

gegeben und getrunken wurde. Selbst die Leichenseier endigte mit einem reichlichen Schmause. Bei allen diesen Gelegenheiten wollte er sich sehen lassen und zeigen, daß er sich auch so etwas bieten könnte. //

4. Handel und Verkehr.

Durch den dreißigjährigen Krieg hatte Handel und Wandel unendlich gelitten. Nur schwer konnten sie sich davon erholen. Früher waren die großen Reichsstädte die Hauptstüße des deutschen Handels gewesen; aber gerade sie waren am härtesten getroffen worden und litten fort noch nach dem Kriege. Fast jedes deutsche Land bildete ein abgeschlossenes Handelsgebiet. Lästige Zollschranken erschwerten den Handel. Darunter litten die Reichsstädte am allermeisten, weil sie auf den Außenhandel angewiesen waren. Auch die 10—12 verschiedenen Münzfüße, die verschiedenen Maße und Gewichte, das Stapelrecht hemmten den Aufschwung des Handels ungemein. Hierzu kam, daß das Ausland dem einheimischen Handel großen Abbruch that. Holland beherrschte die Rheinmündung; Frankreich riß den Rhein, die wichtigste Handelsstraße des Westens, ganz an sich. Im Norden gewann England ein Absatzgebiet nach dem andern. So blieb der deutsche Handel weit hinter dem französischen, holländischen und englischen zurück. Um so verdienstvoller war es, daß sich manche Fürsten gleich den Hohenzollern thatkräftig um die Hebung des Handels bemühten. Zumeist kam demselben die Verbesserung der Verkehrswege zu statten, denn diese befanden sich noch in einem recht traurigen Zustande. Preußen z. B. legte erst gegen Ende des 18. Jahrhunderts Chausséen oder Hochstraßen an. Auf einer Reise durch Sachsen, wo die Wege nicht am schlechtesten waren, zerbrach ein vornehmer Reisender nicht weniger als 45 Wagenräder. Ein anderer spannte 12 Pferde vor jeden Wagen und nahm 12 Bauern mit, die seinen Wagen stützen und herauswinden sollten, wenn dieser in ein Loch versinken würde. Trotz dieser Vorsicht brauchte er doch sechs Stunden Zeit, um eine Wegstunde zurückzulegen. Nicht minder langwierig war der Briefverkehr. Von Frankfurt am Main bis Berlin brauchte ein Brief neun Tage, von München bis Augsburg zwei Tage. Von Berlin nach Dresden und Leipzig verkehrte die Post wöchentlich nur zweimal. Ein großer Übelstand war, daß es mehrere Posten gab, die nur auf ihren eigenen Gewinn sahen, aber nicht darauf, den Briefverkehr soviel als möglich zu beschleunigen. Daher mußte ein Brief oft einen großen Umweg machen, damit dieser nur recht lange in dem Bezirke einer Postanstalt blieb. Das Porto für einen Brief betrug nicht selten 1—2 Mark. Die Austragung der eingegangenen Briefe erfolgte nicht sofort, sondern oft ein bis zwei Tage später. Immerhin priesen sich die Orte glücklich, welche überhaupt eine Postverbindung besaßen. Größer aber war die Zahl der Orte ohne jedwede Postverbindung. Diese mußten entweder Boten nach