

VIII.

**Zur Rechtsgeschichte der mittelalterlichen
Transportgenossenschaften.**

Von

Herrn Professor Dr. **Karl Haff**

in Lausanne.

Die Geschichte der Verkehrsgenossenschaften ist nicht nur für die Erkenntnis der Städteentwicklung, sondern auch für die Rechts- und Kulturgeschichte des Landes und für das Verständnis des starken Aufschwunges der Landgemeinden von nicht zu unterschätzender Bedeutung. Der Warentransport, von dem Schulte behauptet, daß er die größte, vom mittelalterlichen Handel überwundene Schwierigkeit darstellte¹⁾, wäre ohne die Genossenschaften nicht möglich gewesen.

Das Interesse an der Entstehungsgeschichte der Transportgenossenschaften ist in der neueren Literatur sehr rege. Börlin vertritt die Anschauung²⁾, daß die Transportverbände des Landes auf dorfgenosenschaftlichen Ursprung zurückzuführen sind und Peterka³⁾ vermutet, daß es sich bei den Verkehrsgenossenschaften um die „Nachfolge ursprünglicher markgenossenschaftlicher Berechtigungen handelt, die mit dem Aufkommen der Landeshoheit einer Aufrechterhaltung durch die landesherrliche Gewalt bedurften“. Demgegenüber behauptet v. Inama-Sternegg, daß sich auf den großen Routen des deutsch-italienischen Verkehrs eine besondere Organisation in den Rottfuhren herausbildete, zu deren regelmäßiger Übernahme die an den Straßen ange-

¹⁾ Schulte, Geschichte des m.a. Handels und Verkehrs I S. 667. —

²⁾ Börlin, Die Transportverbände und das Transportrecht der Schweiz im M.A., Zürich 1896, S. 11—16 u. 22: Die Dorfgenosenschaften sollen ein Monopol der Straßenbenutzung für den Transport besessen haben.

— ³⁾ Peterka, Das Wasserrecht der Weistümer, Prag 1905, S. 77.

siedelten Bauern durch die Grundherrschaft verpflichtet wurden.¹⁾ Ähnlich führen Schulte²⁾ und Müller³⁾ die Transportgenossenschaften auf die Grundherrschaften zurück. Müller meint, daß der Anstoß zur Bildung von Transportverbänden davon herrühre, daß die zu Spann- und Wagendiensten verpflichteten Grundholden diese Dienste innerhalb einer Gemeinde nach einer gewissen Ordnung verrichtet hätten. In der gleichen Zeitschrift veröffentlicht nun Stolz eine hauptsächlich gegen die Aufstellungen J. Müllers gerichtete Untersuchung.⁴⁾ Stolz betont, daß in Tirol nur sehr wenige grundherrschaftliche Gemeinden vorhanden waren. Bei dem dort herrschenden Streubesitze der Grundherren habe die Organisation der Dorf- und anderen Markgenossenschaften durch die grundherrliche Wirtschaft und Organisation weder in räumlicher noch in sachlicher Beziehung beeinflußt werden können.⁵⁾ Gegenüber der grundherrlichen Theorie J. Müllers die sowohl auf Bayern als auch auf Tirol Bezug hat, stellt Stolz einige allgemeine, ebenfalls als Theorie zu bezeichnende Sätze auf: Insbesondere behauptet Stolz, daß die Verleihung von Rotprivilegien ausschließlich seitens der Inhaber der landesfürstlichen Gewalt erfolgt sei und daß dieselbe „nur an ganze Gemeinden und Gerichte oder in Form einzelner Wagenrechte als allein für sich bestehende Lehensobjekte“ vorgenommen worden sei. Im Gegensatz zu diesen mehr oder weniger generalisierenden Aufstellungen steht die vorsichtige Fassung von U. Stutz, der, wie die folgende Untersuchung zeigen wird, als einziger der vielgestalteten Entwicklung gerecht geworden ist.⁶⁾

1) v. Inama-Sternegg, Deutsche Wirtschaftsgeschichte Bd. 3 T. 2 S. 338. — 2) Schulte a. a. O. S. 404. — 3) J. Müller in Vierteljahrsschr. f. Sozial- u. Wirtschaftsgesch. 1905 S. 374 u. 375. — 4) Vierteljahrsschr. f. Sozial- u. Wirtschaftsgesch. 1910 S. 200 ff. — 5) Stolz a. a. O. S. 200 u. 243. — 6) U. Stutz, Rechtsgutachten in Sachen der Rheingenossenschaft, Freiburg 1900, S. 10: „Das Rheingenossenrecht war eben älter als sein Regal. Man mag in ihm den Rest einer Mark- oder Almindnutzung sehen, oder an königliche Bannung zugunsten der rheingössischen Familien denken, oder seinen Ursprung im Hofrechte suchen.“

I. Die Transportpflicht gegenüber dem Staate.

v. Inama-Sternegg, welcher die Grundherrschaft schon zur Frankenzeit als den Hauptverkehrsvermittler auffaßt, muß doch anerkennen, daß die Leistung der *angariae* und *paraferedi* in der fränkischen Periode noch immer nicht ausschließlich grundherrlichen Charakter hatte, sondern auch im Dienste des öffentlichen Verkehrs in Anspruch genommen wurde.¹⁾ Im Gegensatz zu den *angariae*, welcher Ausdruck für Lasttiere überhaupt gebraucht ist, werden unter den *feredi* und *paraferedi* die für schnelle Beförderung, z. B. für die Reise des Königs und der *missi* verwendeten Tiere²⁾ verstanden.

Es war allgemeine Untertanenpflicht, den König samt seinem Gefolge sowie seine *missi* zu fahren und den Transport des Heeres zu unterstützen.³⁾ Außer den zum Krongut gehörenden *mansi* waren auch die *mansi* der kirchlichen Grundholden und jene der Freien dem Könige zur Transportleistung verbunden.⁴⁾

Schon die fränkische Zeit kannte eine in manchen Zügen an das Rottwesen des MA. erinnernde Ordnung, in welcher diese öffentlichen Dienstleistungen zu vollziehen waren. Das *Capitulare de villis* bringt Vorschriften, welche auf die Transportpflicht gegenüber der Person des Königs und seinem

¹⁾ v. Inama-Sternegg, Deutsche Wirtschaftsgeschichte² I S. 203 ff.: „Dienste mit Pferd und Wagen (*angariae* und *perangariae*), geleistet von den Freien zu öffentlichen Zwecken“, ferner a. a. O. S. 603. — ²⁾ Vgl. Boretius II 93 Z. 38 ff. aus *capitulare missorum*: „*recipi debeant per singula ministeria ab eo directi legati; unde eis administrantur obsequia, unde paraveredi*“. — ³⁾ Vgl. *Capitulare de villis* Boretius I S. 85 c. 30, ferner Boretius I S. 305 Z. 45, II 85 Z. 25 ff., 88 Z. 6 ff. und 93 Z. 38 ff. Das skandinavische Recht kennt ebenfalls schon frühzeitig eine als allgemeine Untertanenlast sich darstellende Transportverpflichtung gegenüber dem König. Über die Bedeutung dieser *skydsfærd*-Dienste für den Verkehr im Binnenlande und das im Anschluß daran ausgebildete moderne Verkehrswesen siehe Birkeland in *Smaaskrifter tilegnede* A. F. Krieger S. 19 ff., auch Haff, *Dänische Gemeinderechte* I S. 92 u. 93. — ⁴⁾ Vgl. Boretius I S. 211 Z. 36 ff. (aus einem Briefe Karls des Großen an seinen Sohn): „*et paraveredos accipiant non solum super liberos homines sed etiam in ecclesias dei*“, ferner Boretius I S. 305 Z. 45.

Heere Bezug haben¹⁾): volumus unde servire debent ad opus nostrum, ex omni conlaboratu eorum servitium segregare faciant, et unde carra in hostem carigare debent, similiter segregent, tam per domos et per pastores, et sciant quantum ad hoc mittunt.

Aus den Worten „similiter segregent tam per domos et per pastores et sciant quantum ad hoc mittunt“, muß geschlossen werden, daß die königlichen Maier eine bestimmte Übersicht über die Leistungsfähigkeit der zum Haupthofe gehörigen mansi zu entwerfen hatten. Unter der Bezeichnung „domus“ der Stelle können nicht die casae des im Hofbereiche befindlichen Dienstvolkes gemeint sein, sondern es müssen hierunter die zum Haupthofe zins- und dienstpflichtigen mansi serviles bzw. mansi ingenuiles verstanden werden. Mit dieser Auffassung stimmt das *Breviarium rerum fiscalium* überein, denn es wird hier auf die einzelnen dienstpflichtigen mansi eine ganz bestimmte Zahl von Lasttieren angesetzt.²⁾ Auch ein Kapitular Ludwig II. v. J. 850 spricht von einer gewissen Ordnung, welche bei der Leistung der Transportdienste einzuhalten sei.³⁾

Im M.A. wurde vielfach daran festgehalten, daß der König von den Untertanen *angariae* und *feredi* zu fordern berechtigt sei. Dies beweisen am besten die zahlreichen von den Königen erteilten, auf die Freiheit von *angariae* und *parfredi* lautenden Königsurkunden. Im späteren M.A. haben sich noch Überbleibsel dieser alten Königsdienstpflichten erhalten. Die in den Weistümern erwähnten Verbindlichkeiten zur Stellung von Heerwägen⁴⁾ an die Grafen und deren

¹⁾ Boretius I S. 85 Z. 35 ff. — ²⁾ Vgl. Boretius I S. 252 Z. 10 ff. u. 24 ff. Hiernach stellen von den 23 mansi serviles 5 jedes Jahr zwei Ochsen und reiten wohin es gefordert wird; 2 mansi stellen zusammen nur einen Ochsen für Militärzwecke. — ³⁾ *Capitulare comitibus Papiae*. Boretius II 85 Z. 27 ff.: „de quibus rebus aut facultatibus huiuscemodi sumptus et apparatus legationi designatae delegatus sumebatur antiquitus aut a quibus personis exigebantur parvareda, ut et nostro tempore idem ordo servetur nec ad alias res aut personas usus iste retorqueatur.“ Vgl. ferner Boretius II 88 Z. 6 ff. — ⁴⁾ Grimm, Weistümer V 498, 28: „mit reiszewagen und pferden, harnisch und gewer gehorsam sein“. Dazu weiter unten S. 500, 39. Ferner z. B. VI 24, 8; 193, 23; Tiroler Weistümer II 107, 18 u. a. m.

