Bezugs-Preis
in der Hauptexpedition oder den im Stadtbezirk und den Vororten errichteten Ausgabestellen abgeholt: vierteljährlich ℳ 4.50, — zweimaliger täglicher Zustellung ins Haus ℳ 5.50. Durch die Post bezogen für Deutschland u. Oesterreich: vierteljährl. ℳ 6. Man abonnirt ferner mit entsprechendem Postaufschlag bei den Postanstalten in der Schweiz, Italien, Belgien, Holland, Luxemburg, Dänemark, Schweden und Norwegen, Rußland, den Donaustaaten, der Europäischer Türkei, Egypten. Für alle übrigen Staaten ist der Bezug nur unter Kreuzband durch die Expedition dieses Blattes möglich.

Die Morgen-Ausgabe erscheint um 1/2 7 Uhr, die Abend-Ausgabe Wochentags um 5 Uhr.

Redaction und Expedition:
Johannisgasse 8.

Filialen:
Alfred Hahn vorm. O. Klemm's Sortim. Universitätsstraße 3 (Paulinum),
Louis Lösche,
Katharinenstr. 14, part. und Königsplatz 7.

Morgen-Ausgabe.

Leipziger Tageblatt
und
Anzeiger.

Amtsblatt des Königlichen Land- und Amtsgerichtes Leipzig, des Rathes und Polizei-Amtes der Stadt Leipzig.

Anzeigen-Preis
die 6gespaltene Petitzeile 25 ₰.
Reclamen unter dem Redactionsstrich (4gespalten) 75 ₰, vor den Familiennachrichten (6gespalten) 50 ₰.
Tabellarischer und Ziffernsatz entsprechend höher. — Gebühren für Nachweisungen und Offertenannahme 25 ₰ (excl. Porto).

Extra-Beilagen (gefalzt), nur mit der Morgen-Ausgabe, ohne Postbeförderung ℳ 60.—, mit Postbeförderung ℳ 70.—.

Annahmeschluß für Anzeigen:
Abend-Ausgabe: Vormittags 10 Uhr.
Morgen-Ausgabe: Nachmittags 4 Uhr.
Bei den Filialen und Annahmestellen je eine halbe Stunde früher.
Anzeigen sind stets an die Expedition zu richten.
Die Expedition ist Wochentags ununterbrochen geöffnet von früh 8 bis Abends 7 Uhr.

Druck und Verlag von E. Polz in Leipzig.

Nr. 21. **Montag** den 13. Januar 1902. **96. Jahrgang.**

Zur Geschichte des Stapelrechts in Leipzig.

Heutzutage thun die Regierungen Alles für den Handel ihrer Länder. Sie gewähren ihm eine möglichst freie Bewegung nach allen Seiten, und die Handeltreibenden sind auch in der Regel mit einer solchen, ihnen gewährten und gesicherten Freiheit vollauf zufrieden. So war es aber in früherer Zeit nicht. Für sich zwar verlangte der Handeltreibende auch damals möglichste Freiheit, aber er wünschte, daß nur er, nicht Andere, eine solche Freiheit genießen, daß diese Anderen in ihrem Gebahren beschränkt und von ihm abhängig sein sollten. Monopol und Privileg, das waren die Waffen, mit denen damals der Handel seine Siege zu erfechten, seine Mitbewerber aus dem Felde zu schlagen suchte. Jeder größere Handelsplatz bemühte sich, ein Monopol des Handels für seine Zwecke und gegen seine Nachbarn in möglichst weitem Umfange zu erlangen.

Die gewöhnlichste Form dieses Monopols war das sogenannte Stapelrecht. Wenn ein an einem schiffbaren Flusse gelegener Ort im Besitze des Stapelrechtes war, so durfte kein Schiff mit Waaren an ihm vorüberfahren; der Schiffer mußte seine Waaren an dem Stapelplatze ausladen und eine Zeit lang (gewöhnlich drei Tage) daselbst zum Verkaufe feilbieten. Viel weiter noch reichten die Wirkungen des Stapelrechtes auf dem Lande. In einem bestimmten Umkreise um den betreffenden Ort durfte kein anderer Ort einen Markt oder eine Messe, ja auch nur eine Niederlage von Waaren halten; die Einzelverkäufer in diesem ganzen Kreise mußten ihre Waaren von dem mit Stapelrecht versehenen Platze beziehen. Es durften auch keine Waaren — mit Ausnahme gewisser Rohproducte, insbesondere Getreide, Holz, Steine — durch diesen Umkreis hindurch geschafft werden, ohne ihren Weg nach dem Stapelorte zu nehmen.

