

Augsburgs Warenhandel mit Venedig

und Augsburger Handelspolitik im Zeitalter des Dreissigjährigen Krieges.

Von JOHANNES MÜLLER.

Unter den auf das Rodwesen¹⁾ bezüglichen Akten des Augsburger Stadtarchivs befinden sich zwei einander ergänzende Erlasse des Augsburger Rates – der eine vom 15. November 1597, der andere vom 23. Juli 1611 –, die uns durch ihre Bestimmungen selbst sowie durch die den Erlassen vorausgehenden Verhandlungen des Rates von Augsburg mit der Augsburger Handelswelt höchst lehrreiche Aufschlüsse sowohl über die Art des Warenhandels zwischen Augsburg und Venedig als auch über die handelspolitischen Anschauungen des Augsburger Stadtrechters im Zeitalter des Dreißigjährigen Krieges gewähren. Wegen dieser doppelten Bedeutung seien die beiden Ratserslasse hier zunächst im Wortlaut mitgeteilt und sodann diejenigen Bestimmungen näher erörtert, die einesteils die Betriebsweise des damaligen deutsch-venetianischen Warenhandels, andernteils die handelspolitischen Anschauungen des Augsburger Stadtrates in eine schärfere Beleuchtung rücken.

¹⁾ Unter „Rod“, der oberdeutschen Form für das Wort Rotte, verstand man im Mittelalter im Ostalpengebiet inklus. Graubünden zunächst die Reihenfolge, in welcher die Fuhrleute einer Gemeinde die zu transportierenden Waren zur Beförderung zugewiesen erhielten, woraus dann die Bedeutung erwuchs: Recht des Anteils an dem Transport von Kaufmannsgütern. Später wurde das Wort Rod zu einer handelsgeographischen Bezeichnung, indem es gleich dem schweizerischen „Port oder Teil“ einesteils als Name für die einzelnen Transportverbände der Ostalpenländer, wie Südschwabens, Tirols etc., andernteils als Bezeichnung für das ganze Transportwesen über die Ostalpen Verwendung fand. Vergl. hierzu: G. Börlin, Die Transportverbände und das Transportrecht der Schweiz im Mittelalter.

Articul das **Rodwesen** betreffend, vom 15. Nov. 1597

Nachdem ein Ers. Rhat der Stadt Augsburg aus deren zu richtichmachung deß Rodwesens inn die F. Grafschaft Tirol ab-gesanten Relationen sovil berichts empfangen, und es sich sonst auch in täglicher erfahrung befindet, das die guetfertiger und ihre diener bey dem Rodwesen allerley mißgebräuch erwecken, un-ordnungen begeen und alle wolbestellte, mit großem uncosten, muehe und arbeit angerichte Rodordnung selbs brechen und dannenhero verursachen, das die Rodfuhrleut, wenn sie schon unrecht handeln, etlichermassen für entschuldigt gehalten und die oberkeit auf der Rodfertiger anrufen gleichsam bestürzt werden, wellichem thail sie glauben oder beiständig sein sollen: so hat ein ersamer Rhat für ein unvermeidenliche nothurft erachtet, sollichem ver-derblichem, einreissendem unhail zeitlich fürzukommen und abzu-wehren und hierin ein sollich mittel anzustellen, damit angedeute Rodordnung erhalten und die oberkeiten zu schleuniger hülff und fortsetzung derselben bewegt werden mugen. Zu dessen würlklicher handhabung hat wolermelter ein Ers. Rhat hernachfolgende articul approbirt, auch dabei erkannt und ernstlich bevollen, das dieselben von den guetfertiger und deren dienern steif und unverbrüchlich gehalten werden sollen.

1. Sollen die jetzigen guetfertiger, benamlich Hannß Spaiser, Burgermeister, Christoph Lutzenberger, beede zu Füssen, Hannß Eisengrein und Conrad Fischer et Consorten, Burger alhie, Caspar Mair von Venedig und Christoph Wex von Landsperg (mit welchen man auf dißmal genugsam versehen) dahin adstringirt, gehalten und verbunden sein, daß irer keiner zwei oder mehr **Condutta** auf einander annemen und verführen, sondern sie sollen sich dem ordenlichen loß untergeben und wie sie nach einander im loß troffen werden, alßo auch außfaren und kainer dem andern ainigen eingriff thun: doch soll hierinn der Kauf- oder Handelsmann nit schuldig sein, eben dem guetfertiger, so der nehiste in dem loß oder ordnung ist, sein guet aufzugeben und zu vertrauen, sondern ime bevor und frey steen, welcher ime am besten beliebt, zu gebrauchen.

2. Wenn einer oder der andere guetfertiger, wie sie der ordnung nach auf einander geen, keine gueter hatt oder mit

denselben nit fertig werden kann, soll derselbe dem nachfolgenden weichen und sobald der mit seinen guetern fertig, ihn unaufgehalten fortfahren lassen.

3. Es sollen auch kainem guetfertiger auf einmahl mehreres alß auf der Unteren strassen 27 in 30 wägen und auf der Oberen strassen 35 wägen gebunden und geladen werden, auch also dadurch die verhinderung und aufzug auf der strassen verhütet werden.

4. Wann nun die guetfertiger mit iren guetern nach der ordnung auf die strassen kommen, soll keiner dem andern fürfahren noch das geringste wider die ordnung fürnemen, deßgleichen kain überlohn, verehrungen, essen noch trunk geben, dardurch ime die Rodfuhrleut desto williger und genaigter gemacht wurden, sondern mit seinen güetern bey der ordnung und dem Rodlohn verbleiben, und dem, so hernach kombt, kain bösen eingang erregen.

5. Sonderlich aber, da einer seine güeter von der Rod auf die Äx geben wolte oder wurde: Soll derselb darbey kain falsch gebrauchen, dardurch er dem, so vor ime ist, nachzueilen oder fürzufahren und alsdann die Rod wider zu nehmen vermainen wolt, und soll er in sollichen fall dem ersten ime allweg drey Rodstett frey und bevor lassen, alsdann und eher nit mag er, ob er will, einfahren.

6. Im fall aber einer den andern an einer Rodstatt antreff, und der erst aus aigner verhinderung nit fortfahren kündt oder wolt, soll der ander fortzufahren nicht haben, doch deßhalben von der Oberkait zu seiner desto bessern beweisung und behelf ein schein fürbringen.

7. Und damit oberzeltem desto würklicher gelebt und nachgesetzt werd: Sollen die überdreter obberürter ordnung und articul für das erste mahl umb 25 Fl., für das ander umb 50 fl., und für das 3. mahl umb 100 fl., inn der Handelsleut büx unableßlich zu bezahlen, gestraft, und sollich strafgelt zu ablegung der uncosten verwendet, auch diejenige, so über des 3. mahl weiter strafwürdig erfunden werden solten, gar von der Rod abgeschafft werden.