Stellvertreter sind in der Regel auf die dem Staate gegenüber begründeten Transportpflichten der früheren Zeit zurückzuführen. Träger dieser Lasten sind im späteren M.A. nicht mehr die Besitzer der einzelnen mansi, sondern die Genossenschaften, welche durch ihre Organe für den Transport Sorge trugen und die Kosten auf die einzelnen Genossen zu reparieren pfligten. Es kehrt der Grundsatz wieder, daß zu derartigen Leistungen ähnlich wie zu den Schutzuntertänigkeitsabgaben¹⁾ die Kleinbegüterten in gleicher Weise wie die Großbegüterten beizutragen haben.²⁾

II. Die Transportpflicht gegenüber den Grundherren.

Die Klöster legten auf die Befreiung von Wegabgaben, Brückenzöllen und Schiffsabgaben schon in der vorkarolingischen Zeit großen Wert.³⁾ Es muß also die Herbeischaffung der in den Klöstern benötigten Waren wenigstens zum Teil von diesen selbst vorgenommen worden sein. Das wird denn auch durch die *lex Baiuvariorum* bestätigt⁴⁾ und ist noch im *Breviarium rerum fiscalium* deutlich ausgesprochen.⁵⁾ Befreiungen von Verkehrsabgaben kehren insbesondere seit der karolingischen Zeit gerade zugunsten der geistlichen Grundherrschaften immer häufiger wieder. So wurde dem Kloster Kempten von Kaiser Ludwig im Jahre 837 das Recht verliehen, daß es 6 Wagen nach Hall und wieder zurück abgabefrei schicken dürfe. Aus den Worten „tam in eundo quam in redeundo“⁶⁾ geht deutlich hervor, daß das Kloster diese seine 6 Wagen durch die eigenen Leute bis nach Hall und von da aus mit Salz beladen wieder

¹⁾ Vgl. Grimm, *Weistümer* VI S. 297, 7, *Tiroler Weistümer* II 101, II 107, 18. — ²⁾ Grimm, *Weistümer* V S. 498, 28 mit 500, 39; VI 13, 2; 47, 11; 48, 6. — ³⁾ Vgl. *Diplomata Dagoberti* MG. *Diplomat. Imp.* I S. 141 Z. 23: Das beschenkte Kloster soll nicht mehr entrichten: „the-loneos vel navigios portaticos, rivaticos rotaticos . . chespetaticos, pulveraticos . . saumaticos“. — ⁴⁾ *L. Baiuwar.* I 13: de colonis vel servis ecclesiae qualiter serviant . . Parafretos donent, aut ipsi vadant ubi eis iniunctum fuerit. Angarias cum carra faciant usque 50 lewas, amplius non minentur. Dazu v. Inama-Sternegg a. a. O. I² S. 602ff. — ⁵⁾ Boretius I S. 252. — ⁶⁾ *Monumenta boica* 31a S. 80; ähnlich a. a. O. 31a S. 94 und 129.

zurückschaffen ließ. In der Zollbefreiung, welche Lothar I. dem Kloster Hornbach gewährte, ist ausdrücklich gesagt, daß „die Leute des Klosters überall wohin sie innerhalb der Grenzen des Reiches mit Schiffen oder Wagen oder Saumtieren kommen“ von Zöllen und Wegabgaben befreit sein sollen.¹⁾ Auch eine Freiheit des Klosters Tegernsee hat ähnlichen Inhalt.²⁾ Erleichtert wurden diese Transporte, wie Stolz aus dem ältesten Tegernseer Urbar und anderen Urbaren des früheren Mittelalters nachweist, dadurch, daß die an der Handelsstraße von der Grundherrschaft erworbenen Bauhöfe zur Transportleistung herangezogen zu werden pflegten.³⁾ Auch andere Nachrichten, so der von Stolz mit Erfolg verwertete *liber fundationum* des Klosters Scheyern u. a. m. bestätigen dies. Die geistlichen Grundherrschaften hatten noch im M. A. eine mehr oder weniger ausgeprägte Organisation ihres Transportes. Sie besaßen insbesondere auch auf den Flüssen und Seen eigene Schiffe. Nicht zustimmen kann ich Börlin⁴⁾, welcher meint, daß ähnliche Zustände im späteren M. A. nicht mehr anzutreffen seien. Wir beobachten auch hier und zwar in verschiedenen Gegenden die Erscheinung, daß die Maierhöfe und die hierzu dienstpflchtigen Bauern die Verkehrsbedürfnisse der Grundherren zu befriedigen hatten.⁵⁾ Nur ist eine Organisation des Verkehrs wie bei den geistlichen Grundherrschaften des früheren M. A. in der Regel nicht anzutreffen.

Ein neuer Faktor tritt jetzt in Erscheinung, die Transportgenossenschaften. Es ist zu untersuchen, in was für einem Verhältnis die grundherrlichen Höfe zu den am Ende des M. A. zu beobachtenden Transportgenossenschaften standen. Nach der von mir im Füssener Magistratsarchive

¹⁾ *Monumenta boica* 31 a S. 77 u. 78. — ²⁾ *Monumenta boica* VI S. 175 u. 176: „*et ubicumque eorum naves sive carri vel saumarii advenerint absque thelonei transeant exactione.*“ Über die Schiffe der geistl. Grundherrschaften vgl. auch M. G. Dipl. Karoling. I Nr. 192 v. J. 800. — ³⁾ Stolz a. a. O. S. 203 ff. — ⁴⁾ Börlin a. a. O. S. 11. — ⁵⁾ Grimm, *Weistümer* III 629, 5 v. J. 1412: „ob unser herr des begert, so soll der maier ihm ein fart im jar thon nach welschem wein, wenn den unser herr kauft von München oder von Augspurg uf sein selbste zörung mit vier pferden“, III 668, 8 v. J. 1440 u. *Tiroler Weistümer* I 134, 21.

aufgefundenen und als Miszelle zum Abdruck gebrachten¹⁾ Rott- und Zollordnung des Bischofs von Augsburg vom Jahre 1428 bestand zwischen den Bürgern der bischöflichen Stadt Füssen einerseits und den dem Bischof von Augsburg zinspflichtigen Bauern von Rieden und Roßhaupten²⁾ andererseits ein Streit hinsichtlich des Transport- oder Rottrechtes auf der Straße von Füssen über Rieden, Roßhaupten und Oberdorf nach Kaufbeuren. Der Bischof schreibt vor, daß der bischöfliche Maierhof in Füssen ein Vorrecht zum Transport der in seiner Stadt Füssen eintreffenden Waren und anderen Kaufmannsgüter vor allen anderen haben und behalten soll wie seither.³⁾ Nach dem Maierhofe sollen die Ackerbürger von Füssen „die ersten sein sölich güt ze laden und füro ze füren“. Die Bauern von Rieden kommen erst an die Reihe, „wenn aber überigs güt da were“ und nach den Riedern sollen die der Stadt zunächst gelegenen Gotteshausleute von Schwangau und dann die übrigen, nicht die Roßhaupter allein ein Rottrecht haben. Die Fremden hingegen müssen den Füssenern, wenn sie Waren in Füssen aufladen wollen, einen „Rodpfennig“⁴⁾ geben.

Die Anschauung von Stolz, daß eine grundherrschaftliche Beziehung nicht als Ursprung und geschichtliche Basis der Rottprivilegien angesehen werden kann⁵⁾ bedarf hiernach einer Modifikation. Im vorliegenden Falle hat der Landesherr nicht den Landgemeinden, sondern seinem Maierhofe in Füssen und nach diesem seiner Stadt Füssen ein Rottvorrecht

¹⁾ Unten Urk. Nr. 1. — ²⁾ Rieden ist nahe bei Füssen gelegen, während Roßhaupten ungefähr 5 km weiter von Füssen entfernt ist, als Rieden. Die Besitzverhältnisse der Bauern von Rieden waren nach dem bischöfl. Urbar v. J. 1316 günstiger als die der Roßhaupter Gotteshausleute. Die Abgabe, welche die 20 Hufen in Rieden an den Bischof zu entrichten hatten, betragen von der einzelnen Hufe nur 5 Schilling Pfennig, während von jeder der Hufen in Roßhaupten 9 Schilling und 8 Pfennig abzuführen waren. (Vgl. Monumenta boica Bd. 34^b S. 368 u. 369.) Baumann (Geschichte des Allgäus Bd. 2 S. 642) faßt die dem Bischof zinspflichtigen 20 Hufen in Rieden als freie Güter auf. M. E. ist dies nicht richtig, denn die Rieder haben zum bischöfl. Meierhof in Füssen gehört, so das Stadtrecht von Füssen bei Baumann a. a. O. II S. 332: Man sol och wissen, dass Phronter vnd Rieder hoerent in vnser maierhof. — ³⁾ Unten Urk. Nr. 1 der Miszelle. — ⁴⁾ Unten a. a. O. — ⁵⁾ Stolz a. a. O. S. 243.

bestätigt. Der Bischof war hierzu als Landesherr berechtigt und als Grundherr hatte er ein Interesse seinen Maierhof wirtschaftlich so günstig wie möglich zu stellen. Sehr bezeichnend ist ferner die Tatsache, daß der Bischof seinen „armen Leuten“ in Rieden gleich nach der Stadt Füssen ein Rottrecht einräumt, während er den Roßhauptern, woneben dem Hochstift auch das Kloster Füssen Grundbesitz hatte, kein derartiges Vorrecht verleiht. Die Roßhaupter Gotteshausleute sollen erst mit den Schwangauer Gotteshausleuten an die Reihe kommen.