Wohl das ausgedehnteste dieser Stapelrechte auf dem Lande war dasjenige, welches die Stadt Leipzig besaß. Es bildete einen Theil des unserer Stadt 1458 vom Kaiser Friedrich III. verliehenen und 1497 vom Kaiser Maximilian I. bestätigten Meßprivilegiums. Vergeblich suchten benachbarte Städte, wie Halle, Erfurt, Naumburg, ein gleiches Privilegium für sich zu erlangen. Der Einfluß der sächsischen Kurfürsten beim Kaiserhofe wußte jeden solchen Versuch zu vereiteln. Selbst, als Halle vom Kaiser Friedrich III. bereits ein Privilegium für eine Neujahrsmesse erwirkt hatte, ward von demselben Kaiser auf Reklamation des sächsischen Kurfürsten Albrecht in einem Mandate von 1469 den Hallescheu eingeschärft, daß sie unter keinen Umständen das Leipziger Meßprivilegium schmälern dürften; es wurde mit Rücksicht auf letzteres das Privilegium der Stadt Halle für ungültig erklärt. Aehnliches geschah gegenüber Erfurt, 1497 und 1507, und als auch Naumburg noch einer Messe strebte, erfolgte 1514 eine abermalige Bestätigung der ausschließlichen Privilegien Leipzigs. In der Bestätigungsurkunde Kaiser Maximilian's I. von 1507 heißt es: — „also, daß nun hierfüro kein Jahrmarkt, Messe oder Niederlage inner funfzehn Meilen geringlum die abbestimmte Stadt Leipzig soll aufgerichtet und gehalten werden in keinerlei Weise." In eben dieser Bestätigungsurkunde von 1507 kommt zuerst das Wort „Stapel" ausdrücklich vor.

Der Umkreis, den kraft seines Stapelrechtes Leipzig beherrschte und monopolisirte, betrug nicht weniger als „funfzehn Meilen ringsum die Stadt", das heißt: jeder Punct, der nicht weiter als 15 Meilen in gerader Linie von Leipzig entfernt war, fiel innerhalb dieses Kreises und durfte daher keine Messe, keine Niederlage halten, es durften auch dorthin keine „stapelbaren" Waaren eingebracht werden, die nicht zuvor nach Leipzig geschafft, dort abgeladen und erst wieder von da weiter verladen worden waren.

Das ging so weit, daß, wenn z. B. nach Dresden von ostwärts, also von der ganz entgegengesetzten Seite, etwa von Frankfurt an der Oder her, eine Waare eingeführt worden wäre, ohne zuvor Leipzig zu berühren, dies nach eben jener Vorstellung als eine Verletzung des Leipziger Stapelrechtes gegolten hätte.

Dieses so weit gehende Verbietungsrecht der Stadt Leipzig griff daher weit über die Grenzen Sachsens hinaus; es reichte nord- und westwärts in die Bisthümer Magdeburg und Halberstadt, ebenso ins Thüringische und Reußische hinüber. Damit nicht jene, damals geistlichen Fürstenthümer sich demselben widersetzen könnten, ward neben den kaiserlichen Privilegien auch noch ein päpstliches Privilegium für die Stadt Leipzig ausgewirkt.

