168 Ellen	8 Mk.
„ weiß	1650	„
„ gefärbt		1470 Stück
„ grob	8476	„
„ litauisch	1020	„
„ gering		6 Stück
„ mützen	159 $\frac{1}{2}$ Te.	
Litauisch Tuch	37 438 Ellen	8 Mk.
Leinwand, schwarz		16 Stück
Gewand	800	„ 12 Mk.
Lundische Tücher		2 Stück
Gedrillichte Leinwand	20	„
Rotes Barett ?		1 „
Lit. Kaftan		5 „
Filzmäntel		174 „
Haardecken	208 Te.	9 Stück
Lit. Röcke		30 „
Lit. Taschen	34 Te.	7 Stück
		(+ 3 Te. Taschen, nicht lit.)
Hantschken	65 Te.	6284 Stück
Futterlaken		1 Stück

Getreide, Obst

Äpfel	2 To.	
Erbsen	19 To.	
Gerste	2 To.	15 Scheffel
Roggen	34 La.	16 To. 77 Scheffel
Mehl	48 $\frac{1}{2}$ La.	313 To.
Brot	4 Mk.	
Mandelkerne	25 Steine	
Lorbeer	2	„
Nüsse	173 To.	
Hopfen	2 Schiffpf.	504 Steine 6 Säcke 843 Mk.
Grütze	2 To.	

Fische

Bressen	1 Faß 7 Scho.
„ getrocknet	1
Dorsch	22 1/2 La. 638 To.
Fische, getrocknet	22 Mk.
Flundern	1 To.
„Flackfisch“	1 1/2 Sechzig 4 Scho.
Hechte, getrocknet	9 1/2 Scho.
Plötze, getrocknet	1 Scho.
Rauchfisch	2 1/2 Sechzig
Zander	4 1/2 Scho.
„ getrocknet	22
„ gesalzen	1 Faß
Stromlinge	1 1/2 To.
„Zerten“, getrocknet	2 Sechzig 15 Scho.

Fleisch- und Fettwaren, Eier

Eier	5 To.
Butter	1/2 To.
Fleisch	4 1/2 La. 85 To.
Ochsen	6 Stück
„ zungen, getrocknet	10 Faß 10 Scho. 1 To. 50 Mk.
Speck	94 Seiten
Schweineschmeer	8 Mk.
Salz	7 1/2 La. 326 To.
Öl	2 Faß
Petroleum	30 Mk.

Sonstiges

Lit. Karren	192 Stück
Mützen, geringe	6 „
Lit. Beutel	1 Te.
Tatarische Bogen	12 Stück
„ Schabeln	48
Lit. Hüte	1 1/2 Te.
Hirschgeweih	140 Stück
Socken von Biberhaar	10 Paar
Bankpfehl	525 Stück
Stuhlkissen	8 „
Apothekerwaren	40 Mk.
Kramware	183 „
Geringe lit. Ware	1045 „ 4 S.
Osemund	1 To.
Glas	1 1/2 Mk.
Bastmatten	1 H. 10 Te. 1 Mk.
Bastene Simmen	3 Sechzig 194 Stück

Getränke

Bier	10 1/2 La. 101 To.
„ lit.	22 „
„ Königsberger	5 „
„ Danziger	8 Faß
Met	1 La. 617 To.

Wenn bei derselben Ware verschiedene Maßeinheiten nebeneinander vorkommen, so ist dieses auch in den obigen Tabellen beibehalten worden, nicht allein bei Raummaßen und Gewichten, sondern auch bei bloßen Zahlenangaben, wie Zimmer, Tacher und Stück.

Es ist nämlich für manche Waren bezeichnend, in welchen Posten sie gehandelt wurden. Auf eine Beifügung der Zolltaxe konnte verzichtet werden, da sie dieselbe ist wie 1527 (Anlage nr. 2).

Warenverkehr durch Labiau nach Königsberg

Die Zolltaxe bezieht sich, falls mehrere Maßeinheiten vorkommen und nichts anderes vermerkt ist, auf die erstgenannte Einheit. Bei Wertangaben betrug der Zoll stets 20 Dr. für 100 Fl.

Von den Warenpreisen erhält man ein ungefähres Bild, wenn man diesen Zollsatz von 1% zugrunde legt. Die Zolltaxe, mit 100 vervielfältigt, ergibt den Preis der betreffenden Maßeinheit. Bei dem Zoll von 1552 läßt dieses Verfahren sich nicht anwenden, da die schon im 15. Jahrhundert aufgestellte Zolltaxe hinter der Preisentwicklung nachhinkt.