8. Also soll auch den verordneten deputierten zum Rodwesen, so jeder zeit sein werden, mit einem zusatz vier anderer handelsleut, die sie ihrem belieben nach zu sich ziehen mögen, frey und bevor steen, die guetfertiger auf ihr übel halten, gar abzusetzen, andere oder mehrere an ihrer stadt aufzunehmen, also das sie an ein gewisse anzahl oder Personen nit gebunden sein sollen. Und sollen diejenige, welche von inen sollichergestalt aufgenommen und zugelassen werden, dieser ordnung inn allweg zugeleben und dawider nit zu handeln schuldig sein.

9. Wellicher oder welliche guetfertiger aber inn ainig weg dieser ordnung sich nicht undergeben, sonder sollicher enthebt, und von obgemelter straf oder andern hierinn begriffnen articuln sich außschließen wolten: Dem oder denen solle hernach kain guet mehr für die hiesige und Ulmische Handelsleut, oder dern Committenten aufgegeben, auch solliches von jedem handelsmann seinen factorn, zur endtlichen nachrichtung, zugeschriben und bevohlen werden.

10. Die guetfertiger so wol auch die handelsleut, die ire güeter selbst herausroden, sollen auch schuldig sein, den verordneten Büxenmeistern jedesmal ein ordentlichen außzug zuzustellen und darin zu specificieren, was sie auf jede condotta inn allem für hiesige und auswerdige Handelsleut für wahren aufgenommen und herausgefertigt haben.

11. Jedoch sollen diejenigen handelsleut, welche durch sich selbst oder ire aigne diener ire wahren verführen wolen, nit begriffen, auch dem loß nit underworfen sein, sondern inen diß orths bevorsteen, wan sie mit iren wahren gefaßt und fertig, unverhindert der andern fortzufahren: aber daß sie sich sonst ebenmeßig der ordnung inn allen dingen gemäß verhalten.

Ergänzung hierzu vom 23 Juli 1611.

12. Da sich von solcher zeithero (d. i. 1597) in der wollhandlung eine merkliche enderung zugetragen, so soll derwegen zur beförderung der Gueter hinfürters ein jeder guetfertiger auf einmal mehreres nicht als auf der Untern straß, durch das Catober, wägen annemen 15–20, auf der Oberen straß durch das

Falcion 20–25. Die Rodleute sollen auch im loß wie zuvor beide strassen abwechseln, damit kein straß mit guetern allein überhäuft, die andere dagegen leergelassen wird.

13. Soll der gutfertiger hinfür jeder Zeit die gueter in eigener person auf der strassen heraus biß an die länd bei den guetern sein, aber von dannen auf dem wasser herab bis an ir gehörig ort dürfen sie die gueter durch ihre diener geleiten lassen, doch dasselbig auf der guetfertiger gefahr. Da ein guetfertiger durch Gottes gewalt oder sonst erhebliche ursach der begleitung der gueter in eigener person nit beiwohnen kann, sollen ihm taugliche diener hiefür zugelassen sein.

14. Die güeter sollen hinfüro längstens in 8–9 wochen heimgefertigt sein; da einer über solche zeit ausbleibt und die verzögerung des transportes nicht mittelst genugsamer urkunden durch Gottes gewalt herbeigeführt ausweist, hat er für jeden Saum 1 fl. straf, bei 11 oder 12 wochen ausbleiben für jeden Saum 2 fl. straf zu zahlen.

15. Die handelsleut, so alhie nach Venedig handeln, sind auch nicht befreit, ihr wahren außer der bestellten guetfertiger fremden conduttori aufgeben zu lassen oder für zwei, drei oder mehr handelsleut unter einem oder mehr zeichen herauszusenden. Da es aber von einem oder andern nit gehalten wird, soll der, dem das guet gehört, gleich sowohl der, der das guet fertigt, laut ob angeführter rhatsordnung vom 15. Nov. 1597 gestraft werden.

16. Den guetfertigern kostet nach bisheriger erfahrung ein saum guets von Venedig biß Augsburg mit allen uncosten insgemein 16 fl.: darum sollen den guetfertigern zur widerlegung ihrer bemühung und um desto schleuniger fortführung der güter willen, für einen Saum (d. i. 4 Ctr.) von Venedig bis Augsburg $16\frac{1}{3}$ fl. gegeben werden. Einen überlohn, so sich nicht über 10 Kr. erstreckt, sollen die gueterfertiger künftigt nicht zu begehren haben.

17. Die guetfertiger dürfen von einem wollhändler nicht mehr als 20–24 Ballen Wolle in condotta aufnehmen, wofern sie bei anderen wollhändlern auch gebundene güeter haben können. In mangel derselben soll ihnen alsdann zugelassen sein, über die

bestimmte anzahl der 20–24 Ballen von ihren wollhändlern ein mehreres zur complirung der völligen condotta anzunehmen.

18. Die guetfertiger sollen sich der straß nach Verona künftig genzlich enthalten und beider straßen, der unteren und oberen, zugleich neben einander gebrauchen, sich der abwechslung halber durch das loß vergleichen, damit dieselben jeder zeit vermög der ordnung gebauet und auf alle fürfallende weg sowohl in sterbens- als andern läuften offen erhalten werden.

Zusatz zur Rodordnung vom 15. November 1597.

Demnach auf die solication und richtigmachung deß rodwesens ein merklicher uncosten aufgangen, so bisher dem gemeinen werk zum besten von Particular Personen verschossen worden, derowegen ein Ers. Rhat vor diesem bewilligt, daß zu dessen ablegung ein Kreuzer auf einen jeden Centner wollen, so von Venedig hierher geet, geschlagen werden soll.¹⁾ Und sich aber beindt, das dieße sach und daraus entsteend beneficium nit allein die wollhändler, sondern auch alle andere handelsleut, so sich des Rodwesens auß- und eingebrauchen und insonderheit die Botzner Händler betrifft: so hat ein Ers. Rhat heut dato erkannt, das diejenige anlag, welliche die handelsleut nach Botzen zu underhaltung des Veroneser Bottens und anderer fürfallender angaben zu einem Pfennig auf jeden Centner irer güeter verschiner zeifürgenommen und bißher continuirt so wol als obberürter Kreuzer auf jeden Centner wollen aufgehoben und an deren statt eine durchgehende gleichheit gehalten und nemblich zween Pfennig auf jeden Centner guets, so von hinnen nach Venedig und Botzen wie auch alle orth in Italia, so sich dieser landstraß gebrauchen oder heraußgeet, geschlagen werden soll, immer so lang und vil, biß nit allein der uncost abgelegt, sondern auch ein zimblicher vorrath auf's künftig vorhanden sein würdt. Und sollen entzwischen der Botzner gewöhnliche außgaben aus dieser gemeinen bûx genommen werden. Es sollen auch zu der Einnamb zween Bûxenmeister, als nemblich einer von Botznern und der andere von Venediger Händlern verordnet werden. Und ist dißmal zum anfang von

¹⁾ Dieser Aufschlag von 1 Kreuzer auf einen Zentner Wolle war erst i. J. 1591 auf Antrag der Wollhändler Augsburgs vom Rat beschlossen worden.

Botzern Gabriel Müller biß zu dem end des 98. Jars und dann von den Venedigern Thomas Fider biß zu end des 99. Jars verordnet werden.