Ähnliches kann ich für das Dorf Peiting am Lech¹⁾ nachweisen. Bereits im 15. Jahrhundert, zur Zeit der Abfassung des Ehehaftrechtes von Peitingau²⁾, wurden die von Italien kommenden Kaufmannsgüter auf dem Lech verfrachtet und als Frachtführer bzw. Flößer werden die Bauern von Peiting erwähnt.³⁾ Wohl in bezug auf diesen Verkehr wird dann in dem gleichen Ehehaftsrechte bestimmt, daß der Abt von Steingaden in mancher Beziehung die gleichen Rechte in Peitingau haben solle wie der Herzog von Bayern.⁴⁾ Im einzelnen führt das Ehehaftrecht dann aus: „so get des von Staingaden scheff auf dem wasser neben unser herrschaft scheff“.⁵⁾ Eine Erklärung findet diese Stelle aus einem Vertrage v. J. 1553, in welchem als Grundherren im Dorfe Peitingau sowohl der Herzog von Bayern als auch das Kloster Rottenbuch und ferner das Kloster Steingaden bezeichnet werden.⁶⁾ Das Nebeneinandergehen des herzoglichen und des Klosterschiffs auf dem Lech bedeutet also, daß die Maierhöfe des Klosters und des Herzogs hinsichtlich der Verfrachtung der Waren auf dem Lech ein gleiches Recht haben sollten. Hernach kamen ähnlich wie in Füssen erst die Bauern von Peiting — und das sullent dann die von Peytigo fueren auf wasser und auf dem lande.⁷⁾ Durch diese Ur-

¹⁾ Südlich von Schongau. — ²⁾ Grimm, Weistümer III S. 646 ff. (ca. 1435 entstanden). — ³⁾ Grimm, Weistümer a. a. O. S. 647, 5: „waz guets heraus gat aus dem Lürg, das soll gen Peytigo in die Lech sten an die Leute und das sulent dann die von Peytigo fueren auf wasser und auf dem lande“. — ⁴⁾ Grimm a. a. O. S. 653, 50. — ⁵⁾ A. a. O. S. 653, 50 Satz 2. — ⁶⁾ Lori, Geschichte des Lechrains 2 S. 323. — ⁷⁾ Grimm a. a. O. S. 647, 5.

kundennachrichten wird die Theorie Börlins und jene von Stolz, wonach lediglich die Dorfgemeinschaften¹⁾ oder die Gemeinden und ganze Gerichte oder einzelne Lehensgüter²⁾ im Besitze des Rottrechts gewesen sein sollen und eine grundherrschaftliche Beziehung als Ursprung der Rottprivilegien nicht angesehen werden darf, als zu weitgehend charakterisiert. Es kann sich aus der fränkischen Zeit ein altes Transportrecht einer Grundherrschaft erhalten haben, oder es konnte ein Grundherr, der zum Landesherrn geworden ist, aus wirtschaftlichen Erwägungen seinen Grundholden ein Transportvorrecht vor anderen Leuten einräumen.³⁾ Es darf nur nicht, wie Müller es tut, aus verhältnismäßig späten Nachrichten über Lehensrottgüter darauf geschlossen werden, daß die Rottorganisationen Bayerns und Tirols ganz allgemein aus grundherrlichen Anfängen entstanden sind.⁴⁾

III. Der Handelsverkehr.

1. Der einfache Verkehr.

a) Der Kaufmann als Händler und Transportunternehmer.

Der älteste Handel im rechtsrheinischen Teile Deutschlands wurde durch den Fremdkaufmann und nicht durch mercatores der Grundherren besorgt.⁵⁾ Wo die Grundherrschaft, wie im vorigen Abschnitt gezeigt wurde, am Transporte beteiligt war, geschah dies entweder um ihre eigenen Bedürfnisse zu decken oder aus ähnlichen Erwägungen, wie sie die Transportgenossenschaften des späteren M.A. leiteten, nämlich in der Absicht, an dem durch das Land flutenden

¹⁾ So Börlin a. a. O. S. 11—16 u. 22. — ²⁾ Stolz a. a. O. S. 243. —

³⁾ Vgl. hierher das Zugeständnis von Stolz a. a. O. S. 213: „Es wäre denkbar, daß der Bischof gerade den Leuten, welche auf Grund persönlicher Abhängigkeit oder als Besitzer gewisser zu diesem Zwecke verliehener Güter die Schifffahrt für die Bedürfnisse der bischöflichen Verwaltung zu besorgen hatten, gewissermaßen als noch weitergehende Entschädigung das Monopol auf Forderung aller anderen Flußtransporte übertragen wollte.“ — ⁴⁾ So Müller a. a. O. S. 375 u. S. 389 ff. Dagegen mit vollem Recht Stolz a. a. O. S. 245 ff. — ⁵⁾ Vgl. v. Below, Die Entstehung des Handwerks in Deutschland in Zeitschr. f. Sozial- u. Wirtschaftsgesch. 5 S. 140 ff., Rietschel, Markt und Stadt S. 33 ff., Schulte a. a. O. I S. 77 ff.

Verkehre durch Transportleistung soviel wie möglich zu verdienen. Die Formen des Handelsverkehrs änderten sich nur langsam. Die alte Sitte, daß der Kaufmann persönlich seine Waren begleitete, herrschte bis weit herein ins M.A. Die Bürger benutzten die in der Stadt ansässigen gewerbsmäßigen Transporteure. In Frankfurt und in Augsburg werden diese Leute bereits im 14. Jahrhundert als Bürger¹⁾ erwähnt, was beweist, wie unentbehrlich sie bereits geworden sind. Besonders häufig kehren in den Geleitsbriefen dieser Zeit Wendungen wieder, aus denen zu entnehmen ist, daß die Kaufleute den Transport ihrer Waren selbst und mit bekannten Fuhrleuten besorgt haben.²⁾ Oft wird, wenn von den Kaufleuten und ihrem Handel die Rede ist, der Ausdruck „varen und arbeiten“ gebraucht.³⁾ Hier ist immer noch an der Auffassung festgehalten, daß der Kaufmann seinen Warentransport begleitet. Schon um die gleiche Zeit wird in einem Geleitbriefe aber auch der *factores, procuratores nuncii et famuli* der Augsburger Kaufleute Erwähnung getan. Die Urkunde ist von dem damaligen Grafen von Tirol ausgestellt und gibt davon Kenntnis, daß schon am Anfange des 14. Jahrhunderts der Transitverkehr einen größeren Umfang angenommen hatte und daß diese Transporte nicht von den Kaufleuten selbst, sondern von deren Faktoren und Stellvertretern begleitet wurden.⁴⁾

¹⁾ Vgl. Karl Bücher, Die Bevölkerung von Frankfurt S. 406 und Meyer, Stadtbuch von Augsburg A. XIV, 117 Nachtrag des 14. Jhdts.

— ²⁾ Vgl. z. B. Meyer, U.-B. der Stadt Augsburg I S. 33 v. J. 1272: „eodem ubicunque in nostro dominio . . . cum suis mercimoniis vel negotiis aliis processerint in aquis et in stratis nostris, debemus defendere et tueri.“ Geleitbrief v. J. 1317 a. a. O. I S. 207: „daz si sicher leibes und gütes söln varen und arbeiten in unserm lande auf strazzen, wazzer und lande.“ — ³⁾ Meyer a. a. O. I S. 33, 254 (v. J. 1329), 289 (v. J. 1332), Lori a. a. O. 2 S. 74 v. J. 1376: dass sie mit andern unsern stätten hinz dem vorgemelten Hall nicht fahren und arbeiten solten, nur gehn München, als ander göst .. also geben und bestätten wir unsern obgenanten burgen zue Landsperg, dass sie wol fahrn mögen mit samt andern unsern stötten gen Reichenhall.“ — ⁴⁾ Meyer a. a. O. I S. 217: „et mercatores civitatis Augustensis . . . inspectisque variis utilitatibus et fructuosis profectibus qui in nostris terris et districtibus, ex eorum frequentatione et exercitatione mercimoniorum pervenerunt

b) Der Transport auf den Nebenstraßen.

Der Verkehr an den großen internationalen Handelswegen hat vor allem das Interesse der Forscher erweckt. Ich erinnere nur an die Arbeiten Börlins, Schultes, v. Inama-Sterneggs, Müllers und die soeben erschienene Untersuchung von Stolz. Es bleibt immer noch die Frage offen, wie sich der Transport auf den vom internationalen Verkehr nicht oder nur wenig berührten Nebenstraßen entwickelt hat. Das Fuhrwerk des Bauern, sei es für seine eigenen Zwecke oder im Dienste des Grundherrn, wird fast allein diese Wege benützt haben. Dazu kam ausnahmsweise das Saumroß des Händlers.¹⁾ Was geschah, wenn auf derartigen Wegen ausnahmsweise ein größerer Verkehr anfiel?

Der italienische Transitverkehr nach Augsburg bevorzugte die Straße rechts des Lechs und den Wasserweg, während der links vom Flusse gelegene Weg Füssen-Rieden-Oberdorf-Kaufbeuren weniger frequentiert war. Die von mir²⁾ im Auszuge beigegebene Urkunde erwähnt lediglich die von Augsburg ins Gebirg über den letzteren Weg gehenden Getreidetransporte.³⁾ Diese nicht regelmäßig wiederkehrenden Transporte sollen sich nach Angabe der Urkunde deshalb gemehrt haben, weil die Straße gebessert wurde. Besonders wichtig für die Transportgeschichte ist die weitere Mitteilung, daß der Getreideimport ins Gebirge auf der weiten Strecke von Augsburg bis Füssen „von einem dorf und wagen zu dem andern gelonet“ wurde. Im Folgenden wird sich zeigen, daß derart einfache Zustände an denjenigen Straßen, wo der internationale Transitverkehr durchflutete, nicht bestehen bleiben konnten.

iam multis transactis annis ... eosdem cives unacum personis et rebus, factoribus procuratoribus, nunciis et famulis suis in nostram recipimus protectionem.“

¹⁾ So ging nach dem Ehehaftsrecht von Peiting aus dem Anfang des 15. Jhdts. nur ein Steg über den Lech, und dies, obwohl schon damals ein starker Transitverkehr aus Italien eingesetzt hatte. Vgl. Grimm, Weist. III S. 646, 3. — ²⁾ Urk. Nr. 2 in diesem Bande als Miszelle. — ³⁾ Von einem Getreideimport Tirols ist auch im Weistum von Lech-Aschan die Rede, vgl. Tirol. Weist. II 101, 11.