Nicht enthalten sind in dieser und der folgenden Tabelle die zollfreien Waren. Was nach den kurfürstlichen Ämtern zollfrei ging, ist am Schluß der Zollrechnung von 1674 verzeichnet. Die entsprechenden Blätter für 1676 fehlen. Für das Gesamtbild sprechen diese wenigen Waren nicht mit. Hinab kamen Butter, Käse und etwas Getreide, hinauf gingen Eisen. Wichtiger ist, daß nach einer Verfügung vom 8. Mai 1674 die Baumaterialien für die Kamaldolenserkirche bei Kowno zollfrei waren. Es ist Marmor, Kalk und Blei, bemerkenswert deshalb, weil Marmor unter den verzollten Waren fehlt. Die Tabellen folgen im ganzen der Zusammenstellung am Schluß der Zollrechnungen, jedoch derart, daß die Summen des großen und kleinen Schiffverkehrs ineinander verarbeitet und die Waren nach Gruppen geordnet sind. Leider ergaben mehrere Nachprüfungen, daß die Einträge der Rechnungen nicht durchweg mit den Schlußsummen in Einklang stehen. Hier überall bessernd einzugreifen, war jedoch bedenklich, da es den Anschein hat, als ob der Schlußextrakt neben der Zollrechnung auch die Einzelbelege benutzt hat. Die wichtigste Differenz besteht darin, daß in der Rechnung Waren auftauchen, die nachher in der Schlußsumme fehlen, wie Pflaumen, Pfeffer, Anies, Oliven, Limonen, die wohl in der Hauptsache dem großen und vieldeutigen Posten Gewürz zugezählt sind. Die Pflaumen waren, nach der Jahreszeit zu schließen, zum Teil sicher getrocknet. Einzelne offenbare Irrtümer sind richtiggestellt.

Taxe	1674		1676	
	Preußen	Litauen	Preußen	Litauen
1. Waldwaren				
Asche, schlechte	1 Dr.	37½ To.		32 To.
Budenasche, Kleinband	4 Dr.		15 La.	
Pottasche	10 Dr.	18½ Faß	52 Faß	49 Faß
Weidasche, Großband	30 Dr.	55 La., 2 To.	122 La., 4 To.	418 La., 5 To.
„ Kleinband	20 Dr.		55 La., 9 To.	3 La. 77 La.
Brennholz	6 Dr., 18 D.	227½ Achtel		101½ Achtel
Eichenborken				10 Mk.
Eichenplanken	20 Dr.	4 Scho., 30 St.	43 Scho.	34 Scho., 14 St.
Eichenrahnen	30 Dr.		3 Scho., 37 St.	

	Taxe	1674		1676	
		Preußen	Litauen	Preußen	Litauen
Eichenschwellen	30 Dr.		11Scho.,22St.		30 St.
Eschenriemen			1 1/2 Scho., 20 Fl.		
Faßholz	1 Dr., 9 D.		15 Scho.		48 Scho.
Fichten und Tannen, Bauholz	20 Dr.		50Scho.,3 St.		4Scho.,14 St.
Fichten und Tannen, Dielen	13 Dr., 9 D.		55Scho.,55St.		18Scho.,1 St.
Fichten und Tannen, Bretter	10 Dr.		78 Scho.		36Scho.,30St.
Klappholz	52 Dr.		16H.,31 Scho. 3 H.,4 Scho.		63H.,45Scho.
Mastellen	4 Dr.		7 Scho.		44 St.
Pfahlholz	20 Dr.		18Scho.,22St.		
Pfeifenholz	3 Dr.		10 Scho.		
Potschienen (Ruder)	6 Dr.		25 1/2 Scho.		15 1/2 Scho.
Schindeln	1 Dr.	7 Scho.			
Tannen und Eichen, Rahmen	30 Dr.				2Scho.,40St.
Tonnenband	3 Dr.		1363 Scho.		486 Scho.
Teer	18 D.	67 To.	163 To.	143 1/2 To.	192 To.
Wachs	2 Dr.	8 3/4 Ste.	940 Ste.,33 Pf.		669 Ste.
Wagenschoß	20 Dr.		14 H.		

2. Rauch- und Lederwaren

Biberbalg	9 D.—1 Dr.	1 St.	2 St.		
Bockleder	1 Dr.	186 Te.	115 Te.	175 Te.	36 1/2 Te., 4 St.
Elendshaar			25 Fl.		
Elendsleder	2 Dr.	20 St.	340 St.		482 St.
Juchten	2 Dr., 18 D.	45 Paar	1855 Paar	60 Paar	184 Paar
Hirschhäute	2 Dr.		11 St.		13 St.
Kalbfelle	9 D.—1 Dr.	124 1/2 Te.	17 Te.	5 1/2 Te.	4 St.
Leder	18 D.	377 St.	4129 St.	465 St.	2317 St.
Leder, weiß			230 Fl.		
Oelsen (Iltisfelle?)					20 Fl.
Wildschweinhäute	1 Dr.		1 St.		
Rehhäute	2 Dr.				12 St.
Stiefeln, polnische			15 Fl.		
Wolfsbälge	18 D.		3 St.		
Ziegenfelle	3 D.	18 St.			