Wie aber die Einnamb zu bestellen, damit der betrug und ungleichheit fürkommen werd: solliches würdt den außschüssen deß Rodwesens und den Büxenmaistern zu bedenken von einem Ers. Rhat bevohlen und heimgegeben.

Damit auch diß wolbestellte werk deß Rodwesens mit desto mehrerem fleiß underhalten werd: so hat ein Ers. Rhat ferner erkannt, das gleichwol die jetzige deputierte zum Rodwesen in allweg darbey verbleiben sollen, wann aber deren einer oder mehr mit tod verfahren wurden, soll solliches durch die übrigen den Herrn Stadtpflegern und Geheimen angebracht und durch sie alsdann die erledigte stelle ergentzt werden.

Decretum senatus, 15. November 1597.

Ehe wir nun auf diejenigen Bestimmungen dieser Rodordnung näher eingehen, über deren Notwendigkeit zwischen den Augsburger Kaufleuten erhebliche Meinungsverschiedenheiten herrschten, sei auf zwei Erscheinungen des damaligen Transportwesens hingewiesen, die uns, den Kindern einer Ära mit den freiesten Verkehrseinrichtungen, absonderlich vorkommen müssen, den Menschen jener Zeit mit den dürftigsten Verkehrsmitteln aber als etwas durchaus Selbstverständliches erschienen: es ist das 1. der für die Gutfertiger vorgeschriebene Routenzwang und 2. der nach der Bodenbeschaffenheit der einzelnen Rodbezirke obrigkeitlich festgesetzte wechselnde Rodlohn.

Aus dem dritten Artikel der Rodordnung von 1597 ist ersichtlich, daß wie im Mittelalter so auch in der Neuzeit nur zwei Handelsstraßen von Südwestdeutschland nach Venedig benützt wurden, die Obere Straße durch das Falcion und die Untere Straße durch das Katober (Katober = Pieve di Cadore). Die Obere Straße, ursprünglich die kürzeste Verbindung zwischen Ulm und Venedig herstellend, später aber auch von Augsburger Kaufleuten benützt, ging von Füßen über die Ehrenberger Klause und den Fernpaß nach Imst, von da über Landeck und Nauders zum Reschenscheideck und von diesem wichtigen Paß

durch das Vintschgau nach Bozen und nach Trient. Von Trient ging die Straße nicht, wie man erwarten sollte, durch das Etschtal nach Verona, sondern schlug die östliche Seitenrichtung durch das Val Sugana über Pergine (Persen), Castelnuovo und Grigno (Grimm) nach Bassano ein und erreichte endlich über Castelfranco und Mestre Venedig.

Zur Benützung des Val Sugana lud die Kaufleute, die auf der Oberen Straße nach Venedig zogen, nicht bloß die Erwägung ein, daß sie dadurch vom mittleren Etschtal auf der kürzesten Route nach der Adria gelangten, sondern auch der Umstand, daß das Brentatal eine verhältnismäßig leichte Umgehung des schwierigen Bergtores der Etsch vor Verona ermöglichte und so die Kaufleute sowohl der hohen Zollabgaben zu Roveredo und Verona als der Plackereien und Raubanfälle durch die im untern Etschtal besonders häufig auftretenden Strauchritter überhob.¹⁾

Die in dem 12. und 18. Artikel der Rodordnung enthaltene Anordnung, daß die Gutfertiger, d. h. Spediteure, die beiden Straßen, die Untere und die Obere, abwechselnd gebrauchen und sich der Abwechslung halber durch das Los vergleichen sollen, erklärt sich daraus, daß die Obere Straße wegen ihrer größeren Länge um jene Zeit immer seltener benützt wurde, ja daß diejenigen Handelsleute, welche ihre Güter nicht auf der Rod, sondern durch eigene Diener nach Venedig hinein- bzw. von dort herausbefördern ließen, die Obere Straße am Anfang des 17. Jahrhunderts bereits gänzlich mieden. Die Folge dieser Neuerung war außer einer beträchtlichen Schädigung derjenigen Gutfertiger, welchen durch das Los die Obere Straße als Route zugewiesen ward, vor allem die, daß die Rodleute der Oberen Straße wegen der stetig zunehmenden Unsicherheit der Rodfahren und der Minderung des Verdienstes durch den Gütertransport die gänzliche Einstellung

¹⁾ Das in dem Augsburger Ratsdekret von 23. Juli 1611 erlassene Verbot, die Straße nach Verona künftig gänzlich zu vermeiden, war zunächst allerdings durch die i. J. 1597 erfolgte Steigerung des Zolles zu Roveredo veranlaßt worden. Aus einem Bericht der Augsburger Handelsleute an den Rat ihrer Vaterstadt vom 31. Januar 1604 geht aber deutlich hervor, daß auch die Unsicherheit der Straße an der untern Etsch – „die Straßen an den Confinen Tirols sind nicht allweg rein eingehalten worden“, lautet die betr. Stelle des angezogenen Berichts – ein Beweggrund für die Vermeidung der Etschtalstraße seitens der deutschen Handelswelt gewesen ist. Vergl. hierzu: Herbst'sche Sammlung von Merkantil-sachen der Augsb. Stadt- und Kreisbibliothek.

der Rod zuerst bloß in Aussicht stellten, bald aber auch zum guten Teil ins Werk setzten.¹⁾

Führte so das Bedürfnis eines beschleunigten Warenverkehrs in den folgenden Jahrzehnten selbst dazu, daß solche einengenden Vorschriften wie die erwähnte v. J. 1611 über die Wahl der Route seitens der Spediteure tatsächlich beiseite gesetzt wurden und die Obere Straße mehr und mehr den Charakter eines Verkehrsweges von lokaler Bedeutung annahm, so bewahrte sich die Untere Straße vermöge ihrer verschiedenen Vorzüge (geringere Ausdehnung, leicht überschreitbare Pässe, günstiger Anschluß an stark frequentierte Seitenstraßen, wie an die untere Inntalstraße) noch auf lange Zeit hinaus ihre internationale Bedeutung.

Die Untere Straße oder die durch das Katober ging von Augsburg über das bayerische Schongau, das zum Kloster Ettal gehörige Dorf Oberammergau, die dem Bistum Freising inkorporierten Märkte Partenkirchen und Mittenwald zur Scharnitz bezw. zum Paß von Seefeld. Von da nach Tirol eintretend, ging die Straße über Zirl, Innsbruck, Matri, den Brennerpaß und Sterzing nach Unterau bei Franzenfeste, bog hier nach Osten in das Pustertal ein und verfolgte dasselbe bis Toblach. Von Toblach zog die Strata d'Allemagna nach Süden über Höhlenstein oder Landro, überschritt bei Peutelstein, halbwegs zwischen Landro und Cortuna d'Ampezzo (Heiden), die venetianische Grenze, begleitete vom Pieve di Cadore (Katober), am Vereinigungspunkt der Boita mit der Piave gelegen, letztgenannten Fluß bis Capo di Ponte, wendete sich aber hier in genau südlicher Richtung über Seravalle, Conegliano, Treviso und Mestre nach Venedig.