2. Der italienische Transitverkehr.

a) Die hierdurch herbeigeführte Umgestaltung der Straßen.

Der Bau von Brücken und die Herstellung der Straßen war in der fränkischen Zeit allgemeine Untertanenlast. Die Brückenbauten waren nach fränkischem Rechte keineswegs Sache eines am Fluß gelegenen Gemeinwesens allein, sondern sie mußten „communi opera totius populi circum habitantis“ hergestellt werden.¹⁾ An dieser Regel ist im M.A. in verschiedenen Gegenden festgehalten worden.²⁾

Weniger ausgeprägt sind die Grundsätze hinsichtlich der Straßenunterhaltung. Die Grafen konnten in Ausübung ihres Bannrechts die Leute der ganzen Grafschaft zu Straßen und Brückenbauten anhalten.³⁾ Eine Verbesserung der Straßen wird aber in der Hauptsache nur dort erfolgt sein, wo militärische Erwägungen dies nahelegten.⁴⁾ Nach dem Übergang des Straßenregals⁵⁾ auf die Landesherren verschlechterte sich der Stand der Straßen wesentlich, denn es fehlte an einheitlichen Maßnahmen. Die Genossenschaften des Landes und die Gerichtsgemeinden hatten nur bei außerordentlichen Anlässen, wenn durch „gotsgewalt, erdrbrüch oder güsinen“ die Heeresstraßen ungangbar geworden waren, die Wege wieder herzustellen.⁶⁾ Im übrigen war das Ausweiten und „Raumen“ der Heeres- oder Königs-

¹⁾ Ludwig II. Capitulare Papiense Boretius II S. 87 Z. 40, vgl. auch a. a. O. II 93 Z. 38. — ²⁾ Gr. III S. 646, 3: „die in der grafschaftt zu Peytingo gesessen sind, die sullend von alter die steg über den Lech machen.“ Die Lechbrücke bei Füssen war halb von den am rechten Ufer gelegenen Gemeinden Schwangau, Waltenhofen, Niederhofen und Treuchgau und von der am linken Ufer gelegenen Stadt Füssen zu errichten: Lori 2 S. 263. Die Martinsbrücke ist nach dem Weistum von Nanders v. J. 1436, Tir. Weist. II 314ff., von den im Gerichtsbezirk gelegenen Gemeinden zu unterhalten. — ³⁾ Vgl. Schröder, Lehrbuch⁵ S. 132. — ⁴⁾ So Edictum Pistense c. 27 M.G. Leg. T. I S. 495: „ut illi qui in hostem pergere non potuerint iuxta antiquam et aliarum gentium consuetudinem ad civitates novas et pontes ac transitus paludinum operentur.“ — ⁵⁾ Constitutio Friedr. I. de regalibus a. 1158: regalia sunt . . vie publice flumina navigabilia et ex quibus fiunt navigabilia. — ⁶⁾ Vgl. Tir. Weist. IV 398, 6: wann von gots gewalt weg hin prechen in dem Gericht zu Salern, das sol das gerichtsvolk daselbs wider machen. Ferner Grimm, Weist. V 190, 27, 29, dazu I 204 unten und S. 205, I 230, 5, 6. Lori 2 S. 346: „wo durch Gottes Gewalt — an der

straßen Sache der Anlieger¹⁾ oder Grundherren. Vorschriften über die durch den Verkehr verursachte Abnutzung der Straßen sind erst im späteren Mittelalter anzutreffen.

Diese alten Grundsätze der Straßenunterhaltung reichten nicht aus, um den gewaltigen Transitverkehr, der von Italien über die Alpen zu fluten begann, in die richtigen Bahnen zu lenken. Ohne ein Mitwirken der Landesherren war es nicht möglich, eine Verbesserung zu erreichen. Die Städte wendeten sich an die Landesfürsten und in vereinzelt Fällen auch an die Genossenschaften des Landes und verhandelten über den Neubau, die Verbesserung und Unterhaltung der Straßen. Gegen Einräumung eines Weglohns und anderer Transportabgaben wurden die Markgenossenschaften²⁾ oder neugebildete Unternehmungsgesellschaften³⁾ zum Neubau oder zur Herstellung und Unterhaltung der Rottstraßen herangezogen. Die von den Städten angegangenen Landesherrn erließen in dieser Zeit zahlreiche allerdings noch wenig veröffentlichte Straßenbriefe, in welchen sie ihren Untertanen gegen die Einräumung von Brücken- und Weggeldern die regelmäßige Unterhaltung der Rottstraßen zur Pflicht machten. Es verlohnt sich, aus dem ungedruckten Material des markgenossenschaftlichen

Strass Schaden beschehe, so soll ain jedes Hofmad denselben Schaden für sich selb (wie dann vor Alter auch beschehen) unverzogenlich wenden.“

¹⁾ Grimm, Weist. I 204, 7 u. 205 oben, I 190, 27: „wo zwaier guter an des riches strâsz zamen stoszent, da sol ietwedes tail die strasz von sinem guot machen siben schuo wit.“ Ähnlich Gr. I S. 230, 5, 6; V 195; Tir. Weist. IV 274, 36 ff. Über das Raumen der Königsstraßen: Grimm a. a. O. III 28, 12; 47, 55; 68, 14; IV 690, 20: wie weit ein heerstrasse sein soll? Soweit ein reuter mit dem respiesze wan er mitten in der strasse helt umb sich reichen kan. — ²⁾ Vgl. Börlin a. a. O. S. 15 u. 16; Tir. Weist. II 163, 164; III 257, 5 ff. — ³⁾ Lori 2 S. 346 Spruchbrief v. J. 1557: „Wover aber die Strass ausser Gottes Gewalt mit Farn und stättigs Hin- und Widerraisen, Schaden oder Nachtail empfieng, denselben Schaden sollen die Rotleuth von Oberamergau on verrern Entgelt und Unkosten der dreyen Hoffmedern in Ansehung dass sy die Rotleuth das Gelt so von der Strassen in die Pixen gefällt, allein niessen mögen, auch zewenden schuldig und verbunden seyn“, ferner Wagner R., Der via mala-Brief in der Zeitschrift f. d. gesamte Handelsrecht 30, 60—68, Schulte a. a. O. S. 372 u. 373.

Archivs zu Pfronten und des Stadtarchivs Füssen hier ein Bild zu entwerfen. Die Bischöfe von Augsburg und die Grafen von Tirol haben immer dann, wenn die Rottstraße von Reutte in Tirol nach Pfronten-Kempten besonders mitgenommen war, mit den beteiligten Gemeinden Verträge abgeschlossen, wonach dieselben das Recht erhielten, für eine gewisse Zeit den Weglohn einzunehmen. Dafür mußten sie sich verpflichten, die Straße auf ihre Kosten zu bessern und zu unterhalten.¹⁾ Die Unterhaltung eines Teils dieser Rottstraße von Kempten durch den Kemptner Wald wurde nach dem Vertrage vom Jahre 1447 durch die Obrigkeiten selbst in die Hand genommen. Der Bischof von Augsburg, der Abt von Kempten und die Reichsstadt Kempten vereinbarten im Jahre 1447, daß die Rottstraße, welche „wuest und zergänglich gewesen“ von ihnen neu hergestellt und die Kosten der Wegunterhaltung durch die Einnahmen aus dem Weglohn gedeckt werden sollen.²⁾ Ähnlich hat der Herzog von Bayern die Herstellung und Besserung der Rottstraße von Parthenkirchen-Ammergau-Schongau selbst geregelt. Den beteiligten Gemeinden und Grundherrschaften³⁾ ist vom Herzog das Recht verliehen worden, Weggelder zu erheben, wofür sie sich verpflichteten, die Straße in Stand zu halten. Nach allem dem kann die Behauptung v. Inama-Sterneggs, daß die Fürsorge der Landesherren für die Straßen in der

¹⁾ Vgl. den schon mit bestehenden, offenbar aus dem 15. Jhd. stammenden Verhältnissen rechnenden Straßbr. v. J. 1514, Pergamenthandschr. im Pfrontner Archiv Nr. 4: „das yeglicher von Nesselwang so zñ Pfronten mit rossen für färt, alle jar als lang die von Pfronten solich weglon nach laut brief und sigel so sy von unserm gnedigen hern von Augspurg erlangt haben einnemen . . antwurten . . desgleiche sollen die wagenleüt zñ Pfronten den von Nesselwang iren bruckzol und weglon geben wie von alter her.“ Ähnlich der Straßbrief zwischen dem Tigen Rettenberg und der Markgenossenschaft Pfronten wegen der Sämer u. Fuerleit v. J. 1514, Pergamenthandschr. Nr. 6, ferner den Straßbrief v. J. 1531 Archiv Nr. 11. — ²⁾ Monumenta boica 34a S. 390: „und was weglons denn je also gesamlet und ingebraucht wirt davon sol man vorusz allweg zum ersten bezalen und usrichten alle die gueter und boedem die man denn je zu dem weg und der strausz nimpt und braucht.“ — ³⁾ Lori 2 S. 275 v. J. 1530: In Betracht kamen: Ammergau und Schongau sowie die Klöster Ettal und Rottenbuch.

zweiten Hälfte des MA. höchstens da eine Rolle spielte, wo der Salztransport oder das Interesse der Landesherren entscheidend war, nicht mehr aufrecht erhalten bleiben.

In geringerem Maße haben auch die Städte selbst den Bau von wichtigen Handelsstraßen betrieben. Ich erinnere hier an das von Schulte beigebrachte Material über den Bau einer Kunststraße durch die Städte Villingen und Freiburg.¹⁾ Hinzufügen kann ich aus dem 15. Jahrhundert eine auf den Neubau und die Unterhaltung der Rottstraße Füssen-Kniepaß-Reutte bezügliche Nachricht vom Jahre 1449. Die Bürger von Füssen, das an der Grenze des Hochstifts Augsburg gelegen ist, hatten ein großes Interesse an einer direkten Verbindung zwischen der vom Fernpaß ins Lechtal führenden Straße mit ihrer Stadt und Augsburg. Da Füssen gegenüber den Gemeinden des Gerichts Erenberg keinen Rechtstitel besaß, auf Grund dessen ein Neubau hätte verlangt werden können, übernahm die Stadt selbst den ganzen Bau.²⁾ Dafür verpflichteten sich die Gemeinden des Gerichts Erenberg den Füssenern für die Benutzung der Straße einen Weglohn zu zahlen. Auch im Ehehaftsrecht von Peiting vom Jahre 1435 sind ähnliche Fälle überliefert. Die Städte Nürnberg und Augsburg erklärten sich bereit, die Straße von Peiting ins Gebirg aufzutun, wenn die Grafschaft für den Brückenbau aufkommen sollte.³⁾

Die Landesherren und die Städte sehen sich also schon am Ende des MA. genötigt, das Problem der Straßenunterhaltung zu lösen.