3. Hanf- und Leinwaren

Bast	3 Dr.	31La.,40 Ste.	13La.,26 Ste.	3 La.	2 La., 33 Ste.
Flachs	23 Dr., 9 D.	10La.,5 Ste., 45 Pf.	404 La., 57 1/2 Ste.	25 La.,50 Ste. 22 Pf.	337La.,6Ste., 25 Pf.
Flachshede	5 Dr., 9 Dr.		12La.,22 Ste.		
Garn	18 D.	54 Scho.	62 Scho.	143 Scho., 50 Fl.	10 Scho.
Hanf	16 Dr., 18 D.	41La.,5 Ste.	3015 La. 12 Ste.	37La.,13Ste., 30 Pf.	3739 La., 52 Ste.,5 Pf.
Hanf hede, Flachs- hede	5 Dr., 9 D.		33La.,39 Ste.		41 La., 7 Ste.
Hanföl, Leinöl	6 Dr., 18 D.		133 To.		181 To.

	Taxe	1674		1676	
		Preußen	Litauen	Preußen	Litauen
Hanfsaat	18 D.		459 To.		2126 $\frac{1}{2}$ To.
Leinsaast	1 Dr.	3621 To.	8138 To., 2 $\frac{1}{2}$ Achtel	2598 To.	16550 To., 2 $\frac{1}{2}$ Sche.
Leinwand	2 Dr.	25 St.	190 St.		19 St., 80 Fl.

4. Getreide und Früchte

Aepfel	18 D.	34 To.		11 To.	
Erbsen	18 D.	7 To.			36 To.
Getreide:					
Roggen	6 Dr., 18 D.	84 La., 7 Sche.	31 La., 42 Sche.	384 La., 26 Sche.	1081 La., 19 $\frac{1}{2}$ Sche.
Weizen	10 Dr.	41 La.	1 $\frac{1}{2}$ La.	124 La., 34 $\frac{1}{2}$ Sche.	29 La., 43 Sche.
Hafer	4 Dr.	15 $\frac{1}{2}$ La.	10 La.	53 La., 13 Sche.	
Grücken	10 Dr., (1 La.)		4 To.		29 La., 57 $\frac{1}{2}$ To.
Grütze	2 Dr.			13 $\frac{1}{3}$ Sche., 50 Fl.	
Hirsengrütze	18 D.		5 To.		
Hafergrütze	1 Dr.			1 To.	
Nüsse	1 Dr.	3 To.		461 To.	416 To.
Hopfen	1 Dr.	215 Ste.	753 $\frac{1}{2}$ Ste.		969 $\frac{1}{2}$ Ste.
Kohl	18 D.	441 $\frac{1}{2}$ Scho.		951 $\frac{1}{2}$ Scho.	
Feld-Kümmel			6 Fl.		
Malz	5 Dr.	8 La.		12 La.	
Mehl	1 Dr.	2 To.		10 To.	
Mohn	2 Dr.				4 To.
Sauerkraut	2 Dr.			3 To.	
Tabakblätter	2 Dr.		400 Fl.		20 Ste.
Zwiebeln	2 Dr.	140 $\frac{1}{2}$ Scho.		245 Scho.	

5. Sonstige Lebensmittel

Butter	18 D.	5303 Achtel	6 Achtel	6581 Achtel	37 Achtel
Eier	9 D.	6 Scho.			
Enten	3 D.	20 St.			
Fleisch	1—2 Dr.	26 $\frac{1}{2}$ To.	4 To.	22 $\frac{1}{2}$ To.	2 To.
Gänse	3 D.			40 St.	
Hasen	3 D.	6 St.			
Hühner	4 Dr.	1 Scho., 2 St.		26 Scho., 14 St.	
Kälber	18 D.	11 St.		27 St.	
Käse	9 D.	7015 $\frac{1}{2}$ Scho.		8932 $\frac{1}{2}$ Scho.	
Biegelkäse	6 D.	30 St.			
Schäffkäse	18 D.			17 Scho.	
Schweizerkäse				6 St.	
Kühe	4 Dr.			2 St.	
Ochsen	4—5 Dr.		67 St.	2 St.	126 St.
Schafe	18 D.	1 St.		15 St.	
Schmer	18 D.		2 St.		
Schweine	18 D.	27 St.		4 St.	
Speck	1 Dr.	46 Seiten	2 Seiten	5 $\frac{1}{2}$ Seiten	3 Seiten
Talg	18 D.	327 Ste.	4605 $\frac{3}{4}$ Ste.	286 Ste.	2479 Ste.
Wildbrett		20 Fl.			