Die Untere Straße zerfiel, wie ein Blick auf eine historische Karte des Ostalpengebietes lehrt, politisch in drei, einander an Länge (ca. 20 Meilen) fast vollkommen gleiche Teile, die schwäbisch-bayerische Route, von Augsburg bis Seefeld, die Tiroler Route von Seefeld bis Peutelstein und die venetianische Route, von Peutelstein bis Venedig reichend. Jede dieser Teilstrecken stand unter der Inspektion von Deputierten der betreffenden Landes- oder Stadtregierung, also Augsburgs, Tirols und Venedigs, und umfaßte wieder

¹⁾ Vergl. hierzu den Bericht der Augsburger Wollhändler vom 28. Mai 1611 an den Augsburger Stadtrat im Augsb. Stadtarchiv.

ein gewisse Anzahl von Rodstätten, so der schwäbisch-bayerische Anteil die Rodorte: Spöttingen bei Landsberg, Schongau, Oberammergau, Partenkirchen und Mittenwald. In jeder dieser Rodstätten war eine gewisse Anzahl von Bauern bezw. Bürgern durch Verträge, die zum Teil bis in die Mitte des 14. Jahrhunderts zurückgingen, zur Rod, d. h. zum unverzüglichen Transport der ihnen anvertrauten Kaufmannsgüter innerhalb ihrer Rodstrecke und in der sie treffenden Reihenfolge gegen einen gesetzlich festgestellten Lohn verpflichtet.¹⁾

Wie aus dem 16. Artikel der Rodordnung hervorgeht, ward bei der Berechnung des Rodlohnes ebenso wie bei der Entschädigung der Gutfertiger als Gewichtseinheit ein Saum, d. s. 4 Ztr., zu Grunde gelegt; nach den größeren oder geringeren Terrainschwierigkeiten der einzelnen Rodbezirke wurde sodann für diese von den Roddeputierten der Lohn für einen Saum auf eine gewisse Reihe von Jahren festgesetzt. Wie nun gegen das Ende des 16. Jahrhunderts infolge der wachsenden Geldnot in Deutschland die Preise für alle Lebensbedürfnisse und Arbeitsleistungen rapid in die Höhe gingen, so wurde auch von den Rodfuhrleuten des Ostalpengebietes etwa seit den siebziger Jahren des 16. Jahrhunderts auf den Tagsatzungen der Roddeputierten unablässig um Besserung ihres Lohnes angehalten und eine solche auch zum großen Teil erwirkt.²⁾ Um an einem Beispiel darzutun, welche bedeutende Steigerung die Transportkosten für Waren im 17. Jahrhundert innerhalb eines Zeitraumes von 60 Jahren erfuhren, seien die Rodlöhne des Jahres 1600 denen des Jahres 1665 für

¹⁾ Die Verpflichtung war in vielen Fällen, z. B. gerade bei den Rodstätten des schwäbisch-bayerischen und des Tiroler Anteils, eine noch viel weitergehende, indem die in die Rod eingeschriebenen Bauern bezw. Bürger auch für Erhaltung von Weg und Steg innerhalb ihres Bezirkes sowie für die Erbauung sog. Ballenhäuser, d. h. Unterstandshäuser für die Kaufmannsgüter, in ihren Rodstätten Sorge tragen mußten. Die Zahl der Rodleute in einer Rodstätte wechselte nach Zeit und Befinden der über jede drei Teilstrecken eingesetzten Roddeputierten. So waren nach einer Information über das schwäbisch-bayerische Rodwesen v. Oktober 1665 in dem Rodbezirk Augsburg-Spöttingen 8 Bauern, im Schongau 12 Bürger und 8 Floßmeister, im Oberammergau 18 Bauern, in Partenkirchen 36 Bauern, in Mittenwald 24 Bauern in die „Rod“ angenommen. Augsb. Stadtarchiv.

²⁾ Solche allgemeine Besserungen des Rodlohnes fanden z. B. durch die Tagsatzungen zu Reutte i. J. 1572 und zu Innsbruck 1591 statt; dazwischen wurden aber auch die Fuhrlohne einzelner Rodstätten, wie die der Schongauer im Jahre 1579, erhöht.

Augsb. Stadtarchiv.

die Strecke Augsburg-Innsbruck in tabellarischer Form gegenübergestellt:

Namen der Rodstätten.	Entfernungen in Meilen	Lohn pro Saum, d. h. 4 Ztr. in Kreuzern	
		i. J. 1600	i. J. 1665
Augsburg-Spöttingen	5	32	50
Spöttingen-Schongau	5	32	50
Schongau-Oberammerngau . . .	4 $\frac{1}{4}$	56	72
Oberammerngau-Partenkirchen .	2	28	36
Partenkirchen-Mittenwald . . .	2	28	36
Mittenwald-Seefeld	ca. 2	24	30
Seefeld-Zirl	2	24	30
Zirl-Innsbruck	2	24	30
Sa.	24 Meilen	4 fl. 8 Kr.	5 fl. 8 Kr.

Die Fracht für einen Zentner gewöhnlichen Gutes — für Seidenwaren und dergl. waren die Frachtsätze nämlich etwas höher — betrug also am Anfang des 17. Jahrhunderts ca. 1 fl., um die Mitte desselben Jahrhunderts 1 fl. 24 kr., ein Unterschied, der bei den Transportkosten von Massengütern, wie Wolle, Baumwolle, Metallen etc., für ein großes Handelshaus wohl ins Gewicht fiel.¹⁾

Die stetige Steigerung der Rodlöhne in Verbindung mit der hierzu seltsam kontrastierenden Verlangsamung des Transportes — Ende des 16. Jahrhunderts gingen oft 10 bis 12 Wochen, anfangs des 17. Jahrhunderts gar 15 bis 16 Wochen auf einen Warentransport durch die Rod, während diejenigen Kaufleute, welche ihre Güter auf eigener Achse beförderten, einen Transport von Venedig nach Augsburg in 6 bis 7 Wochen bewerkstelligten — hatte zur Folge, daß die Benützung der Rod immer mehr zurückging und das Roden durch der Handelsleute eigene Diener stetig zunahm, so daß nach einem Bericht der Augsburger Roddeputierten an den Rat von Augsburg v. J. 1611 damals bereits ebensoviel Wolle durch die Wollhändler selbst als durch die Rodfuhrleute von Venedig nach Augsburg kam.