¹⁾ Schulte a. a. O. I S. 392 u. 393. — ²⁾ Vergleichsbrief v. J. 1449 betr. den Neubau und die Unterhaltung der Straße über den Kniepaß, Pergamenthandschr. v. J. 1449 im Archiv zu Füssen: „als von des wegs wegen über den knyebos in solicher masse das die vorgnant von fussen den selbigen weg über den knyebos zů iren handen nemen und den pauen und machen sullen nach dem besten mit stainhauen pruggen zu binswang. — ³⁾ Grimm, Weist. III S. 647: es schikhten die von Nuernberg und die von Augspurg zu dem alten von Freyberg, dass man ain pruck machet über den Lech und die Ammer, so wollten sie die untern strass farn und wolltn die weeg aufthun.“ Die Stadt Schongau erbietet sich dann sogar den Peitingern „allen zeug . . sayler und ander zeug“ zu den Brückenbauten zu geben, a. a. O. S. 646, 3ff.

b) Die Rott- und Niederlagsprivilegien der Landesherren.

Neben dem landesherrlichen Einfluß auf die Straßenbauten sehen wir die Landesherren schon frühzeitig bei den „Niederlagsorten“ eingreifen. Stolz bringt in dankenswerter Weise verschiedene Quellen des 13. Jahrhunderts zutage, aus welchen hervorgeht, daß die Landesfürsten schon damals Niederlagsprivilegien¹⁾ verliehen haben. Stolz läßt es dahingestellt, ob unter dem Niederlagszwange lediglich die Einlagerung der Waren zur Nachtzeit und die Unterbrechung des Transportzuges oder ob hierunter auch ein Zwang zum Feilbieten der Waren zu verstehen sei. Auf diese Fragen gibt die von mir unten²⁾ veröffentlichte Urkunde des Jahres 1459 den erwünschten Aufschluß. Die Niederlegung wird hier folgendermaßen definiert: „wann zu niderlegung gehorten besunder hewser wag zoll und andrs darzu notdurftig, es muste auch mengklich sein habe daselbst ablegen.“ Nicht nur Niederlegzwang bestand also am Niederlagsort, sondern es mußten, wie die Worte „wag, zoll“ besagen, in der Regel auch gewisse Waren dort feilgeboten werden. Es ist anzunehmen, daß die Urkunde ein ziemlich getreues Bild eines Niederlagsortes entwirft.

Nicht zur Niederlegung oder *depositio rerum* gehört das weiter von Stolz aufgestellte Erfordernis, daß die Zugmittel „nur“ an den mit Niederlagsrechten versehenen Orten gewechselt werden. Ich verweise in dieser Richtung auf den von mir dargestellten einfachen Verkehr, der „von einem dorf und wagen zu dem andern“ stattfand.³⁾ Ein geordneter Transitverkehr konnte diesen von Dorf zu Dorf, äußerst langsam vor sich gehenden Transport der Waren nicht auf die Länge ertragen. Die Kaufleute selbst waren es, die auf eine Verminderung der Rott- oder Umladestationen hindrängten. Maßgebend waren hierfür Erwägungen, wie sie in dem Vertrage zwischen der Kaufmannschaft von Augsburg und der

¹⁾ Stolz a. a. O. S. 216 u. 217: So wurde ein derartiges „niederlag“-Recht der Stadt Innsbruck im Jahre 1239 vom Grafen im Inatal Herzog Otto von Andechs verliehen und im Jahre 1282 verordnet Graf Meinhard II., daß in der Stadt Imst eine „*deposicio rerum, que vulgariter niederlag nuncupatur*“ sein solle. — ²⁾ In diesem Bande als Miszelle. — ³⁾ Oben S. 263.

Stadt Schongau niedergelegt sind.¹⁾ Um also den Transport der Waren zu beschleunigen, wurde eine Rottstraße in verschiedene längere Strecken eingeteilt, auf welchen die Waren unabgelegt von Niederlagsort zu Niederlagsort²⁾ gefahren werden mußten. Es ist dies eine Wiederholung der schon zu Römer Zeiten üblichen Einteilung der Straßen in größere Etappen, mit Stationen zur Nachtruhe.³⁾ Neben dem Niederlagsrechte erhielt dann der betreffende Ort vom Landesherrn häufig noch ein sogenanntes Rottrecht, welches darin bestand, daß die am Niederlagsort Hausangesessenen gegenüber den außerhalb der betreffenden Gemeinde wohnhaften Leuten ein Transportvorrecht⁴⁾ hatten. Besonders streng waren die landesherrlichen Vorschriften hinsichtlich des Salzhandels. In Verordnungen aus den verschiedensten Gegenden wird sehr scharf betont, daß die Salzfüßer „unabgestoßen“ oder „unabgelegt“⁵⁾ von einem Niederlagsort zum andern transportiert werden sollen. Sogar Leibesstrafen

¹⁾ Lori 2 S. 310 § 3: haben sich die kaufleuth beschwert, dass die rodleut ire güter so an die rott gelegt, nit, wie von alter herkommen (?), von Schongau aus auf ainer achs bis geen Ammergau oder geen Fuessen verfahren, sonder unterwegs unter dem freyen himmel abladen, andern bauern um ein geringers dann sy dauon empfangen, aufdingen, daraus die güter vielfältiglich zerschlaipft zertrennt, und etwo viel tag aufgehalten werden. — ²⁾ Vgl. Tir. Weist. II 102, 4 ff., II 163 ff., II 296 ff., III 233 ff. Lori 2, 171 Landsberg. — ³⁾ Der Name Naturns im Vintschgau läßt auf eine derartige Ruhestation schließen: Tir. Weist. IV 17 A. — ⁴⁾ Vgl. z. B. Tir. Weist. II 212, 7: „mer ist ze wissen das nieman kain trucken guet führen sol an der ze Zams pei uns mit haus gesessen ist“; II 102 ff. (Lech-Aschan). Lori 2 S. 106 (Oberammergau): Baader, Chronik von Mittenwald S. 21 u. 170 (Partenkirchen); Baader a. a. O. S. 170 (Mittenwald). Ferner Lori 2 S. 171 v. J. 1457 Nr. 178 Recht der Stadt Landsberg: ye Lantsperg . . also was von trucken gut dahin kommen und da nidergelegt worden sey, das haben unsere burger daselbs gefurt und kain gast; ferner Lori 2, 158 v. J. 1449 u. 2, 309 v. J. 1542 (Rottrecht der Stadt Schongau). Urkunde v. J. 1428 unten Miszelle (Rottrecht der Stadt Füssen), Ferner Müller a. a. O. S. 414 ff., Stolz a. a. O. S. 231 ff., 234, 256 ff. — ⁵⁾ Tir. Weist. II 175, 32 ff. Rottordnung von Nassereit und Torminz: wellicher nachper . . ain vass zu Nassereit . . auflegt der soll dasselbig gehen Lermoss unter den salzstadel on schaden, unterwegs unabgelegt und unabgewechslet antwurten. Ferner vgl. Vilser und Pfrontner Salzrottordnung v. J. 1596, Pergamenthandschr.

standen auf eine Übertretung der genannten Gebote.¹⁾ Gegenüber all diesen landesherrlichen, das Verkehrswesen betreffenden Maßnahmen darf nicht unerwähnt bleiben, daß vereinzelt auch Rott- und Transportordnungen verfaßt wurden, bei welchen von einem Mitwirken der landesherrlichen Gewalt nicht ausdrücklich die Rede ist. —²⁾ Wenn Börlin behauptet, daß in Graubünden weder der Bischof von Chur noch die anderen zahlreichen weltlichen Herrn einen wesentlichen Einfluß auf die Gestaltung des Transportwesens ausübten³⁾, sondern daß auf diesem Gebiete die Gemeindegensossenschaften zuständig waren, so ist dem entgegenzuhalten, daß auch die Herrschaft bei der Erlassung von Transportordnungen mitgewirkt hat.⁴⁾

c) Die nachteiligen Wirkungen der Rott- und Niederlagsprivilegien auf die Dorfgenossenschaften.

Die von den Landesherren den Niederlagsorten verliehenen Rott- und ausschließlichen Transportrechte haben einzelne Dorfgenossenschaften schwer benachteiligt. Es ist der Zweck dieser Untersuchung, die Wirkungen dieser Privilegien und den Kampf der Dorfgenossenschaften gegen die rottbevorrechtigten Orte zu schildern.