Ein so weitgreifendes, in den gesammten Verkehr der Nachbarländer so tief einschneidendes Recht konnte selbstverständlich nicht ohne vielseitige und starke Anfechtungen bleiben. Ebenso natürlich aber ist es, daß sowohl der Rath, als auch die in den Kramermeistern und Handlungsdeputirten vertretene Kaufmannschaft Leipzigs Alles aufboten, um dieses kostbare Privilegium ungeschwächt und ungeschmälert aufrecht zu erhalten. Es ist unmöglich, den um das Stapelrecht von der Kramer-Innung und der übrigen Kaufmannschaft nach den verschiedenen Seiten hin geführten Kampf hier in allen Einzelheiten zu verfolgen. Nur einige Momente, die für die damaligen Zeitanschauungen besonders bezeichnend sind, mögen hervorgehoben sein.

Ein interessantes Actenstück enthält das Kramerarchiv, nämlich eine Sammlung der Mandate, die hohen Heer- und Landstraßen nach und von Leipzig betreffend, 1343—1706. Vorangeheftet ist diesem Actenstück eine Karte von Leipzig und Umgegend mit der Ueberschrift: „Der Stadt Leipzig Niederlags- und Stapelgerechtigkeit nebst deutlicher Beschreibung deren hohen Heer- und anderen Landstraßen, so besagter Stapel halber von Kaisern, Königen in Böhmen und deren Kurfürsten zu Sachsen angewiesen worden".

Man ersieht daraus, daß damals in weitem Umkreise sämmtliche Straßen auf Leipzig hin-, beziehentlich von da ausgingen, so daß Leipzig der Mittelpunct eines Straßennetzes war, daß den Verkehr von allen Seiten her nach Leipzig und von Leipzig aus nach allen Seiten hin lenkte, so daß alle an den verschiedenenn Enden dieses Kreises gelegenen Ort nur über und durch Leipzig mit einander und mit entfernteren Orten Handel treiben konnten. Als solche nach Leipzig führende Straßen sind — zugleich mit der Bezeichnung, ob es gestattete oder verbotene — auf erwähnter Karte folgende angegeben: 1) Die hohe Heer- und Landstraße aus Polen und Schlesien nach Leipzig über Görlitz; 2) die sogennante niedere Straße nach Leipzig von Spremberg über Torgau; 3) die Straße nach Magdeburg, Lüneburg, und Hamburg durch die Niederlausitz, „so zwar seither tolerirt worden, dem Leipziger Stapel aber zum Präjudiz gereicht"; 4) diejenige Straße, deren sich die Schlesier von Breslau aus nach Hamburg dienen können, welche aber wegen der sandigen Wege schwer zu passiren ist; 5) die Straße von Leipzig nach Böhmen; 6) die von Leipzig über Altenburg nach Hof; 7) eine verbotene Straße nach Hof (über Gera); 8) von Leipzig ins „Reich" über Erfurt (von Erfurt nach Eisenach u. s. w., dann südwärts); 9) Kupfer- und Weinstraße von Saalfeld nach Leipzig; 10) von Leipzig nach Lüneburg und Hamburg (über Halle, Bernburg u. s. w.).

Ein anderes Actenstück, „Die Leipziger Stapel- und Niederlagsgerechtigkeit betreffend" (1556—1738), enthält eine Reihe von Beschwerden wegen Umgehung dieses Stapelrechts, wodurch „der Handel und die Nahrung Leipzigs" schwer litten. So wird beispielsweise angeführt, daß der Fischhandel in Leipzig empfindlich abgenommen habe. Früher hätten Tausende von Heringstonnen auf offener Straße gelegen; die Katharinenstraße sei fast zu klein dafür gewesen; jetzt habe der ganze Fischhandel in den Häusern Platz. Das mache, die Hamburger umgingen bei ihrem Waarenvertrieb Leipzig — theils über Breslau nach Böhmen, theils über Mannsfeld und Thüringen nach Nürnberg hin, während sie früher Alles über Leipzig hätten schaffen müssen. Von Nürnberg, Regensburg u. s. w. nähmen sie dann wieder Waaren mit zurück, welche früher auch über Leipzig gegangen wären. Aehnlich sei es mit dem Weinhandel, ähnlich mit dem Handel mit Tuchen und anderen Zeugen und sonstigen Hamburger oder niederländischen Waaren. Die eigenen sächsischen Landstädte fingen an, Tuche u. s. w. direkt von Magdeburg zu verschreiben; in den Orten rings um Leipzig seien Tuchhandlungen entstanden; die schlesischen Leinenwaaren nähmen den Weg die Oder hinab bis Frankfurt a. O. und so direct nach Hamburg und weiter nach Holland, statt über Leipzig. Durch Alles dieses leide Leipzig um so mehr, als schon während des Krieges sich viele Kaufleute von hier weggewendet und der ganze Handel große Störung erfahren habe. Es sei dies sehr merklich in den Messen, wo, während sonst der Markt und die anderen Plätze kaum für die Buden ausgereicht, jetzt der Markt so leer sei, daß Soldaten darauf exerciren könnten. Bei alledem seien die Steuern immer so hoch als stehe das Stapelrecht in voller Kraft.