Die Wahrnehmung des stetigen Rückganges des vor wenigen Jahrzehnten noch so trefflich funktionierenden Rodwesens bewog

¹⁾ Nach einem Ratsbeschluß vom 16. Juli 1622 erhielten die Gutfertiger von einem Saum Gutes von Augsburg nach Venedig, für den sie bisher nur 16 $\frac{1}{2}$ fl. erhalten hatten, nunmehr 32 fl.

nun den Rat i. J. 1597 auf die Vorstellungen der damals zum Rodwesen deputierten Kaufleute¹⁾ hin die oben zitierte Rodordnung vom 15. November 1597 aufzurichten und damit den oft und nachdrücklich geäußerten Wünschen der Augsburger Handelswelt nach Verbesserung des Rodwesens entgegenzukommen. Schon im März 1581 hatten nämlich die nach Italien handelnden Augsburger Kaufleute in einem an den Rat ihrer Vaterstadt gerichteten Bedenken ihre Vorschläge gemacht, wie dem immer mehr verfallenden Rodwesen wieder aufgeholfen werden könnte. Sie hatten darin erklärt, daß an den eingerissenen Unordnungen, vor allem an dem langen „Verliegenbleiben“ der Güter, allein die Gutfertiger schuld seien, indem dieselben erstens auf eine Condotta oft 50–60, ja zuweilen sogar 80–100 Wagen annähmen und zweitens bei der Abfahrt von Venedig keine Ordnung einhielten. Zur Hintanhaltung solches eigennütziges Gebarens müßte den Gutfertigern unter Androhung entsprechender Geldstrafen auferlegt werden: 1) auf eine Condotta nicht mehr als 20–25 Wagen aufzunehmen und 2) nach einer von den Roddeputierten festgestellten genauen Reihenfolge von Venedig abzufahren. Zum Ersatz für den bei genauer Einhaltung dieser Ordnungen etwas verminderten Verdienst der Gutfertiger sollten diese die Güter aller nach Italien handelnden Kaufleute Augsburgs allein zu befördern das Recht haben. Diejenigen Händler aber, welche ihre Waren durch ihre eigenen Diener herausbefördern lassen wollten, sollten von jedem Wagen einen Gulden in die gemeine Büchse der Kaufleute zu zahlen schuldig sein und diese Abgabe zur Bestreitung der für das Rodwesen aufgehenden Unkosten verwendet werden.

Diese Vorschläge der nach Italien handelnden Kaufmannschaft v. J. 1581 machten nun die Roddeputierten d. J. 1596 in ihrem Anbringen an den Rat von Augsburg vom 19. September 1596 zum Teil zu ihren eigenen, indem auch sie die übermäßige Anzahl von Wagen bei einer Condotta einzuschränken und sodann die Unordnung bei der Abfahrt von Venedig abzuschaffen vorschlugen.

Die Vorschläge der Roddeputierten v. J. 1596 lauteten, wie folgt:

¹⁾ Die Namen der damaligen Roddeputierten waren: Liedel, Pfeifermann, Böcklin und Herzl.

Einfahren und Überlohn abzustellen.

Welcher die Rod an die Hand nemen wolte, sowohl Kaufmann als Guetfertiger, zuvorderst mit den wollballen, von deren wegen die Rodordnung angestellt ist worden, dieweil sich kein fuhrmann uff keiner Ax in die weite damit zu fahren der ungeschmeidigkeit halben nicht beladen kan, soll mit den guetern keiner dem andern einfahren oder seine gueter oder wollballen auf einer ax oder mehr Rodstätt umbzufahren oder andern, so vor ihm auf der straß, fortzuführen und fortzubringen nicht macht haben, sondern in der Rodordnung bleiben und also einer nach dem andern seine wollballen oder güeter auf der Rod fortzutreiben unverhinderlich sein soll.

Anzal der Rodwägen in einer Condotta und Ordnung in Fahren.

Ein jeder Guetfertiger, wellicher in Venedig nach Augsburg und Ulm güeter annemen und auf der rod fertigen will, der soll auf künftig in einer Condotta mehreres nicht dann 60 Ballen, d. i. 30 Rodwägen, auf einmal zu fertigen in condotta annehmen.

Solliche bestimmte anzahl der Rodwägen soll auch uff den Kaufmann, der seine eigne gueter durch die Rod herausfertigen wolte, verstanden werden.

Wofern aber ein Kaufmann ein mehreres als 60 Ballen in Venedig für sein selbs eigen guet auf einmal zu verführen hätte, soll er uff den nächsten Ballenführer, so ihm nachfolgen würd, verlieden lassen und alsdann abermalen der nächstfolgende nicht mehr als 60 Ballen uff die straß richten.

Es soll keiner mit seiner condotta dem andern uff der straß, rodstätten und niederlagen eingriff thun, sondern je einer dem andern ordentlich und ohne Underbruch folgen. – Und soll der Kaufmann, der also sein Ballen selbs fertigen wolte, von keinem andern weder wenig noch viel wollballen annehmen und nicht also Ballenführer und Kaufmann mit einander sein, sondern allein ein Kaufmann oder ein Ballenführer bleiben.

Welcher einmal auf die Rod kommen thut, der soll bei der Rod bleiben und nicht die axfuhr mit überhupfung der Rodstätten annehmen. Die Ordnung soll von den Ballenführern von

Venedig bis gen Schongau gehalten und vollzogen werden. Bei einer namhaften straff, dann wellicher wollführer eine aigne condotta will haben und mit derselben durch andere uß oder nebenzu für andere fahren, um dieselbe in eil fortzubringen, der würde ein geringe geltstraff nicht vil achten, damit er seine Ballen vor andern hieher bringen möcht. Ob sich dann begeben, daß etwan einer, der vor den andern ob der straßen wär, uß mangel baren gelts nicht fortkommen, die außzahlung nicht thun köndte und deßhalben mit den güetern still ligen müßte, alßdann solle der nächstfolgende Gueffertiger zufahren und fortzurucken macht haben, doch soll er von der obrigkeit, darunter sich solliches zugetragen, urkund und schein, daß dem also sey, für den er gefahren, gelt gemangelt haben, bringen und auflegen.“

Die Roddeputierten richteten darnach ihr Augenmerk vor allem darauf, daß die Unregelmäßigkeiten, die bisher bei der Überholung eines Wagenzuges durch einen andern auf der Strecke vorgekommen, künftig behoben wurden.¹⁾ Gerade in letztgenannter Hinsicht sind damals seitens erfahrener Handelsleute wohl die meisten Geschäftskniffe angewendet worden; denn immer wieder wurden Klagen wegen „Einfahrens und Fürbrechens von Hintermännern“, die entweder durch Spendierung sog. Überlohns an die Fuhrleute eines Rodbezirkes oder durch zeitweisen Gebrauch der eigenen Achse ihre Vormänner ein- und überholten, sowohl bei den Roddeputierten wie bei den betreffenden Regierungen seitens dadurch benachteiligter Rodfuhrleute vorgebracht. Um vor allem den Trick einzelner Handelsleute vorzubeugen, die Rod, sobald sie den deutschen Boden erreicht hatten, wiederum zu verlassen, Fuhrleute, die außerhalb der Rod standen, zu bestellen und durch Überhupfen der Niederlagen einen Vorsprung vor den auf der Rod ziehenden Standesgenossen zu gewinnen, schlugen die Augsburger Roddeputierten vor, daß das zeitweise Fahren mit der eigenen Achse ganz verboten werden solle, d. h. daß diejenigen, die sich der Rod bei einem Warentransport zu bedienen angefangen hatten, auch für die ganze Strecke an dieselbe gebunden sein sollten.