An erster Stelle zu erwähnen ist eine dem Dorfe Oberammergau im Jahre 1420 von den bayrischen Herzögen verliehene Niederlags- und Rottfreiheit.⁵⁾ Die Dorfgenossen

im Pfrontner Archiv (noch nicht veröffentlicht): „wan einer vaas daselbst aufladen, dis unterwegen unabgänger stracks auf einer äx gen Oy geführt werden solle . . bei straf iedes tails oberkait.“

¹⁾ Vgl. die bischöfl. augsburg. Grödstadel- und Rottordnung v. J. 1568 im Pfrontner Archive, Abschrift aus dem 17. Jhdt., Archiv-Nr. 82: „darmit aber ein gleichheit in den drey pflegen . . dass alle die unsers gnedigsten herren underthanen . . kain vass underwegen abtossen und ein anderm zu verfiehren zulassen, sonder welcher ein vass oder guet auflade, auf derselben ex und derselben seiner aigen fuehr von ains stadel zum andern verfiehren, wo aber einer oder mehr über solch gebot demselben zuwid handeln wurd, derselb soll an leib und guet gestraft werden.“ — ²⁾ Vgl. das Rodbuch von Imst, Tir. Weist. II 163 ff.; Nassereit II 175, 27 ff.; Latsch III 225, 20 ff.; Baader S. 172 Rottordnung v. Mittenwald 15. Jhdt. — ³⁾ Börlin a. a. O. S. 14. — ⁴⁾ Vgl. den via-mala Brief in der Zeitschr. f. ges. Handelsrecht Bd. 30 S. 60: Der Graf von Werdenberg ist an der Abfassung des via-mala-Briefes beteiligt. — ⁵⁾ Lori 2 S. 106.

von Oberammergeau sollten in Zukunft das ausschließliche Recht haben, die „kaufmanschaft“ zu fahren. Hand in Hand damit ging die Verleihung eines Niederlagsrechtes, denn nur dann konnte das Rottrecht vollständig uneingeschränkt ausgeübt werden, wenn in dem betreffenden Orte auch eine Warenniederlage bestand, in welcher alle durchkommenden Waren niedergelegt werden mußten. Bezüglich der letzteren Verpflichtung und des auf derselben sich aufbauenden Rottrechts sagt die Urkunde, daß „alle kaufmanschaft die daselb durch und fürgeend ist, von wann die seind, oder wo sy hingeen daselben zu Oberammergeau niderlåg haben, allwög dieweil die strass geet, und ninderst anderstwo, und soll auch niemand kain kaufmanschaft füren den die von Obern Amergau allein mit irn geschirn.“ Durch diese Verleihung wurde die freie Ausübung des Transportgewerbes seitens der Oberammergeau benachbarten Dörfer zur Unmöglichkeit gemacht. Daß der Warenverkehr bisher auch von anderen als den Oberammergeauern besorgt wurde, deutet die Quelle folgendermaßen an: „und ob inen kainerley irrung oder einröd beschehen, darum wöllen ihr gnädig herren und schirmer sein.“ Der ältere Zustand, wonach jedes in der Nähe der Verkehrsstraße gelegene Dorf die durchkommenden Waren zu befördern pflegte¹⁾, ist durch das den Oberammergeauern vom Landesherrn verliehene Transportmonopol beseitigt worden. Auch späterhin sehen wir die Dorfgenossen von Oberammergeau im vollen Genuß des Rottrechtes, während die umliegenden Dörfer Unterammergeau, Kohlgrub und Soyen hiervon ausgeschlossen blieben.²⁾ Eine wirtschaftliche und kulturelle Vorzugsstellung des rottberechtigten Dorfes ist die Folge derartiger landesherrlicher Privilegien. Ähnlich wie den um Oberammergeau gelegenen Dörfern erging es dem Dorf Peiting an der Rottstraße von Mittenwald-Schongau-Augsburg. Auch dieses Dorf hatte nach dem gleichnamigen Ehehaftsrechte die Befugnis zur Beförderung der durchkommenden Handelsgüter.³⁾ Allerdings waren, wie schon

¹⁾ Siehe oben S. 263. — ²⁾ Lori 2 S. 160, Kundschaft wegen der Rottstraße zu Schongau v. J. 1449: daß die von Oberamergau kaufmanschaft furen und antwurten sullen gen Schongau an die Niderleg; ferner Lori 2 S. 346 v. J. 1557 „die Rotleut von Oberamergau“. — ³⁾ Grimm, Weist. III S. 647, 5: „waz guets heraus gat aus dem Pürg,

früher erwähnt, die Peitinger erst nach den Schiffen ihrer Grundherrn berechtigt. Schon im gleichen Ehehaftsrecht vom Jahre 1435 klagen die Genossen von Peiting über den Verlust des einträglichen Transportrechtes in eindringlichen Worten. Sie schildern das eigenartige Verhalten des damaligen Vitztums der Grafschaft Peiting, welcher der benachbarten Stadt Schongau gegen „zwelf pfund pfening“ das Recht einräumte, an Stelle der Peitinger „die pallach“ auf Ruf und Widerruf zu fahren. Das Ehehaftsrecht äußert sich, nachdem es diesen Vorgang in kindlicher Treue geschildert hat, über die Wirkungen desselben folgendermaßen: und also furent sy (die Schongauer) die pallen heut zu tag wieder unser haissen, gunst und willen. Wie bei dem Falle von Oberammergau, so ist auch hier der gleiche Vorgang bemerkenswert, nämlich, daß der mit dem Niederlagsrecht ausgestattete Ort¹⁾ schon frühzeitig sich in eine Art Monopolstellung hinsichtlich der Ausübung des Transportgewerbes zu bringen und die umliegenden Dörfer von diesem einträglichen Geschäfte auszuschließen verstand. Daß ähnliche Entwicklungsgrundsätze auch in anderen von der gleichen Rottstraße berührten bayrischen Gegenden maßgebend waren, kann mit weiteren Stellen belegt werden. So erteilte im Jahre 1457 der Herzog von Bayern der Stadt Landsberg ein ausschließliches Rottrecht bezüglich aller in die Niederlage zu Landsberg eingeschafften Waren, derart, daß „kein gast noch ausmann“ berechtigt sein sollte, den Transport von Landsberg aus zu besorgen.²⁾ Bei allen an der Rottstraße Mittenwald-Augsburg in Bayern gelegenen Rott- und Niederlagsorten

das soll gen Peytigo in die Lech sten an die Lende und das sulent dann die von Peytigo fueren auf wasser und auf dem lande.“

¹⁾ Lori 2, 106, Freiheit der Stadt Schongau v. J. 1419: haben wir denselben unsern burgern erlaubt und gegunt G redt in dasselbig kaufhaus zu machen, also dass man fürbas alle kaufmanschaft darin wol sezen mag und soll; ferner Lori 2, 158 v. J. 1449, Zeugenaussage: dass die reichsstrasse und niderlegung von Augspurg sey gegangen, auch von Schongau gen Ammergau, auch von Schongau gen Beurn. Die Niederlagshäuser heißen auch Gredstädel, siehe oben S. 270 A. 1 u. Börlin a. a. O. S. 45. — ²⁾ Lori 2, 172 v. J. 1457: „dass dasselb trucken gut unsere burger zu Lantsperg führen sollen und kain gast noch ausmann.“

ist also die Tendenz des Landesherrn zu beobachten, die Ausübung des Transportgewerbes lediglich den Bewohnern des Niederlagsortes zu sichern.

Ähnlich liegen die Verhältnisse in dem benachbarten Gebiete des Hochstiftes Freising. Auf der Rottstraße von Oberammergau bis Mittenwald wird lediglich eine einzige Warenniederlage, nämlich zu Partenkirchen, bezeugt. Die Bewohner des Dorfes Garmisch bekämpften um die Mitte des 14. Jahrhunderts dieses Vorrecht der Partenkirchner, doch endete der Streit im Jahre 1381 zugunsten des Dorfes Partenkirchen, welchem vom Bischof ein ausschließliches Rottrecht bezüglich aller im Wollstadel zu Partenkirchen niedergelegten Waren zuerkannt wurde.¹⁾ Nur den Mittenwaldern wurde insofern ein Vorrecht eingeräumt, als dieselben nicht verpflichtet sein sollten, die von ihnen transportierten Waren in der Niederlagsstätte von Partenkirchen einzustellen und dort den Dorfgossen von Partenkirchen zum Weitertransport zu übergeben.²⁾ So ist also das Dorf Garmisch gegenüber den Niederlagsorten Partenkirchen und Mittenwald benachteiligt worden. Eine ähnliche Stellung wie Partenkirchen nahm Mittenwald ein. Schon in dem eben erwähnten Spruchbriefe vom Jahre 1381 ist lediglich von denjenigen Waren die Rede, welche „die von Mittenwald auf ihren wägen nach Parthenkirchen“ bringen und es wird mit keinem Worte der in der Nähe von Mittenwald gelegenen Dörfer Erwähnung getan. Noch mehr geht die Bevorzugung des Niederlagsortes Mittenwald aus den um die Mitte des 15. Jahrhunderts erlassenen Wasserrottordnungen³⁾ hervor.

¹⁾ Vgl. Baader, Chronik von Mittenwald S. 170. — ²⁾ Baader a. a. O. S. 170: Bischof Leopold von Freising entschied am 8. Mai 1381: Welche kaufmannschaft zu Parthenkirchen gelegt wird in den Wollstadel, die soll herein und weiter geführt werden durch die von Parthenkirchen und niemand andern. Was aber die von Mittenwald auf ihren wägen nach Parthenkirchen bringen, das sollen sie fürab führen herein oder hinfür wo es hingehört und soll sie niemand daran irren. Kein Gast (fremder fuhrmann oder kaufmann) soll weiter führen oder treiben dann nach Parthenkirchen, da sollen sie das gut niederlegen denn hier ist die rechte niederlegung. — ³⁾ Um diese Zeit wurde neben der Landrott eine Wasserrott eingeführt, siehe Baader a. a. O. S. 171.

Nach der ersten, um die Mitte des 15. Jahrhunderts erlassenen Rottordnung¹⁾ heißt es ausdrücklich: Füran soll die stallung der flöss zu wein und trocken gut unter den bürge[n] und inwohnern des markts ordentlich und fürderlich umgehen, damit die kaufleut nit gesaumt, sondern gefördert werden.

Eine ähnliche Bevorzugung der Niederlagsorte ist in dem westlich von Bayern gelegenen Fürstbistum Augsburg zu beobachten. Nach der von mir im Auszug veröffentlichten Urkunde vom Jahre 1459²⁾ hat die Stadt Füssen von Kaiser Siegmund ein Niederlagsrecht erhalten. Diese Verleihung muß erst nach 1428 erfolgt sein, denn die schon oben behandelte Rott- und Zollordnung des Fürstbischofs von Augsburg vom Jahre 1428³⁾ weiß hiervon noch nichts. Allerdings waren bereits nach dieser Urkunde die Füssener Bürger nach dem Maierhofe des Bischofs an erster Stelle transportberechtigt. Erst an zweiter Stelle sollten die benachbarten Dorfgewossenschaften an die Reihe kommen.⁴⁾ Auch die Bürger der benachbarten Reichsstadt Vils besaßen das Transportvorrecht gegenüber der nur 1 Stunde entfernten Markgenossenschaft Pfronten mit ihren 13 Dörfern. Die im Jahre 1596 errichtete Salzrottordnung⁵⁾ bestimmt: daß die von Vils mit dem salzladen vor denen von Pfronten und allen andern den vorzug haben, volgentes die von Pfronten (weil sie weeg und steeg mit denen von Vils aufzuthuen und zue machen laut brieflicher urkund verbunden) vor auch allen anderen, sie seyen oder komen woher sie wollen die aufladung der vaas zue bemeltem Vils haben.