Aus allen diesen Gründen wird in immer erneuerten Eingaben an den Rath letzterer gebeten, sich dafür zu verwenden, daß das Stapelrecht in voller Kraft aufrecht erhalten, die Schleichwege streng verboten, die erlaubten Heerstraßen nach Leipzig in guten Stand gesetzt werden möchten.

Ganz besonders sträuben sich die Beschwerdeführer auch gegen die Preisgebung des Wasserwegs auf der Elbe. Schon im 16. Jahrhundert hatte Kaiser Ferdinand I. als König von Böhmen dem Kurfürsten August von Sachsen und anderen Fürsten Vorschläge zu einer Uebereinkunft wegen Freigebung der Stromschifffahrt gemacht. Kurfürst August erließ nun am 22. Januar 1571 an den Rath zu Leipzig ein Rescript, worin zwar der Privilegien Leipzigs mit aller Achtung gedacht, doch aber versucht wird, die entgegenstehenden Rücksichten zu Gunsten der freien Schifffahrt, „welche von Zeit der Sündfluth her Jeden immer erlaubt gewesen", geltend zu machen. Der Kurfürst fordert den Rath zu Leipzig auf, sich darüber zu äußern, ob die freie Flußschifffahrt wirklich dem Handel Leipzigs so nachtheilig sei, wie gesagt worden, und wie er, der Kurfürst, sich in dieser Sache gegen kaiserliche Majestät verhalten solle.

Eine Antwort des Rathes auf dieses Rescript ist nicht vorhanden; doch erfährt man aus einer späteren Eingabe, daß Kurfürst August damals wirklich sich dem Ansinnen des Kaisers wegen Freigabe der Elbschifffahrt, wohl aus Rücksicht auf das Leipziger Stapelrecht, versagt hat. Auf eine ähnliche Anfrage des Kurfürsten Christian I. vom 5. Juli 1592 antwortete der Rath unterm 26. Juli 1592: Die Freigebung der Schifffahrt auf der Elbe sei entschieden zu widerrathen, weil dadurch Leipzig umgangen würde.

Aber nicht blos auf dem von der Natur selbst dem Handel gewiesenen Wasserwege, sondern auch zu Lande ward das Monopol des Leipziger Stapelrechts in Frage gestellt und umgangen. Nicht nur ging — wie die Leipziger Kaufleute in verschiedenen Eingaben an den Rath klagen — der Handel von Hamburg über Braunschweig und durch Thüringen „ins Reich", nach Nürnberg, Augsburg u. s. w., und ebenso umgekehrt; nicht blos sandte Schlesien seine werthvollen Leinen direct, statt über Leipzig, nach Hamburg; nicht blos wurden in Halle und Braunschweig „Märkte" (Messen) errichtet; nicht blos legte das kleine Gera ungescheut Tuchniederlagen an und trotzte den Bannsprüchen des Leipziger Rathes, sondern auch die eigenen Landstädte Sachsens wie Freiberg, Rochlitz u. s. w. folgten diesem verlockenden Beispiel. Besonders aber war es Reichenbach i. V., welches durch solches Gebahren der Leipziger Kaufmannschaft fortwährend Aerger und Kummer bereitete.

