

sonderten, den österreichischen und preussischen Spezialhandelszentren Wien und Berlin nicht mehr die Wage zu halten vermocht; das aber, wozu Leipzig durch seine günstige Lage im Herzen des Reiches unbedingt berufen war, konnte man ihm weder im SO. noch im NO. desselben bestreiten: Leipzig blieb die ganze Neuzeit hindurch das kommerzielle Zentrum des inneren, des mittleren Deutschlands und das um so sicherer, als seine Messen ihre Bedeutung fortgesetzt behaupteten und es zum dauernden Stapelplatze der industriellen Erzeugnisse des Erzgebirges, der Lausitz und des Vogtlandes machten. Können wir darum der Leipziger „Kaufmannschaft und Kramerinnung“ auch nicht voll und ganz zustimmen, wenn diese in ihren Handelsberichten im 16., besonders aber im 17. und 18. Jahrhundert wiederholt hervorkehren, „in ihrer Stadt müssten die Handelsstrassen von ganz Deutschland wie in einem Zentrum zusammenlaufen“, so müssen wir doch als unbestreitbare Thatsache anerkennen, dass sich hier von der die Veränderung der Handelsrichtung bestimmenden Zeit des Columbus an bis in unser Jahrhundert herein die wichtigsten Verkehrslinien Inner-Deutschlands konzentrierten.

Diesen Gesichtspunkt haben wir festzuhalten, wenn wir uns vornehmen, im folgenden die Handelswege Inner-Deutschlands im 16., 17. und 18. Jahrhundert — unter besonderer Benutzung der Stapelakten (Abtheil. XLV) des Leipziger Ratharchives — einer eingehenden Betrachtung zu unterwerfen.

I.

Das 16. Jahrhundert.

Zu der Zeit, als Antwerpen der Hauptmarkt des Welthandels im nordwestlichen Europa war, nahm die Messstadt Frankfurt a. M. eine vermittelnde Stellung im westlichen Mitteldeutschland ein. Über diese Stadt bewegten sich die den Rhein aufwärts gehenden Warenzüge vermittelt des Mains nach Würzburg, Bamberg und Nürnberg, oder mit Benutzung des Neckarthaales zu den durch Leinenweberei ausgezeichneten schwäbischen Städten Ulm, Memmingen und Augsburg, oder auf der sog. Berg-