Diese Bestimmung kommt einem Ausschluß des ebenfalls an der Rottstraße gelegenen Dorfes Nesselwang gleich. Ein ganzes Jahrhundert verblieb es aber dabei, bis der Bischof von Augsburg auf die Beschwerde der Nesselwanger zugunsten dieser entschied und ihnen die gleichen Rechte wie den Pfrontnern in der „Ladstadt“ zu Vils einräumte.⁶⁾

¹⁾ Baader a. a. O. S. 172. — ²⁾ Miscelle Urk. Nr. 2. — ³⁾ Miscelle Urk. Nr. 1. — ⁴⁾ Darüber oben S. 259 u. 260. — ⁵⁾ Pergamenthandschr. im Pfrontner Archiv, Nr. 20 noch nicht veröffentlicht, Abschrift in meinem Besitz. — ⁶⁾ Urkunde v. J. 1698, Abschrift im Pfrontner Archiv unter den Urkundenbeilagen der Beschwerdeschrift v. J. 1796. Abschrift in

Wie an den Beispielen von Füssen und Pfronten zu sehen ist, hat auch im Fürstbistum Augsburg ähnlich wie in Oberbayern und im Hochstift Freising der Niederlagsort ein Vorrecht hinsichtlich der Ausübung des Transports. Es ist jedoch ein Unterschied insofern zu beobachten, als doch die den Niederlagsorten Füssen und Vils benachbarten Dörfer, wenn auch nur in zweiter Linie, als rottberechtigt anerkannt¹⁾ wurden. Im fürstbischöflichen Gebiet haben sich also die Dorf- und anderen Markgenossenschaften im Gegensatz zum bayrischen und Freisinger Gebiet nicht vollständig von dem Rottbetriebe ausschließen lassen.

Auf der von der Stadt Vils weiter nach Tirol hinein verlaufenden Rottstraße sehen wir die Niederlagsorte in einer ähnlich bevorzugten Stellung. Die beiden Gemeinden Nassereit und Torminz hatten laut Ehehaft vom Jahre 1580 das ausschließliche Recht, die Salzfüßer aufzuladen und über den Fernpaß zu fahren und nach ihnen sollten die übrigen Dörfer, „die underthonen des gerichts Imbst vor den frembden und ausser gerichts mit aufladung der fasser und befurderung der fuer zue gelassen werden.“²⁾ Fast ebenso lagen die Verhältnisse bei der Rottstation des Marktes Imst. Im Rottbuche von Imst vom Jahre 1485 heißt es³⁾: „so soll darnach der kaufman sollich guet niemand ausserhalb der Imbster, so der rod gewärtig sein, aufgeben.“ Das nördlich von Imst gelegene Dorf Tarrenz ist also von der Ausübung des Transportgewerbes ausgeschlossen gewesen, und es war auf den guten Willen der Imster Rottgenossen angewiesen. In der Dorfordnung von Tarrenz wird von Einnahmen aus dem Rottverkehre nichts erwähnt.⁴⁾ Auf der gegen das Vintschgau hin gelegenen Straße folgte als nächste⁵⁾ Station das

meinem Besitz: „daß erstgesagte Nesselwanger, welche von unfürdenklichen jahren her o nebst denen Pfrontnern das saltz von Vils auf Oy auf der Roth geführt, der zwischen denen von Vils und Pfrontern A° 1596 aufgerichtete vergleich und noch weniger der strassbrief A° 1666 also präjudizieren können“ etc.

¹⁾ Eine etwas andere Stellung nimmt Lech-Aschan gegenüber der Stadt Vils ein, vgl. Tir. Weist. II 102, 23 „rod am lech“. — ²⁾ Tir. Weist. II 175, 41 ff. — ³⁾ Tir. Weist. II 167, 42. — ⁴⁾ Tir. Weist. II 168 ff. — ⁵⁾ A. a. O. II 165, 30 u. II 212, 7.

Dorf Zams im Gerichte Landeck. Zams hatte nach seinem Ehehaftrecht aus dem 15. Jahrhundert eine Monopolstellung vor den anderen Dörfern des Gerichts Landeck¹⁾ und selbstverständlich ein ausschließliches Rottrecht gegenüber den Fremden. In der hierauf folgenden Rottstation Laudegg hat sich ausnahmsweise ein Recht aller Dorfgenossen des ganzen Gerichtsbezirkes am Transport erhalten.²⁾ Demgegenüber nahm die benachbarte Rottstation Glurns wahrscheinlich eine Monopolstellung ein. So hatte die Stadt Glurns ihre „pallstube“³⁾, eine Einrichtung, an die sich, wie schon erwähnt, auch ein ausschließliches Rottrecht anzuschließen pflegte. Ganz unzweifelhaft ergibt sich wieder die Monopolstellung des nach Glurns kommenden Dorfes Latsch. Sein Dorfbuch spricht von „Rottstätten“, die das ausschließliche Recht auf Beförderung der Waren hatten.⁴⁾ In den Dorfordnungen der benachbarten Orte Kastelbell⁵⁾, Tschars⁶⁾ und Staben⁷⁾ ist keine Rottstätte und kein Transportgewerbe erwähnt. Diese Dörfer mußten also hinter Latsch zurückstehen. Nur das Dorf Algund bei Meran wird von der Latscher Rottordnung als rottberechtigt erwähnt. Eine gleiche Vorzugsstellung hatte der Markt Sillian im Pustertale.⁸⁾ Sillian war im 15. Jahrhundert ebenso wie das benachbarte Niederdorf eine Station für die Rodfuhren von Kärnten nach Bruneck.⁹⁾

3. Die Ausführung des Transportgewerbes.

a) Beeinflussung des Betriebes durch die rottberechtigten Markgenossenschaften.

Eine Folge des ausschließlichen Rechts der Rottstationen war, daß diejenigen Kaufleute, welche ihre Waren durch

¹⁾ A. a. O. II 212, 7: mer ist ze wissen, dass nieman kain truken guet fiern sol, ân der ze Zams bei uns mit haus gessen ist. —

²⁾ A. a. O. II 296, 39: wan die rod in ainem dorf ist und die rod an einen kumbt. — ³⁾ A. a. O. III 20, 30, vgl. auch III 255, 26. — ⁴⁾ A. a. O. III 255, 25: und wann die fremden rodleit oder andere güeter alda aufladen .. soll ieder von einem wagen zu bezahlen schuldig sein, es wollten sich dann die rottstätt selbs einander solliches guetwillig erlassen, zwelf kreutzer. — ⁵⁾ A. a. O. III 318 ff. — ⁶⁾ A. a. O. III 322 ff. — ⁷⁾ A. a. O. III 323 ff. — ⁸⁾ A. a. O. IV 565, 43: es ist auch von alter herkomen, das ie und ie die niderlegung zu Sylian im markt gewesen und alle kaufmanschaft da nider gelegt sol werden. — ⁹⁾ A. a. O. IV 556 A.

Fuhrmänner fremder Dörfer führen wollten, mit den rottberechtigten Gemeinden sich auseinandersetzen hatten. Das ausschließliche Rottrecht der Rottstationen sollte in der Regel dann nicht Platz greifen, wenn von dem fremden Fuhrmann oder dem hinter ihm stehenden Kaufmann der rottberechtigten Gemeinde ein Ersatzgeld entrichtet wurde. Diese für die Gemeindefinanzen sehr wichtigen Ersatzgelder hießen rodpfennig¹⁾, verschatz, oder fürleite.²⁾ Ein Analogon hierzu stellen die an die rottberechtigten Schiffer- und Flößerzünfte zu entrichtenden Abfuhrer dar.³⁾

Eine weitere Einnahmequelle war das sog. Niederlagsgeld, welches von den Gemeinden in ihren Niederlagshäusern erhoben wurde. Nach der Rottordnung von Laudegg wird die niderleg in der Gemeinde verteilt, und zwar erhält davon auch derjenige einen Anteil, welcher gerade nicht in der Rott steht.⁴⁾ In der Dorfordnung von Latsch wird ebenfalls bezeugt, daß das „niederleggeld“, welches bisher unter die Rottleute verteilt wurde, an die Gemeinde zu entrichten sei, um die Kosten der neuen Straße zu decken.⁵⁾ Ein ähnlicher Vorgang ist in Imst zu beobachten.⁶⁾

Aus dieser großen finanziellen Bedeutung des Transportwesens für die Gemeindekasse und deshalb, weil ein beträchtlicher Teil der Dorfgewossen von dem Transportgewerbe lebte, wird es verständlich, daß die rottberechtigten Ge-

¹⁾ Urkunde v. J. 1428 unten Miszelle: „und ob so vil gûts da were, das unsers gotz hus armlûte nit gefûren môchten, so môgen die von Fûssen rodpfennig nemen von fremden lûten ongeverlich, vgl. ferner Tir. Weist. II 296. Lori a. a. O. 2, 330: Vorrecht der rottberechtigten Stadt Schongau, ferner Lori 2, 332; 2, 369; 2, 375 v. J. 1566; 2, 504 v. J. 1692; 2, 537; 2, 544. — ²⁾ Börlin a. a. O. S. 23. — ³⁾ Vgl. Schanz, Wirtschafts- u. Verwaltungsstudien Bd. XXI S. 44 ff.: Die Schifferzünfte in den Orten des Bodensees verlangten von allen fremden Schiffen, die in dem Orte ihrer Berechtigung verkehrten, Abfuhrer. Über das Gewerbemonopol der Rheingenossen vgl. Vetter, Die Schifffahrt, Flößerei und Fischerei auf dem Bodensee S. 42, U. Stutz a. a. O. S. 3 u. 9. — ⁴⁾ Tir. Weist. II 297, 7: Ob er aber in der rod gefûrt hette, so soll man im, doch nit weiter desselbigens jars von der niderleg zu nemen schuldig sein dan als ainen, der kain men hatt. — ⁵⁾ A. a. O. III 233 ff. u. 256, 29: „wegen erbauung der neuen strassen . . solle solliches niederleggeld zu dem wegged . . zusammen getriben und gelegt werden.“ — ⁶⁾ Vgl. das Imster Rottbuch v. J. 1485 a. a. O. II 163, 30 ff.