Dem gegenüber klingt es fast naiv, wenn man liest, mit welcher Sicherheit Rath und Kaufmannschaft zu Leipzig noch im 18. Jahrhundert das Stapelrecht in seiner ganzen, für uns Heutlebenden fast unbegreiflichen Starrheit und Schroffheit zu vertheidigen und zu behaupten unternehmen. Im Jahre 1714 beklagen sich die Tuchmacher zu Döbeln, Roßwein, Leisnig beim Kurfürsten darüber, daß sie ihr Rohmaterial, die Wolle, bevor sie solche verarbeiten dürften, erst nach Leipzig transportiren, dort abladen und wiegen lassen, dafür Waagegebühr entrichten müssen, und sie bitten den Kurfürsten, dem Rathe zu Leipzig die Ausübung dieses Zwanges zu verwehren. Der Kurfürst fordert am 16. December 1715 Bericht vom Rathe zu Leipzig, namentlich auch darüber, ob der Rath alle nach Sachsen eingehende und von Sachsen hinausgehende Waaren für stapelpflichtig erkläre, und zwar auch solche, die von weit entlegenen Orten kämen, und über Leipzig einen großen Umweg machen müßten. Darauf antwortet der Rath im Februar 1716 mit größter Sicherheit: „Allerdings seien alle und jede Waaren als Stapelgut zu betrachten, und es sei auch keine Straße zu entlegen, kein Umschweif zu groß, als daß die Fuhrleute sich damit entschuldigen könnten".

Beinahe noch greller tritt die Härte des Stapelrechts und seiner hemmenden Folgen für den Verkehr aller darunter fallenden Orte in einer anderen Erklärung hervor, in einer Eingabe, welche die Leipziger Kaufleute, als Erwiderung auf eine Bittschrift der Dresdener Kaufleute zu Gunsten ihres Elbhandels, am 27. Juni 1755 an den Kurfürsten richteten. Die Dresdener hatten gebeten: ob ihnen denn nicht wenigstens gestattet sei, wenn sie nicht stapelpflichtiges Gut (Holz u. s. w.) auf der Elbe nach Hamburg führen, als Rückfracht von da Materialwaaren u. dgl. mitzunehmen? Die Leipziger verneinen auch dies schlechterdings. Und, da die Dresdener anbeuten: „wenn man dem Waarenzug von Hamburg nach Dresden diesen direkten Weg wehre, so könne er leicht den „Umweg über Berlin und die Lausitz einschlagen", bemerken sie: „auch wenn eine Waare von Hamburg bis in die Lausitz komme, dürfe sie dennoch nicht nach Dresden herein, weil Dresden im funfzehnmeiligen Umkreis von Leipzig liege".

Das hieß denn freilich, den Bogen gar zu scharf spannen! Der eigene Landesherr selbst konnte sich der Erwägung nicht verschließen, daß durch eine so schroffe Ausübung des Stapelrechts ein großer Theil der Industrie des ganzen Landes einer einzigen Stadt tributär gemacht werde. Und so erging denn am 21. Mai 1756 ein Rescript, wonach das Leipziger Stapelrecht ferner keine Anwendung finden sollte auf den Bezug von Materialien für Rechnung inländischer Fabrikanten, vielmehr nur noch auf solcher Kaufmannsgüter, die ein Handelsmann dem anderen sende.

Der siebenjährige Krieg, der in demselben Jahre 1756 begann, machte in der That dem Leipziger Stapelrecht ein Ende. Die näheren Wege, welche der Verkehr während dieser Zeit, zum Theil unter Begünstigung des in Sachsen damals gebietenden Feindes, suchte und fand, waren auch nach wiederhergestellten Frieden ihm nicht so leicht wieder zu verschließen. Und so begreift es sich wohl, wie in einer Eingabe vom Jahre 1786 Kramermeister und Handelsdeputirte seufzend aussprechen mochten: „Das Stapelrecht Leipzigs besteht nicht mehr!"

Es konnte nicht anders kommen. Der Kramer- und Kaufmannschaft Leipzigs aber kann man das Zeugniß nicht versagen, daß sie dieses Recht — ihrer Ansicht nach und nach den volkswirthschaftlichen Anschauungen jener Zeit war es eine Lebensbedingung Leipzigs und seines Handels — bis auf den letzten Athemzug mit einer seltenen Stärke und Ausdauer vertheidigt hat.

