



## Die Regententhätigkeit Landgraf Wilhelm's VI.

Von Dr. W. Grotefend.

(Fortsetzung.)

Des Landgrafen Bemühungen auf Herbeiführung einer Besserung der Verkehrsmittel erstreckten sich laut den Verordnungen von 1651 und 1661, abgesehen von den Wegen und Stegen, noch weiter auf die Instandhaltung der Ströme und Flüsse, theils im Interesse des Handels und Verkehrs, theils in dem der Landesmelioration. Verschlemmte und bewachsene Abzugs- und Wassergräben, Weiher und Teiche, Ströme, Flüsse und Bäche befahl er in ihren verstopften Engen, Krümmungen und an flachen Stellen aufzuräumen und zu reinigen, die zerfallenen Ufer, Wehre und Schleusen anzubauen und zu befestigen, die über Gebühr erhöhten oder erniedrigten und alle sonst dem Abfluß hinderlichen Werke, Dämme und namentlich auch Wasser- und Mühlenbauten wegzuschaffen. Es sollte alles beseitigt werden, was das Wasser zum Stauen und insolge dessen zum Nachtheil der Anlieger zum Austreten bringen könnte.

Der Landgraf dachte dabei vermuthlich auch an die Förderung der Flußschifffahrt. In einem Ausschreiben vom 29. November 1659 (H. L.-D. II, S. 570 f.) sprach er seine Besorgniß über durch die Frachtfuhrleute zu befürchtende Beeinträchtigung der Fuldaschifffahrt aus. Der Fürst war nämlich damals besorgt, daß die Frachtfuhrleute aus dem Hessischen auf Veranlassung Mündenscher Handelsleute sich bewegen lassen könnten, in Münden Ladung zu nehmen und dadurch die Schifffahrt des Fuldastromes und den Kasseler Stapel allmählich fast gänzlich lahm zu legen, „darüber dann die Schiffsleute zu Münden, wie auch diejenigen, so auf der Schlacht bei den Gütern Handreichung gethan und dadurch etwas verdienet, sich selbst höchlichst beschweren“. Um einer ferneren Schädigung der Fuldaschifffahrt vorzubeugen, verbot Landgraf Wilhelm den hessischen Fuhrleuten „zu Münden ohne sonderbare Noth, als da vielleicht die Fulda zu Winterszeiten zugefroren wäre und die Kaufleute gleichwohl ihrer Güter begehrten, zu laden und abzuführen“, und befahl den Zollbeamten Gespanne „mit

Bremer Gütern“, die nicht im Besitz eines von der fürstlichen Rentkammer zu Kassel beglaubigten Erlaubnißscheines wären, anzuhalten.

Mit dieser Anordnung bezweckte der Landgraf, dem Salzwerk zu Sooden bei Allendorf, das ihm sehr am Herzen lag, zu nützen. Die Fuhrleute aus dem Hessischen fanden bei Fuhren mit Bremer Waaren besseren Verdienst als bei solchen mit Soodener Salz und zogen es deshalb vor, in Münden, bis wohin dieselben zu Schiff geschafft wurden, Bremer Waaren zu laden, um sie weiter nach Süden zu verfrachten, als in Allendorf heimisches Salz. Das Einschreiten des Landgrafen in diesem Punkte zeigt, daß er begreiflicherweise dem Merkantilismus der Fürsten seiner Zeit bis zu einem gewissen Grade ebenfalls huldigte, wofür es auch im Uebrigen nicht an Belegen fehlt (H. L.-D. II, Vorbericht § 77, S. 192, 196, 358 f., 591, 599). Er huldigte dem Ausfuhrverbot- und Verkehrerschwerungssystem, jedoch nur insoweit, als er es zum Besten des Landes für unerläßlich hielt. Es fehlt keineswegs an Aeußerungen des Landgrafen im gegentheiligen Sinne (s. oben S. 254 f.), u. a. sprach er sich in seinem Edikt vom 14. Juli 1662 über den Fruchtverkauf außer Landes (H. L.-D. II, S. 606) dahin aus, es wäre zu wünschen, „diese Commercias könnte gleich wie sonst, also auch jetzt allenthalben ihren freien und ungehinderten Lauf haben“. Im Einklang damit ließ der Landgraf die von ihm eingeführte Fruchtsperrre nicht länger in Geltung bleiben, als er es für unumgänglich erforderlich hielt; noch kurz vor seinem Tode, am 8. April 1663, hob er die Sperre auf, damit man im Lande zu desto besseren Geldmitteln gelangen könne (H. L.-D. II, S. 611), ferner ergiebt sich des Landgrafen keineswegs einseitig beschränkter Standpunkt aus dem Umstand, daß er, wie wir soeben noch sahen, auf Hebung des Fremdenverkehrs, behufs Förderung von Handel und Wandel, erhebliches Gewicht legte (s. auch oben S. 283).