	Taxe	1674		1676	
		Preußen	Litauen	Preußen	Litauen
Dorsch	1 Dr., 9 D.	458 $\frac{1}{2}$ To.		776 To.	
Fische	18 D.	2228 Mk.		2688 Mk.	
Fludern	15 D.		8 Scho.		
Krebsaugen			30 Fl.		
Neunaugen				10 Fäßchen	

6. Getränke

Allaus (Art Bier)	18 D.	10 To. $\frac{2}{4}$		5 To.	
Bier:					
Tafelbier	18 D.			1 To.	
Weißbier	2 Dr.	12 To.	226 To.	21 To.	108 To.
Branntwein	10 Dr.	1 Achtel	$\frac{1}{2}$ To.	$1\frac{1}{2}$ To.	2 To., 60 Stoff., 100 Fl.
Met	4 Dr.		49 To.		27 $\frac{1}{2}$ To.
Rheinwein	11 Dr., 9 D.		1 Ohm		

7. Verschiedenes

Bankpfehl, Matratzen			135 Fl.		224 Fl.
Borsten	4 Dr.	50 Fl.	16 $\frac{1}{2}$ Ste.,	$\frac{1}{2}$ Ste.	7 $\frac{1}{2}$ Ste.
Farbe			5 Fl.		
Farbekraut	6 Dr.	85 Ste.	48 La., 11 Ste.		81 La., 45 Ste.
Federn	2 Dr.	2 $\frac{1}{2}$ Ste.	$\frac{1}{2}$ Ste.	1 To.	20 Fl.
Filz					6 Ste.
Kalk	4 Dr.		18 $\frac{1}{2}$ La.	19 La.	9 Mk.
Kalkstein	4 Dr.		4 La.		43 La.
„Diesem Kerzen“			20 Fl.		
Kleine Ware			5 Fl.		
Kolessen (Lit. Wagen)	1 Dr., 9 Dr.		102 St.		42 St.
Kramware			40 Fl.		
Kupfer	6 Dr.			3 Z.	
Kupferwaren	4 Dr.	3 Z.			
Matten	$\frac{1}{2}$ Dr.		30 Te.		
Nägel		30 Fl.			
Papier	18 D.		40 Ries		100 Fl.
Seife	18 D.		12 Ste.		
Suren (?)	3 D. (1 St.)	3 Scho., 55 St.		88 St.	
Töpfe, schwarze	2 Dr.	1 Scho.			
Wolle	1 Dr.	12 Ste.		3 Ste., 40 Pf.	
				30 Fl.	
Ziegel	4 Dr.				1000 St.

**Warenverkehr durch Labiau von Königsberg
1674, 1676**

	1674 .		1676		
	Taxe	nach Preußen	nach Litauen	nach Preußen	nach Litauen
1. Getreide, Früchte					
Aepfel	18 D.	89 To.	78 To.	15 To.	21 To.
Erbsen	18 D. (1 To.)	35 1/2 To.	86 To.	6 Sche.	
Getreide:					
Roggen	6 Dr., 18 D.	1 La., 12 Sche.	3 La.	3 La., 59 Sche.	
Weizen	10 Dr.	4 La., 5 1/2 Sche.			
Gerste	5 Dr.	20 La., 44 Sche.	22 La. 50 Sche.	5 La. 24 Sche.	
Hafer	4 Dr.	1 La., 44 Sche.	4 La.		
Grücken	6 D.		9 To.		
Hirsengrütze	1 Dr.				4 To.
Hopfen	1 Dr.	5 Ste.		58 Ste.	78 Ste.
Malz	6 Dr., 18 D.	46 La., 32 Sche.	1 La.	23 1/2 La.	
Mehl		23 To.		2 To.	
Rüben	1 Dr.			2 To.	
Steckrüben	9 D.	10 To.			
Zwieback		10 Fl.			
Tabak	10 Dr.	6 Rollen	49 Rollen	1 Rolle	134 1/2 Rollen
Tabakstengel		10 Fl.	20 Fl.	135 Fl.	
2. Sonstige Lebensmittel					
Bergerfisch	18 D.	11 Ste.	45 1/2 Ste.	1 Ste.	9 Ste.
Dorsch	1 Dr., 9 D.		1 To.	1 1/2 To.	
Heringe	2 Dr.	82 To.	564 1/4 To.	153 To.	726 1/2 To.
Gewürz			16 635 Fl.	578 Fl.	23 168 Fl.
Honig	4 Dr.		10 To.		
Käse					6 Fl.
„ elbingsisch	9 D.		4 St.		
Pfeffer				20 Fl.	
Salz:					
Boysalz					160 Fl.
Kleinsalz	1 Faß = 2 Dr. 1 To. = 18 D.	46 To.	6 To.	76 Faß	5 Faß
Grobsalz	16 Dr.	452 La., 9 To., 4 Achtel	3332 La. 5 To.	350 La.	4383 La., 15 To.
3. Getränke					
Schwarzbier	2 Dr.	25 To.	35 To.	12 To.	18 To.
Met	4 Dr.			2 To.	
Sekt	21 Dr. (1 Boot)		6 Boot	2 B., 1 Ohm	20 Boot
Wein	6 Dr.	5 Ochshaupt	22 Ochsh.		3 Ochsh., 220 Fl.
„ hochlöblich	10 Dr.		15 Ochsh.	1 Ochsh.	74 Ochsh.