Dr. Richard Markgraf.

Deutscher Verein für Volkshygieine,
Ortsgruppe Leipzig.

By. Am Freitag, den 10. Januar, fand im Krystall-Palast die vierte öffentliche Winter-Versammlung der Leipziger Ortsgruppe des deutschen Vereins für Volkshygieine statt. Auf der Tagesordnung standen zwei Vorträge: 1) Dr. med. Kormann, „Die Hygieine des Radfahrens" und 2) Dr. phil. Spitzner, „Was ist vom Standpuncte der Volkshygieine aus von einem geregelten Verkehr zwischen Familie und Schule zu erwarten". Der zweite Vortrag wurde auf einen anderen Abend verschoben, da der erste den ganzen Abend ausfüllte.

Dr. Kormann betonte zunächst, daß das Charakteristische des Radfahrens in der regelmäßigen, länger dauernden Thätigkeit vieler verschiedener Muskeln und der dabei verhältnißmäßig geringen Anstrengung jedes einzelnen Muskels liege. Beim Radfahren werden fast alle größeren Muskelgruppen gebraucht, und allen Muskeln dieser verschiedenen Gruppen muß für die verbrauchte Kraft neues Nährmaterial zugeführt werden: Sauerstoff aus der Luft und präparirte Nährflüssigkeit (Lymphe) aus Magen und Darm. Je mehr aber beim Radfahren Muskelarbeit, um so lebhafter die Blutbewegung, die Herzthätigkeit, die Zufuhr von Luft — und zwar staubfreier, sauerstoffreicher — zur Lunge, die Zufuhr von Lymphe zum Magen, also Steigerung des Appetites, um so energischer auch die Ableitung des Blutes vom Gehirn und den Bauchorganen, desto gründlicher also die Wirkung auf den Körper. Eine vergleichende Messung der Arbeit des Radfahrers und der des Fußgängers ergiebt, daß der Kraftverbrauch für die gleiche Strecke beim Radfahrer viel geringer ist als beim Fußgänger, und daß die Ueberlegenheit des Ersteren über den Letzteren mit der Geschwindigkeit wächst, daher das Rad als ein Verkehrsmittel ersten Ranges zu bezeichnen ist, das dem, der täglich eine bestimmte Wegstrecke machen muß, Zeit und Geld spart. Freilich ist der Kraftverbrauch beim Radfahrer größer, als es ihm selbst vor-

Feuilleton.

Deutsch-Capri.

Von Johannes Prölß.

Nachdruck verboten.

Kein Name ist so geeignet, dem Deutschen den ganzen Reiz Italiens vor die Seele zu zaubern, als der Capris. Und dieser Reiz wird dadurch erhöht, daß diese Märcheninsel des Südens zugleich eine Pflanzstätte deutscher Cultur, gleichsam eine Colonie deutscher Lebenslust und deutscher Kunst ist. Deutsche Dichter, Forscher, Künstler haben hier geweilt, hier Erinnerungen hinterlassen. Ein reizendes, vom Hauche der Poesie des Südens durchwehtes Buch des trefflichen Johannes Prölß, das der Verlag von A. Schulze in Oldenburg vorbereitet, unternimmt es zum ersten Male, die friedliche Eroberung der Insel durch die Deutschen darzustellen, die Werke, die deutsche Maler dort hinterlassen haben, der breiten Oeffentlichkeit zugänglich zu machen. Durch die Güte der Verlagsbuchhandlung sind wir in der Lage, unseren Lesern schon heute einen Abschnitt aus diesem liebenswürdigen, des allgemeinsten Interesses würdigem Buche mitzutheilen. Es ist wie ein Märchen — doch dies Märchen ist Wirklichkeit!

* * *

Ein deutscher Dichter, der zugleich ein Maler, August Kopisch, hat das Verdienst, diese einzige Schönheitswelt, die einst Roms Cäsaren entzückte, im Jahre 1826 dem allgemeinen Interesse wieder erschlossen zu haben.