¹⁾ Nach einem Bericht der Roddeputierten v. J. 1596 war erst im Frühling dieses Jahres unter vier Ballenführern, die mit ihren Gütern auf einer Rodstätte zusammengestoßen waren, wegen des Verfahrens ein derartiger Streit ausgebrochen, daß einer von den vieren auf dem Platze geblieben

Gegen diese den freien Verkehr doch allzusehr einschränkenden Vorschläge der offiziellen Vertreter der Augsburger Handelswelt wandte sich nun aber mit aller Schärfe ein guter Teil der Augsburger Kaufleute unter Führung Daniel Stenglins und Bernhard Schefflers und erwirkte durch seine energischen Vorstellungen beim Augsburger Rat wenigstens eine teilweise Zurückweisung der rückschrittlichen Forderungen der Roddeputierten. Da die geklärten Anschauungen dieser freihändlerisch gesinnten Augsburger Handelsherren über den innigen Zusammenhang zwischen möglichst freien Einrichtungen des Verkehrswesens und erfolgreichem Handelsbetrieb in einem wohlthuenden Gegensatz zu den verzopften Ansichten der Roddeputierten stehen, so sollen dieselben in folgendem etwas näher beleuchtet werden.

Gegenüber dem ersten Vorschlag der Deputierten, daß die Zahl der in eine Condotta aufzunehmenden Wägen 25–30 nicht überschreiten dürfe, beriefen sich Stenglin und Genossen zunächst auf den im Handel allgemein gültigen Grundsatz, daß dem Kaufmann wie beim Einkaufen seiner Waren bezüglich der Menge so auch beim Verschicken derselben kein Maß und Ziel gesetzt werden dürfe. Sodann wiesen sie darauf hin, daß unter den jetzt hantierenden Gutfertigern erfahrungsgemäß mancher mit 50 und mehr Wägen bald aus dem Lande zu kommen wisse als ein anderer mit 20 Wägen, daß man also mit der Einschränkung der Wagenzahl nur die Unerfahrenheit und Bequemlichkeit unter den Ballenführern prämiere. Endlich warfen sie die gewiß nicht unberechtigten Fragen auf, ob sich die Ballenführer, die künftig nur 25–30 Wägen in einer Condotta führen dürften, mit ihrer Familie auch noch ernähren könnten, und ob sich die nicht unter der Jurisdiktion des Augsburger Rates stehenden auswärtigen Gutfertiger, wie die von Landsberg, Schongau, Füssen etc., auch einem solchen neuen, für sie schädlichen Statut gutwillig unterwerfen würden. Was die letztgenannten Besorgnisse betrifft, die von den damaligen Verteidigern der Gewerbefreiheit in Augsburg offenbar in sehr grellen Farben geschildert wurden, so erwiesen sich dieselben nach Annahme des Vorschlags der Roddeputierten durch den Augsburger Rat in der Folgezeit nur zum Teil begründet; denn es ist uns wohl von einer Beschwerde der Nahrung der

Augsburger Ballenführer aus dem Jahre 1611,¹⁾ aber von keiner Opposition der auswärtigen Gutführer gegen das neue Statut in den Akten des Augsburger Rodwesens etwas überliefert. Dagegen rächte sich die Verletzung des kaufmännischen Grundsatzes von der unbeschränkten Freiheit des Einkaufs wie der Verschickung der Handlungsgüter insofern, als die Versendung von solchen auf der Rod in den folgenden Jahrzehnten, wie bereits oben bemerkt, in ganz auffallendem Maße abnahm und das Rodwesen damit in immer größeren Verfall geriet. Als deshalb Kaiser Leopold I. im Jahre 1668 „zur Hebung des seit geraumer Zeit in tiefen Abgang geratenen Rodfuhrwesens durch Tirol“ unter andern Anordnungen auch die traf, daß jede Anzahl von Kaufmannsgütern, seien es auch 1000 und mehr Zentner, hinfort auf einer Condotta befördert werden dürften, mußte der Rat von Augsburg wohl oder übel seine einschränkende Bestimmung vom Jahre 1597 bezw. 1611 wieder aufheben und der Meinung der Opponenten vom Jahre 1596, die der natürlichen Entwicklung des Verkehrs keine Schranken auferlegt wissen wollten, nachträglich beipflichten.

Hatte das Augsburger Stadttregiment inbezug auf die Größe der Condottas ganz dem System der obrigkeitlichen Bevormundung gehuldigt, so stellte es sich gegenüber dem zweiten Vorschlag der Roddeputierten, demjenigen den Gebrauch der eigenen Achse ganz zu verbieten, der einmal seine Güter auf die Rod gebracht habe, auf einen vermittelnden Standpunkt. Daniel Stenglin und Genossen hatten, um die Absurdität des Vorschlags der Liedel, Pfeifermann etc. darzutun, in ihren Schriften zunächst darauf aufmerksam gemacht, daß in Italien die Achsfuhr des Wassers halber überhaupt nicht gebräuchlich sei, sondern daß alle von Italien herauskommenden Güter eo ipso von Venedig aus auf die Rod gegeben würden. Die tatsächliche Folge der Annahme des Liedel - Pfeifermannischen Vorschlags würde also die sein, daß überhaupt keine Güter mehr auf die Achsfuhr gebracht werden könnten, ein Zustand, der nicht nur allen seit Jahrhunderten aufgerichteten Rodordnungen, sondern überhaupt allem gesunden

¹⁾ Vergl. die gehors. Bericht und Gutachten der von einem Ers. Rath verordneten auf der Deputirten des Rodwesens und der gemeinen Wollhändler beliegende Wechselschriften vom 11. Juli 1611.

Menschenverstand schnurstracks widersprechen würde. Denn wegen des handgreiflichen Nutzens, den der Gebrauch eigener Achsfuhr sowohl für die einheimische Handelswelt als auch für die Rodfuhrleute von je gehabt habe, sei dieselbe auf allen Rodstätten zugelassen, ja von der oberösterreichischen Regierung bisher sogar noch begünstigt worden. Die Zoll- und Mauterträge letzterer wüchsen nämlich in demselben Maße, als die fremden, durch Tirol handelnden Kaufleute die eigene Achse gebrauchten; den Rodfuhrleuten komme das Achsfahren aber insofern zu nutze, als sie von jedem Wagen seitens der Kaufleute eine besondere Rekompens erhielten. Den Hauptnutzen von der Achsfuhr habe aber immer die Augsburger Kaufmannschaft selbst. Erstens würden die Waren, z. B. Spezereien, Südfrüchte, Weinbeeren, Malvasier, deren „Verliegenbleiben“ für den Kaufmann besonders nachteilig sei, verhältnismäßig rasch und ohne Schädigung ihrer Güte an Ort und Stelle gebracht; zweitens würde die Rod, die vor allem Rohstoffe für die Gewerbe, wie Wolle und Baumwolle, befördere, durch die Beförderung der Nahrungs- und Genußmittel sowie feinerer Gewerbeerzeugnisse mittelst der Achsfuhr entlastet und zur Bewältigung des Transportes von Massengütern erst in den Stand gesetzt. Es sei notorisch, daß einerseits jetzt weit mehr Güter als vor Jahren auf die Straßen kommen, daß es andererseits wegen Mangels an Vieh, der sich teils aus der jetzt noch anhaltenden Teuerung, teils aus der noch vor kurzem herrschenden Infektion erkläre, in Tirol an den nötigen Rodfuhrleuten fehle. Wenn also ein Kaufmann seine Güter nicht verfaulen, sondern zur rechten Zeit auf die Märkte und Messen bringen lassen wolle, so müsse er der Achsfuhr sich bedienen und könne dabei auch den von den Rodfuhrleuten geforderten, oft ziemlich hohen Überlohn nicht ansehen.