	Taxe	1674		1676	
		nach Preußen	nach Litauen	nach Preußen	nach Litauen
Wein, Rheinwein	13 Dr., 9 D.		1 Ohm	1 Ohm	2 Ohm
„ franz.	6 Dr.	19 Ochsh.	69 Ochsh.	16 Ochsh.	151 Ochsh.
„ span.	20—25 Dr.	7 Pipen		1 Pipe	
„ Petersemen“	25 Dr.		31 Pipen		33 Pipen
Weinessig	3 Dr., 9 D.	2 $\frac{1}{4}$ Ochsh.	27 $\frac{1}{2}$ Ochsh.	4 Ochsh.	37 Ochsh.

4. Oel, Tran

Baumöl, Ol	6 Dr., 18 D.		13 Achtel	2 Achtel	10 Achtel
Tran	5 Dr.	2 To.	2 $\frac{1}{2}$ To.		$\frac{1}{2}$ To.

5. Kleidungsstücke

Futtertuch			60 Fl.		8500 Fl.
Hanf	16 Dr., 18 D.	1 La., 7 $\frac{1}{2}$ Ste.			
Hanf („Die Fischer“)				53 Mk.	
Kürschnerware				280 Fl.	
Laken			8354 Fl.	50 Fl.	7933 Fl.
Leinwand	2 Dr.	63 $\frac{1}{2}$ St.		75 St.	
Wolle					15 Fl.

6. Metallwaren

Blech	1 Dr., 9 D.		12 Z.		9 Z.
Blei	9—18 D.		200 Z.	5 $\frac{1}{2}$ Z.	99 Z.
Draht	3 Dr.				1 Z.
„ Eisen	2 Dr.		6 $\frac{1}{2}$ Z.		
„ Messing	5 Dr.		2 Z.		
Stangen-Eisen	18 D.	214 $\frac{1}{3}$ Stangen	1867 Sta.	447 Sta.	2258 Sta.
Eisenware		35 Fl.	350 Fl.		
Kupfer			170 Fl.	155 Fl.	30 Fl.
Messer			50 Fl.		100 Fl.
Sägen	1 Dr.		10 St.		
Sensen	5 Dr. (f. 100)		4200 St.	1100 St.	7380 St.
Sicheln	1 $\frac{1}{2}$ Dr.		15 Scho.	30 St.	2 Scho.
Stahl	1 $\frac{1}{2}$ —2 Dr.	7 Z.	273 Z.	9 Z.	341 Z.

7. Verschiedenes

Pottasche	5 Dr.			1 To.	
Dachsteine	4 Dr., 9 D.			2000 St.	
Erde	2 Dr.			3 To.	
Farbe		10 Fl.		35 Fl.	
Flaschen			50 Fl.		150 Fl.
Glas	2 Dr.	12 $\frac{1}{2}$ Kasten	154 Ka.	17 Ka., 20 Fl.	201 Ka.
Haare	2 Dr.			2 Säcke	
Handwerkskasten	4 Dr.	25 St.		5 St.	
Klappholz	1 Dr., 9 D.			2 Scho.	
Kramware		84 Fl.	335 Fl.	130 Fl.	3100 Fl.
Kreide	2—4 Dr.			1 To.	1 To.
„Krießer“ (Krus-Krug)		15 Fl.	15 Fl.		

	Taxe	1674		1676	
		nach Preußen	nach Litauen	nach Preußen	nach Litauen
Leder	18 D.	2 St.			
Leinsaat	1 Dr.	3 To.			
Materialien		10 Fl.	230 Fl.		20 Fl.
Mauersteine	2 Dr.			50 St.	
Oelsen	2 Dr.	5 Te.			
Papier	18 D.		8 Ries	8 Ries	
Schleifsteine	6 D.	90 St.	231 St.	136 St.	123 St.
Schmoschen			150 Fl.	14 Fl.	
Schwefel	18 D.		36 Z.		
Seife	1 Dr.	2 Achtel	1 Achtel		
Steinkohlen	2 Dr.			3 To.	
Tabakspfeifen		10 Fl.			
Töpfe	1 Dr.			2 $\frac{1}{2}$ Scho.	
„ polnisch	1 Dr.	1 Scho.,			
		100 Fl.			
1 Töpfer				2 Dr.	
Wand (Leinwand?)					
„Die Fischer“				49 Mk.	
Wetzsteine		135 Fl.	110 Fl.	50 Fl., 66 St.	
Ziegel	3 Dr. (1000 St.)	150 St.	2000 St.		