Goethe, der begeisterte Vermittler der deutschen Bildung mit Kunst und Natur Italiens, dessen Sehnsuchtsruf „Kennst Du das Land?" in Millionen Herzen Widerhall erweckt hat, war an Capri vorbeigefahren, als er im Frühjahr 1787 das feste Ufer des Golfs von Neapel verließ und nach Sicilien aufbrach, „das Land der Griechen mit der Seele suchend". Ihre malerische Erscheinung entzückte ihn wohl, aber sie selbst mit ihren steilen Klippen kannte er nur als ein gefahrdrohendes Hinderniß für die Schifffahrt kennen. Daß die Insel selbst ein griechisches Gebiet, die älteste griechische Colonie in den Revieren Campaniens war, in welcher die siegreichen Römer noch den Cultus der Sirenen vorfanden, daß auf ihr Kaiser Augustus sich Sommerpaläste erbaut und sein Nachfolger Tiberius während der letzten elf Jahre seines Lebens dauernd gewohnt hat, über zwölf Paläste verfügend, war dem Dichter nicht gegenwärtig, als er sich in Neapel für die ausgegrabenen Kunstschätze des alten Pompeji begeisterte. Wie die römischen Kaiserpaläste und Tempel auf Capris Felsenhöhen war der Ruf des Eilands in Verfall gerathen. Der erste namhafte Deutsche, der über einen Besuch desselben berichtete, war der holsteinische Graf Friedrich Leopold zu Stolberg, Goethe's Jugendfreund, bekannt auch als Mitglied des Göttinger Hainbundes und durch seinen späteren Uebertritt zur katholischen Kirche. Er war fünf Jahre nach Goethe in Neapel und Mitte April 1792 machte er mit Nicolovius und einem Sohne die Fahrt nach den Inseln Procida, Ischia und Capri in einer mit acht Seeleuten bemannten Felucke. Die Ruderfahrt von Ischia nach Capri dauerte viertehalb Stunden. Der erste Eindruck, den er bei der Anfahrt empfing, war das wilde Aussehen der hohen, felsigen Ufer. Um so überraschter war er von der reichen südlichen Vegetation in der Bucht, die den Reisenden die Landung gewährte. Bezeichnend für die damaligen Zustände ist, daß er am Abend nach der Ankunft sich vergeblich im Städtchen Capri nach Reitthieren umsah, um sogleich nach den Trümmern der Jupitervilla auf dem Ostgipfel, dem einst von Tiberius persönlich bewohnten Schlosse, hinaufzubringen. Außer diesen ansehnlichen Ruinen, in deren Nähe sich die wundervolle Aussicht auf die nahe sorrentinische Halbinsel, die Golfe von Neapel und Salern eröffnet, besichtigte Stolberg am anderen Morgen noch die jetzt nach Mithras benannte Grotte, vom Führer als „Grotta di Matrimon" bezeichnet, in deren Nähe er Arbeiter mit Ausgrabungen von Alterthümern beschäftigt fand. Beim Anblick seines hübschen blonden Sohnes begann ein altes Weib in Worte des Entzückens auszubrechen — Quanto è bello! — und dazu die Tarantella zu tanzen. Dieser kurze Bericht Stolberg's über seinen Besuch, enthalten in der „Reise durch Deutschland, die Schweiz, Italien und Sicilien" (1794), hatte so wenig wie die ganze breitspurige Reisebeschreibung eine besondere Wirkung. Das gleiche Schicksal hatten des in Neapel lebenden Oesterreichers Norbert Hadrawa „Freundschaftliche Briefe über verschiedene auf der Insel Capri entdeckte und ausgegrabene Alterthümer", die zuerst 1793 in italienischer Sprache und ein Jahr darauf in deutscher Uebersetzung erschienen. Hadrawa war der Erste, der in einigen der Palastruinen der Insel systematische Ausgrabungen zu wissenschaftlichen Zwecken veranstalten ließ. Seine nicht uninteressanten „Briefe", welche naiv die sorglose Leichtfertigkeit widerspiegeln, mit der er im Wetteifer mit anderen „Sammlern" aus England und Neapel die kostbarsten Funde verschleuderte, fanden damals nur die Beachtung der gelehrten Alterthumsfreunde. Dies war auch das Schicksal der ersten archäologisch-geschichtlichen Werke italienischen Ursprungs über die Insel von Secondo und Romanelli.