Durch die Darlegung dieser Gründe wurde der Augsburger Rat bewogen, das von den Roddeputierten gestellte Verlangen, den Gebrauch eigener Achsfuhren von Italien heraus ganz zu verbieten, abzuweisen und in dem 5. Artikel der neuen Rodordnung die wechselweise Benützung der Rodfuhr und der Achsfuhr wie bisher, doch unter der Beschränkung zu gestatten, daß derjenige Handelsmann, der durchaus die Rod gebrauchte und dabei

von einem der eigenen Achse vorübergehend sich bedienenden Kaufmann auf einer Rodstätte eingeholt werde, das Recht habe, diesem Hintermann um drei Rodstätten vorauszufahren. Ob diese offenbar schwer zu kontrollierende Bestimmung in der Folgezeit wirklich durchgeführt wurde, darüber liegen in den Rodwesen-Akten des Augsburger Stadtarchivs keinerlei Nachrichten vor. Auf jeden Fall war aber der praktische Erfolg dieser Maßregel ein sehr problematischer, da gerade zu Beginn des 17. Jahrhunderts die Verschleppung der Rodfuhren, wie schon oben bemerkt, immer größere Dimensionen annahm.

Die letzterwähnte Tatsache führte im Jahr 1611 zu einem letzten Versuch der Anhänger des alten Transportsystems, mit Hilfe obrigkeitlicher Bestimmungen den freien Verkehr möglichst zu unterbinden, d. h. in dem gegebenen Fall das Herausrodern der Kaufmannsgüter aus Italien mittelst eigener Diener der Handelsleute zu verhindern. Am 26. April 1611 stellten nämlich die Roddeputierten an den Augsburger Rat das Ansuchen, daß die Rodordnung vom Jahre 1597 wegen der inzwischen merklichen Veränderungen im Wollhandel — seit mehreren Jahren wurden große Mengen von Wolle aus den Niederlanden und Frankreich statt aus Venedig herbeigeschafft und dadurch der Verdienst der Gutfertiger sehr geschmälert — in mehreren Artikeln deklariert und gemehrt werden solle, um vor allem den gerechten Beschwerden der Gutfertiger abzuweichen. Den letzterwähnten Punkt griffen nun 23 Augsburger Kleinwollhändler, die durch das Gebundensein der ihre Waren transportierenden Gutfertiger an die beiden Straßen durch Tirol gegenüber den nur die kürzere Straße durch das Katober fahrenden Großhändlern bedeutend im Nachteil waren, mit Begierde auf, indem sie am 28. Mai 1611 an den Rat von Augsburg die dringende Bitte richteten, den fünf Wollhändlern Augsburgs, die zur Verführung ihrer Wolle aus Italien eigene Diener gebrauchten¹⁾, künftig solches zu verbieten und dieselben

¹⁾ Die Namen dieser fünf Großhändler Augsburgs aus jener Zeit sind:

Franz Murauer, Balthas. Lorenz, Jakob Nepperschmid, Lukas Fischer und Zach. Scheffler. Die beiden ersteren erklärten sich auf das Ansuchen des Stadtrates bereit, auf eigene Diener beim Transport ihrer Güter zu verzichten und sich dem Rodwesen zu untergeben; die drei letztgenannten jedoch, die z. T. selbst als Deputierte über das Rodwesen gesetzt waren, „verharrten auf ihrer Opinion.“

anzuweisen, sich gleich den gemeinen Wollhändlern bei ihren Warentransporten der Gutfertiger zu bedienen oder, wenn diese Abschaffung der eigenen Diener der Großhändler nicht stattfinden sollte, den Kleinhändlern zu gestatten, daß ihrer zwei oder drei zusammenstehen und sich einen eigenen Diener zur schnellen Lieferung ihrer Wolle aus Venedig halten.

Begründet war diese Bitte der kleineren Augsburger Wollhändler in folgender Weise: Die Gutfertiger müssen unter den jetzigen Umständen oft viele Wochen, ja Monate auf ihre Unkosten zu Venedig liegen, bis sie eine völlige Conduita erlangen, und beschwerten sich deshalb mit Recht über die Beeinträchtigung ihrer Nahrung durch die Großwollhändler; 2) die kleineren Wollhändler, die sich für ihre Transporte eine eigenen Diener halten können, werden durch die rasche Beförderung der Wolle der Großhändler in ihrem Geschäfte insofern geschädigt, als letztere die rasch wechselnden Konjunktoren im Wollhandel durch rechtzeitigen Kauf und Verkauf besser ausnützen können als die ersteren, die mit ihrer Wolle kaum zweimal des Jahres aus Italien herauskommen. Obwohl nun die Großwollhändler in ihrer Replik auf dieses höchst merkwürdige Ansuchen der gemeinen Wollhändler Augsburgs darauf hinwiesen, daß die von den Wollhändlern eingebildete Intention, die sowohl dem gemeinen Gebrauch und Lauf der Kommerzien als auch dem 11. Artikel der 1597er Rodordnung zuwider sei, mit nächstem mit nicht geringem Spott der Ausländischen wieder aufgehoben werden müsse, und den Kleinen den Rat erteilten, um die Konkurrenz mit den Großen zu bestehen, dahin zu trachten, daß den Gutfertigern in der Rodordnung eine Präklusivfrist für die Lieferung ihrer Wolle aus Italien gesetzt werde, so erachtete der Rat von Augsburg in seinem Dekret vom 12. Juli 1611 „zu Fürkommung aller Ungelegenheiten und Unordnungen und zu Erhaltung des wohlangeordneten Rodwesens für das bequemste Mittel, daß die eigenen Diener beim Herausführen der Wolle aus Italien gänzlich abgeschafft und alle Wollhändler der bestellten Gutfertiger sich zu gebrauchen angewiesen werden.“

Mit diesem Ratsdekret war „die Freiheit der Commerzien, darob nervus rei publicae haftet“, wie Daniel Stenglin und Genossen

in ihrer Gegenschrift vom 26. September 1596 gegen die famosen Vorschläge der damaligen Roddeputierten richtig bemerkt hatten, fast ganz aufgegeben, den Augsburger Wollhändlern das negotium und die Straße gesperrt, dafür aber den fremden und ausländischen Kaufleuten die Freiheit an die Hand gegeben.