**Orte des Memelhandels. Verkehr der Wittinnen, Strusen und Holztriften
1674, 1676, durch Labiau**

	1674		1676	
	von	nach	von	nach
1. Preußen				
Tilsit	24 (1 H.)	33	46	44
Jura	1 (1 II.)			
Schirwindt	1 (1 II.)			
Bittehenen			1 (1 H.)	1
Memelniederung	50 (1 II.)	36	37 (1 H.)	33
2. Litauen				
a) Hauptorte				
Wilna (P.)	68	63	90 (2 H.)	91
Kowno (L.)	35 (1 H.)	25	47 (3 H.)	50
Keydany (L.)	14	15	19	24
Schwenterreck (Schwentafluß) (L.)	17	17	27	23
(b) Sonstige Orte				
Billitz (Bielica b. Lida, a. Niemen) (P.)			1	1
Bilawen (Bielawy? Bielawa?)	1			
Brisehnen („in Rußland“ Beresino R.?)		4		
Dereczyn (P.)			2	2

	1674		1676	
	von	nach	von	nach
Dolhinów (P.)		2		
Drutewischken (Druskieniki, P.?)			1 (1 H.)	
Eperieschen (bei Gielgudyschki? L.)	2			
Georgenburg (L.)		1	2 (1 H.)	
Gidarrischken	1 (1 H.)			
Gielgudyschki (am Niemen, L.)			3 (3 H.)	1
Granowen			1 (1 H.)	1
Grodno (P.)		5	12	10
Grodzinsken (Grodzisko? Grodzieńskie starostwo?)			1	
Gurren (Góra? Góry?)			1	
Kidullen (am Niemen) L.			1	1
Kommau (Komaje bei Święciany, P.?)	2			
Kommendollen (Kamaldolenserkirche b. Kowno)		2		5
Koppischutt (Kopys am Dniepr? R.)			1	1
Korentze (Korzeniec bei Minsk?)			2	
Kostrowitzen (Kostrowicze bei Slonim, P.)	1			
Lechowitz (Lachowicze? Lichowicze?)			1	1
Miadziól (P.)			2	2
Militz (Milcz an d. Wilia, P.)			3	8
Minsk (R.)	4	8	6	4
Missizen (Miszki bei Troki?)	1			
Mohilew (R.)		1	4	
Merecz (P.)	3			
Mostau (Mosty am Niemen? P.?)			4	6
Nieswiesch (P.)	1	2	2 (1 H.)	1
Nowogrodek (P.)			9	2
Onikschy (L.)			3	3
Owinowitz (Owieniszki, bei Boryssow?)			1	
Pomarretzen (? „am Morocz“?)		1		
Preny (L.)			4	3
Radun (P. „Radaunen“, „Raudanen“)			2	2
Sapiezyszki (am Niemen, L.)	1		1	2
Schadow (bei Schaulen, L.)	4	3	10	10
Szemien (oder Bemien) „in Rußland“	1			
Szenbrowa			2	2
Schützen (Schitzty nördl. v. d. Disna, P.?)			1	2
Schmilowitz (Smilowicze b. Minsk?)			1	1
Sriedniki (am Niemen, L.)	1	1	2 (1 H.)	5
Schwedme u. Stolp (= Stolpzy, P.)	1			
Schwedosch (Swiadosc, L.)			1	
Serrey (am Niemen, L.)			2	2
Silbowa			4 (1 H.)	
Sklow (R.)		1	6	2
Slonim (P.)	3 (1 H.)	2	9 (1 H.)	
„Amt Szlonen i. Rußland“ (wohl Slonim)	1			
Simenewitz, Schemensky	1		2	2
Slukowna			1	1
Sluzk	2		2	2
Stalinnen (Stolyn am Horyn?)	2	2		
Stenau		2		
Stolp (s. auch Schwedme, Stolpzy, P.)	1	1		
Troki (P.)			1 (1 H.)	
Uszdy (Uzda bei Minsk, R.)			1	
Utsin (Uciana, h. Utena, L.)			1	1
Wilki (am Niemen, L.)	4	4	7	7

	1674		1676	
	von	nach	von	nach
Willohnen (am Niemen, heute Viliuona, L.)	4 (1 H.)	3	11	6
Wolx (Wolkowyski, P.)			2	2
Woynitzken, Woynitzen (Wojnischki, L.?)	2	1		
c) Schiffe ohne Ortsangabe				
„Rußland“	30 (4 H.)	18	33 (1 H.)	18
„Litauen“	26 (3 H.)	10	7 (1 H.)	1
„Samaiten“	2	2	5	2
Ungewiß, wahrscheinlich Litauen		5	7	9
d) Boote von und nach Litauen ²²²⁾	27	17	23	12
Boote von und nach Memel	20	31	18	22