Mit einem Schlage zu Weltruf gelangte die Insel aber durch Kopisch's Wiederentdeckung der „Blauen Grotte".

Es war im Sommer 1826, da fuhr der in Neapel ansässige junge schlesische Maler zu längerem Aufenthalte nach der Insel hinüber, der Lockung nachgebend, die der Zauber ihrer Sphinxgestalt im Fernduft des blauen Meeres auf ihn ausgeübt hatte. Auch er nahm den Weg nicht, wie dies später üblich wurde, am Ufer der sorrentinischen Halbinsel entlang, um sich von Sorrent aus im Boote über die schmale Meerenge hinüberfahren zu lassen. Mit dem Maler Ernst Fries aus Heidelberg benutzte er das Marktboot, das damals noch allein, in guter Jahreszeit zwei Mal die Woche, den Verkehr zwischen Neapel und Capri über die dreißig Miglien betragende Meeresstrecke hinüber vermittelte. Im Städtchen Capri, das in der Einsattelung zwischen den beiden hochansteigenden Inselhälften oberhalb der zwei einzigen Buchten, der Marina grande im Norden und der Marina piccola im Süden wohlgeschützt liegt, fanden die Künstler beim Notar Giuseppe Pagano, der in seinem Hause einige Zimmer zur Aufnahme von Fremden bereithielt, freundliche Aufnahme. Mit fröhlicher Entdeckerlust waren sie dann auf den rebenbewachsenen Berghängen und schroffen Felsenhöhen herumgeklettert, wo die ausgebrannten Schloß- und Tempelruinen von der einstigen Herrlichkeit zeugten. Sie waren die sechs- bis siebenhundert Stufen der antiken Felsentreppe nach Anacapri, zu den Trümmern der Barbarossabucht und zum Monte Salaro emporgestiegen und hatten schließlich auch als kühne Schwimmer den niedrigen Eingang in die zauberhaft schöne Meeresgrotte erzwungen, welcher Kopisch wegen des blauen Schimmerglanzes, der Wasser und Luft hier durchstrahlt, den Namen Grotta azurra, die „Blaue Grotte", verlieh. Von Giuseppe Pagano hatte er das Vorhandensein der Höhle erfahren, die als Aufenthalt böser Geister verrufen und von den Capresen ängstlich gemieden war. Fries wie Pagano hatten sich dann von ihm zu der kühnen Entdeckungsfahrt bereden lassen. Erfüllt von dem Geschauten, trug Kopisch in das erst kürzlich eröffnete Fremdenbuch Pagano's am 17. August 1826 die folgenden Sätze ein:

„Freunde wunderbarer Naturschönheiten mache ich auf eine von mir nach den Angaben unseres Wirthes, Giuseppe Pagano, mit ihm und Herrn Fries entdeckte Grotte aufmerksam, welche furchtsamer Aberglaube Jahrhunderte lang nicht zu besuchen wagte. Bis jetzt ist sie nur für gute Schwimmer zugänglich; wenn das Meer ganz ruhig ist, gelingt es auch wohl, mit einem kleinen Nachen einzudringen, doch ist dies gefährlich, weil die geringste sich erhebende Luft das Wiederherauskommen unmöglich machen würde. Wir benannten diese Grotte die blaue (la grotta azurra), weil das Licht aus der Tiefe des Meeres ihren weiten Raum blau beleuchtet. Man wird sich sonderbar überrascht finden, das Wasser blauem Feuer ähnlich die Grotte erfüllen zu sehen; jede Welle scheint eine Flamme. Im Hintergrunde führt ein alter Weg in den Felsen; vielleicht nach dem darüber gelegenen Damecuta, wo der Sage nach Alter Mädchen verschlossen haben

SLUB
Wir führen Wissen.