Eine solche Einschränkung der Handelsfreiheit, wie sie der Rat von Augsburg mit seinem Dekret vom 12. Juli 1611 statuiert hatte, konnte unmöglich von langer Dauer sein; dieselbe ist denn auch schon im Jahr 1627, also nachdem noch nicht ein halbes Menschenalter seit ihrer Aufrichtung abgelaufen war, wieder beseitigt worden. Das Lehrreichste bei dieser Selbstkorrektur der handelspolitischen Maßnahmen des Augsburger Rates ist nun aber das, daß die Urheber des Ratsbeschlusses vom 12. Juli 1611 zugleich die eifrigsten Befürworter seiner Wiederaufhebung waren. Am 9. Januar 1627 richteten nämlich die Wollhändler Augsburgs an einen Ers. Rhat das unterth. Anlangen, wiederum eigene Diener zu Herausführung ihrer Wolle von Venedig halten zu dürfen. Da die Begründung dieses Schriftstückes nach den vorhergegangenen diametral entgegengesetzten Bemühungen der biederen Wollhändler auf ein besonderes Interesse Anspruch machen dürfte, so sei dieselbe unter Hinweglassung alles Nebensächlichen hier dem Wortlaut nach mitgeteilt:

.....
 „Gleichwie aber ein solches (scil. die Abschaffung eigener Diener beim Wolltransport) deren damalen schwebenden zeit und läuff halber erfolgt ist, also könden E: Gestr., günst. u. gnäd. H. etc. wir in unterthenigkeit nicht verhalten, daß es hierinnen eine große mutation und enderung gewinnen, dergestalt und also, daß, wie man sich vor diesem der ordenlichen Rodstraßen mit spedierung der wollen durch die Fürstliche Grafschaft Tyrol gemeiniglich gebraucht hat, bei jetzigen zeiten und läufften maistentails der straß über Salzburg bedienen thut.¹⁾

¹⁾ Der Weg über Salzburg, also über Tarvis, Villach, Friesach oder Spittal, Radstadt und Werfen wurde laut der Wechselschriften der Roddeputierten und der übrigen Augsburger Wollhändler im Jahr 1611 schon anfangs des 17. Jahrhunderts von einzelnen Augsburger Kaufleuten statt der beiden Tiroler Straßen benützt. Schon damals klagten dieselben über die größeren Unkosten (bei 2 fl. mehr auf jeden Zentner als durch Tirol) dieses Transportes gegenüber dem Transport durch Tirol.

Demnach aber hiedurch die in wohlgedachter Grafschaft Tyrol wohl und reiflich erwogene Rodordnung gar bald in abgang gebracht, hernach aber ohne merklichen unkosten nicht wiederumb aufgerichtet werden möchte, in betrachtung, daß die Rodfuhrleut bei abnemung der rodfahren ihre roß und vieh, so sie derentwegen halten, verkaufen und allein ihrem feldbau abwarten, auch wann schon bisweilen etwas von güetern bei ihnen ankäme, dieselbige aus ungeduld ferner nicht als wie bisher verführen wurden, vermaiten wir ein nützlichcs mittel zu sein, wann den hiesigen wollhändlern sowohl als vor diesem zu herausführung ihrer wollen eigene diener vergunt und zugelassen wurden, und solches neben anderen erheblichen Ursachen auch darumb, die weil nicht allein angeregte Rodstraß durch die Grafschaft Tyrol wiederumb in mehreren gebrauch gebracht, sondern auch ein jeder wollhändler seine woll vil fürderlicher als durch die bestellte guetfertiger (welche manchmal mit notwendigem gelt auf der straßen nicht fürsehen, auch bisweilen ohnfließige knecht haben) zu handen bringen, auch sein dargeschossenes gelt des jahrs über desto öfter umbkehren und zu nutzen anwenden köndte, da er sonsten der guetfertiger halber seine war mit seinem großen schaden oft manchesmal lange zeit entraten muß. Dieweilen dann noch über das jetziger zeit die straßen nach Salzburg mit guetern sehr überhäuft, aber gar zu lang unterwegs verliegen bleiben, auch dannenher der saum um etliche gulden mehr als auf der Rod kosten thut, also gelangt an E: Gestr. Gn. und großgünst. herrn etc. unser sambtliches unterth. anrufen und bitten, die geruhen bei solcher gestalt und damit die wollhandlung bei hiesiger Statt nicht noch mehr ab-, sondern vielmehr zunehme,¹⁾ gnädig und günstig zuzulassen, daß wir uns gleich als wie vor obangeregtem Dekret (doch denjenigen, so sich der bestellten guetfertiger gebrauchen wollen, unpräjudicierlich) zu herausführung unserer wolle von Venedig hinfürters wiederumb eigener Diener gebrauchen mögen. Dadurch wird gemeine woll-

¹⁾ Nach dem Bericht der gemeinen Wollhändler vom 28. Mai 1611 war die Zahl der Augsburger Wollhändler im Jahr 1611 nur noch halb so groß wie diejenige am Ende des 16. Jahrhunderts.

handlung befördert, der wohlbestellten Rodordnung nichts adrogiert.“ (Unterschriften von den 14 Wollhändlern Augsburgs jener Zeit.)

Der Rat von Augsburg beschloß am 14. Januar 1627 gemäß dem Anlangen der Wollhändler „die Admittirung aigner Diener zu Herausführung ihrer Wollen von Venedig“, und so war denn wenigstens der ärgste Mißgriff des Augsburger Rates auf handelspolitischem Gebiet zu einer Zeit wieder gut gemacht, in der die Anspannung aller wirtschaftlichen Kräfte dem süddeutschen Handelsemporium noch einige Aussicht auf die Bewahrung seiner hervorragenden Stellung in dem damaligen Welt-handel bot. Augsburg hat sich diese Sonderstellung unter den süddeutschen Handelsplätzen im Zeitalter des Dreißigjährigen Krieges bekanntlich nicht zu bewahren vermocht, sondern ist im Verlauf dieses unheilvollen deutschen Bürgerkrieges von seiner stolzen Höhe so tief herabgesunken wie wenige deutsche Städte von ähnlicher Bedeutung.

Gewiss haben die widrigen Schicksale der Lechstadt während des großen Krieges diesen wirtschaftlichen Niedergang zum guten Teil herbeigeführt. Aber angesichts der fast unglaublichen Blößen, welche sich das Regiment der Stadt auf dem handelspolitischen Gebiet vor dem Ausbruch des großen Kampfes gegeben hat, wird wohl kaum ein Zweifel darüber bestehen, daß Augsburg auch ohne die unglücklichen Ereignisse des Dreißigjährigen Krieges seine gebietende Stellung unter den großen Handelsplätzen Deutschlands verloren hätte. Das damalige Augsburger Stadtre Regiment wußte in dem sich eben anbahnenden Verkehrswesen der Neuzeit die großen Richt- und Zielpunkte, die auf dem weiten, labyrinthisch verzweigten Meer menschlicher Handelstätigkeit allein Steuer und Kompaß bilden, nicht herauszufinden, sondern blieb vielmehr bei seinen handelspolitischen Maßnahmen stets in sklavischer Abhängigkeit von den jeweiligen Meinungen der Augsburger Kaufmannschaft. Da der letzteren aber nach obigen Darlegungen im großen und ganzen eine tiefere Einsicht in das Wesen der Volkswirtschaft mangelte, so mußte das von dem Augsburger Rat eingeschlagene Verfahren zu den ärgsten Mißgriffen in der Handelspolitik Augsburgs und schließlich zum Ruin des einst so blühenden Handels der Stadt der Fugger und Welser führen.