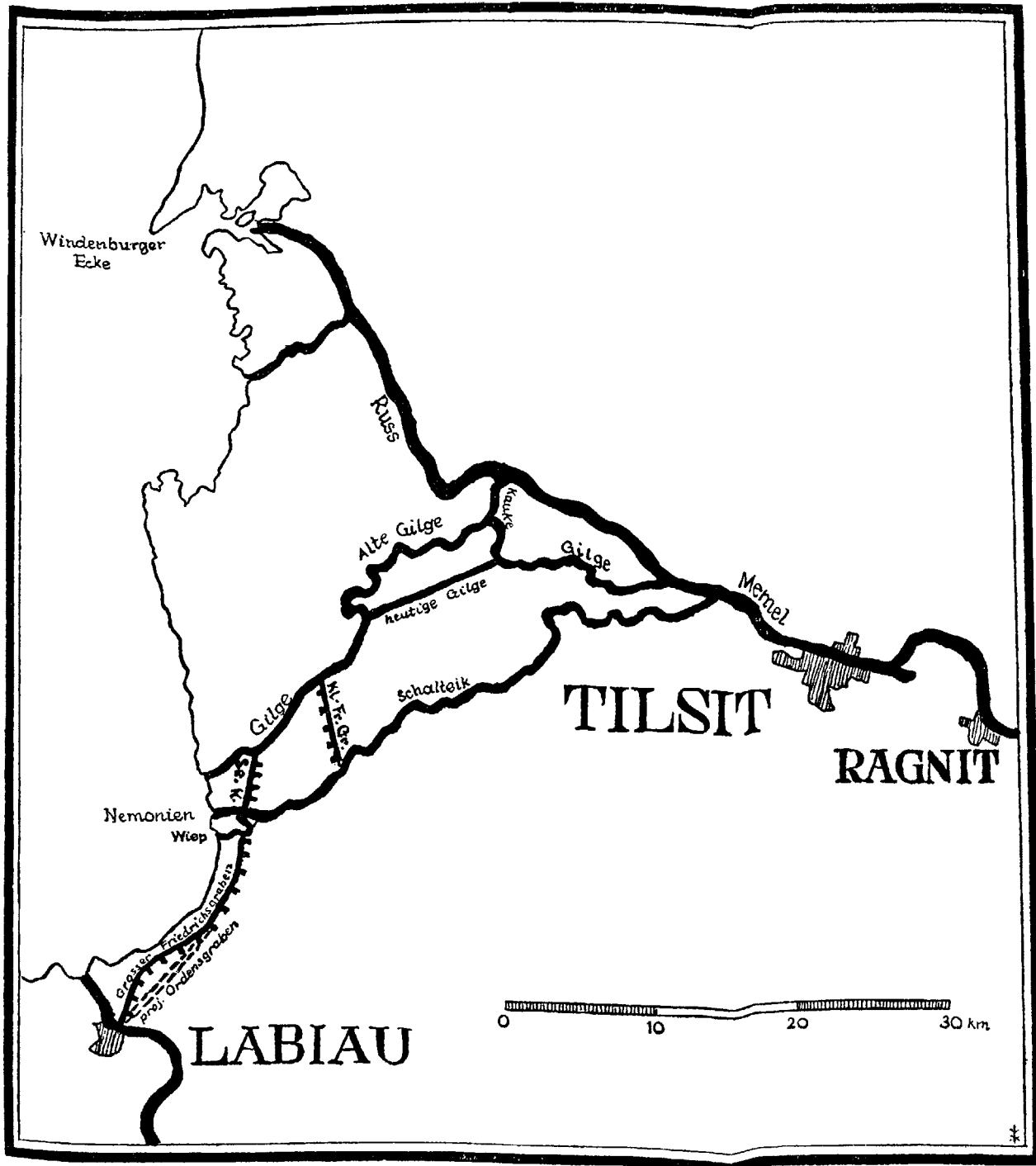
Der Zusatz H. in der Klammer hinter der Zahl bezeichnet die Anzahl der in der Gesamtziffer enthaltenen Holztriften. Die Zusätze L. P. R. bedeuten: heute Litauen, Polen, Weißrußland.

Die Ortsnamen, die sich in der Nachkriegszeit verändert haben, sind gewöhnlich in der heute noch in Deutschland üblichen Form wiedergegeben worden, d. h. es erscheint statt der litauischen, polnischen und weißrussischen Bezeichnung in der Regel der alte russische Name, also Kowno, Wilna, Minsk statt Kaunas, Wilno, Mensk. Da die russischen und deutschen Karten der Vorkriegs- und Kriegszeit noch die russischen Namen führen, sind diese auch für den deutschen Benutzer am leichtesten zu finden. Später wird freilich auch die deutsche Wissenschaft sich an die neuen Namen gewöhnen müssen, wie man sich ja mit dem Namen Oslo für Christiania sehr schnell abgefunden hat. Wo deutsche Ortsnamen neben den fremdsprachigen üblich waren, sind sie natürlich bevorzugt worden, also Lit. Georgenburg statt Jurborg oder Jurbarkas. Dagegen hätte der Gebrauch des alten deutschen Namens Kauen für Kowno nur altertümelnd-preziös gewirkt, denn dieser deutsche Name ist seit dem 18. Jahrhundert aus unserer Sprache verschwunden. Orte, die nicht einwandfrei identifiziert werden konnten, erscheinen in der urkundlichen Form. Bei manchen Orten ist auch die polnische Schreibung erklärend hinzugesetzt worden, da der polnische *Slownik Geograficzny* die Hauptfundgrube für die Erklärung der Namen war.

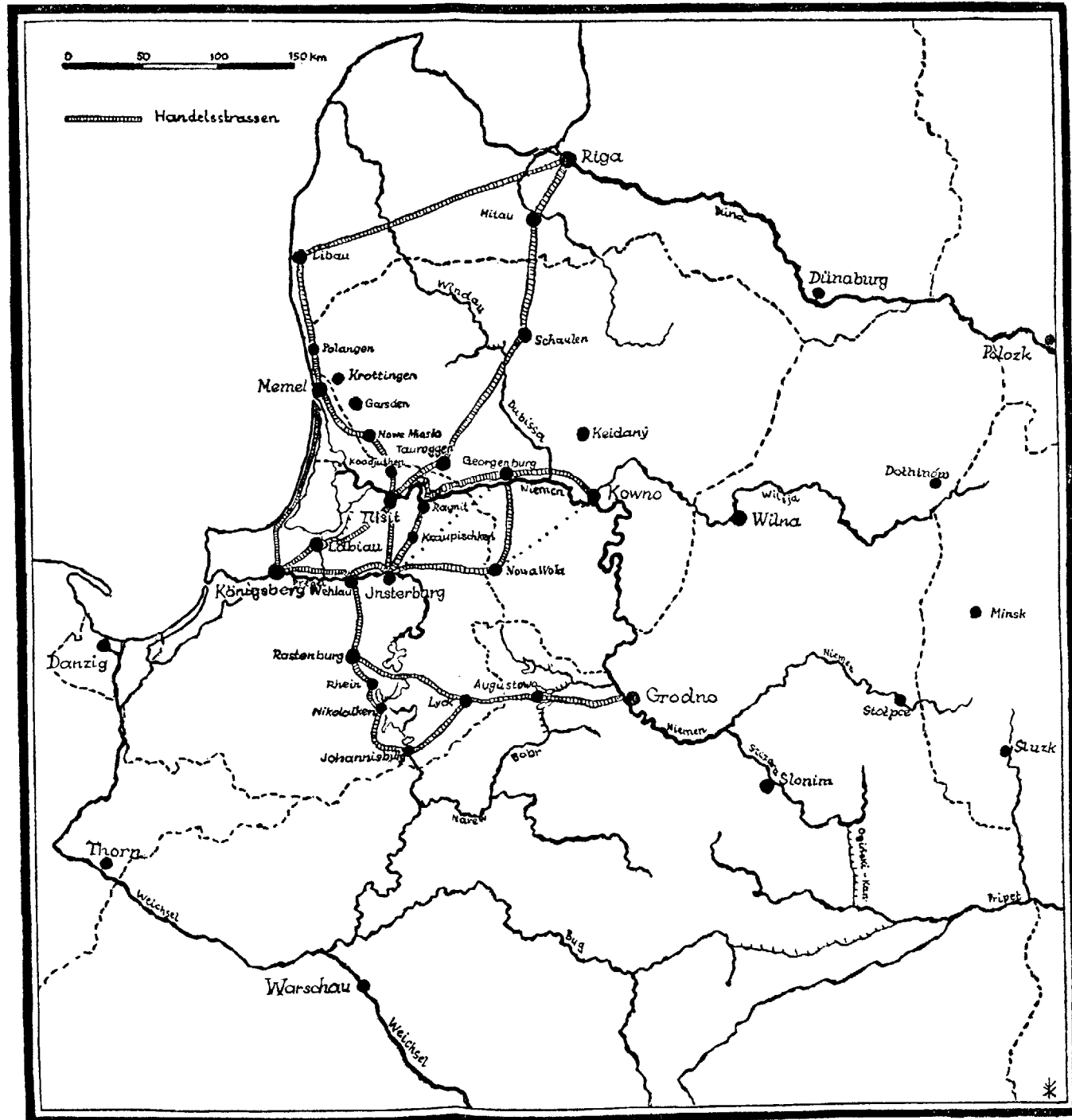
Die beiden Kartenskizzen sind von Herrn cand. phil. Czybulka ausgeführt worden.

Die schwach punktierten Linien Insterburg—Georgenburg und Nowawola—Kowno deuten verbotene und geplante Wege an.

²²²⁾ Darunter, außer oben genannten, die Orte: Lonist, Lublin, Mostwitz, Nottwehlen.



Wasserwege der Memelniederung



Verkehrswege im Memelstromgebiet