meinden eingehende Bestimmungen über den Rottbetrieb erlassen haben. Es wurden hierbei aber nicht neue Rechtsgrundsätze geschaffen, sondern man lehnte sich an das bereits bestehende markgenossenschaftliche Recht an. Insbesondere werden für die Ausübung des Rottrechtes in der Regel keine anderen Bedingungen aufgestellt, als sie für die Teilnahme an den Almendnutzungen bereits gegolten haben. Jeder Dorfgenosse oder Markgenosse kann in die Rott oder Rod eintreten, wenn er „eigen rauch“¹⁾ in der Gemarkung des rotberechtigten Gemeinwesens unterhält oder ein eigenes Haus in derselben besitzt.²⁾ Bemerkenswert ist, daß sogar das Wort Rott oder Rod ohne eine Beziehung zum Transportwesen häufig dort gebraucht wird, wo es gilt, die Gemeindegemeinschaft³⁾ in einem gewissen Wechsel und in wiederkehrender Ordnung zu verrichten. Die Unterhaltung der Hirten geht nach der Rott von Haus zu Haus im Dorfe um⁴⁾, ebenso wechseln die Genossenschaftsämter, so das des Alpmeisters, Dorfmeisters, Gemeindegewirts⁵⁾ u. a. m. nach der Rott, d. h. nach einer gewissen Ordnung von Zeit zu Zeit. Das Wort rott oder rod kommt in Verbindung mit der Gemeindegemeinschaft und den Gemeindegemeinschaftsdiensten besonders oft im oberen Inntal, Vintschgau und Etschtal vor. Die Weistümer jener Gegenden enthalten zahlreiche romanische oder italie-

¹⁾ U. Stutz a. a. O. S. 6 u. die Beispiele bei Vetter a. a. O. S. 55, 71, 72, 75. — ²⁾ Tir. Weist. II 212, 7: das nieman kain truken guet fuern sol an der ze Zambs pei uns mit haus gesessen ist; vgl. II 164, 28; II 175, 32; II 212, 7; II 264, 16ff.; II 296, 17; III 257, 30; IV 557, 32. — ³⁾ Tir. Weist. II 197, 17: „zu der gemainen arbeit ain iedes haus ain persohn der rod nach geschickt“; III 84, 35: wover dann ain gross pös wetter im perg zuetrueng . . und wo die dorfmeister die rot anfachen; III 89, 29: sollen auch hinfürter vier taugenliche pöck nach der rod gehalten werden; III 183, 27: die aushaltung der zwei reitstier in der gemeinde gehet auf den zwanzig häuser der rod nach herum. — ⁴⁾ A. a. O. II 196, 18: „und soll des hirten kost an dem ort alwo er die am herbst verlasst . . am frieling wiederumben seinen anfang nemben und fortan der rod nach gehen“. IV 60, 3: denselben hirten ist ieder man schuldig zu geben als oft die rod an in kumbt. — ⁵⁾ A. a. O. III 175, 12: zween albmaister, ainer gehet nach der rodt und zwen velt saltner beede nach der rodt; III 187, 41: das dorfmairamt zu verrichten, wan die rodt an ihn kommt; III 211, 11; III 238, 36; III 282, 20: „von haus zu haus der rod nach . . zu dorfpürgen gesetzt werden“.

nische Lehnwörter und es ist deshalb wahrscheinlich, daß auch das wort rott oder rod gleichen Ursprung hat.¹⁾ Unterstützend kommt hierfür in Betracht, daß in dem von Italien und von romanischen Gegenden weniger beeinflussten Passeiertal sowie in ganz Nordtirol für das Umgehen der Gemeindedienste und -arbeiten das Wort rot nicht üblich ist²⁾ und nur beim Transportbetrieb vorzukommen pflegt.

Von den Gemeindediensten unterscheidet sich der Rottbetrieb zu Transportzwecken insbesondere durch die besonderen, hiermit zusammenhängenden Erfordernisse. Noch heute kann man in den Gebirgsgegenden diejenigen alten Häuser herausfinden, welche in der Rott standen und am Transport der Waren beteiligt gewesen sind. Sie unterscheiden sich von den durchschnittlichen Bauernbetrieben dadurch, daß sie viel umfangreichere Wirtschaftsräume, größere Scheunen und Scheumentore sowie entsprechende Stallungen besitzen. Die Weistümer ergänzen und erklären diese meine Beobachtungen. Will ein Gemeindegosse in die Transportrott eintreten, so muß er „schiff und geschirr“ haben.³⁾ Weiter soll ein Rottgenosse wenigstens 2 Ochsen oder 2 Pferde zum Fahren bereit halten.⁴⁾ Hat einer aber lediglich ein Pferd, so kann er nach der Rottordnung von Laudegg doch dadurch an der Rott teilnehmen, daß er mit einem Dorfgenossen zusammensteht.⁵⁾

b) der Transportvertrag.

a) Die Vertragsparteien.

Der Vertrag kommt entweder direkt zwischen dem Fuhrmann und dem Kaufmann oder dessen Faktor zustande⁶⁾

¹⁾ und etwa von rota abstammt. — ²⁾ Vgl. Tirol. Weist. IV 780, 4, Dorfordnung von Wangen: das hinfranz das dorf maisteramt . . von hof zu hof in der raide gehen und über sich genomen werden solle. — ³⁾ Rottbuch von Imst v. J. 1485 Tir. Weist. II 164, 15; Börlin a. a. O. S. 26. — ⁴⁾ Tir. Weist. II 164, 21: es solln auch kaine nachpaurn in die rod pegern, es hab dann ainer zwai genge ros oder zwen gut ochsen und ain aignen wagen; II 296, 30. — ⁵⁾ A. a. O. II 296, 22: das nieman sol rod nemen von ainem ross oder von ainem ochsen es wär dan, das zwen zu einander setzten. — ⁶⁾ So in den Fällen, wo die Bauern aus den einer Rottstation benachbarten Dörfern gegen Bezahlung eines Rott- oder Abfuhrgeldes zum Transport in der Rottstation zugelassen werden. Siehe oben S. 277.

oder aber es bedient sich der Kaufmann des von den Rottgenossen gewählten Aufgebers oder Teilers.¹⁾ In letzterem Falle wird der Vertrag für den gerade in der Rott stehenden Genossen zum Abschluß gebracht. Gegenkontrahent ist der Kaufmann entweder in eigener Person oder vertreten durch den Faktor.

β) Rechte und Pflichten des Rottfuhrmanns.

Der Anspruch des Rottfuhrmanns oder Frachtführers aus dem Frachtvertrage mußte nach den Schweizer Quellen in der Regel erst postnumerando²⁾, nach vollzogenem Transport beglichen werden. Auch in den östlichen Gegenden ist dieser Grundsatz anzutreffen.³⁾ In den Tiroler Quellen ist hingegen die Bestimmung zu finden, daß der Kaufmann dem Frachtführer Bürgen zu stellen oder Geld zu hinterlegen habe und daß der Frachtführer nur in diesem Falle verpflichtet sein solle, zu fahren.⁴⁾ Hat der Kaufmann aber diese Bedingungen erfüllt, dann ist der Fuhrmann zur Rottfuhr verpflichtet.⁵⁾ Eine Ausnahme hiervon besteht dann, wenn Gottes Gewalt oder Herrengebot daran verhindert.⁶⁾ Um die Transportgefahr zu vermindern, wird vorgeschrieben, daß genossenschaftlich zu fahren ist.⁷⁾ Die „Nachbarn“ sollen aufeinander warten, „damit ob etwo ainer umb wurf, das er im schreien möcht umb hilf, damit schad understanden möcht⁸⁾ werden“. Besondere Verbindlichkeiten bestehen hinsichtlich des Salztransportes. Wir sehen, daß sich

1) Vgl. Tir. Weist. IV 557, 28. Über die Fälle, wo die Teiler von der Gemeinde und nicht von den gerade in der Rott befindlichen Genossen gewählt werden, siehe Börlin a. a. O. S. 30. — 2) Börlin a. a. O. S. 72. — 3) Vilser u. Pfrontner Salzrottordnung v. J. 1596, Pergamenthandschr. v. J. 1697 im Archiv zu Pfronten unter Nr. 20: „obgleichwohl die salzherrn zue verfertigung der vaas ihren factoren geld yberschicken, wolle doch das selb den armen underthanen und fuhrleiten die ihr nahrung davon sollen haben, nit iederweillen ordentlicher weis geraicht werden, sondern muessen ihres hart verdienten lohns offermalen lang und bis sich ain rainerles zusammenhauffet in mangel stehen.“ — 4) Tir. Weist. III 255, 46; IV 557, 3; 557, 28. — 5) Tir. Weist. IV 557, 7ff.; II 166, 25ff.; II 297, 4ff.: Weigert sich der Rottgenosse zu fahren, dann soll er „dasselbs jahr aus der rod sein“. — 6) A. a. O. IV 557, 32ff. — 7) A. a. O. II 165, 25; II 296, 26; III 257, 34. — 8) Rottbuch von Imst v. J. 1485: a. a. O. II 165, 25.

die Gemeinden selbst und nicht die gerade in der Rott befindlichen Genossen dem Landesherrn verpflichtet, die Salzfüässer „on schaden unterwegs unabgelegt und unabgewechslet“ zu transportieren.¹⁾ Ähnliche Grundsätze herrschten beim Rottransporte des Salzes sogar noch im 18. Jahrhundert.²⁾

γ) Die Haftung.

Für den aus dem Nichtfahren entstandenen Schaden, z. B. die Verzögerung des Transportes und die hiermit zusammenhängende Minderung des Wertes der Waren, hat der in der Rott stehende Fuhrmann immer dann zu haften, wenn er nicht durch Gottes Gewalt oder Herrengebot am Fahren behindert worden ist.³⁾ Auch dort, wo die Gemeinde oder die Rottgenossenschaft den Frachtvertrag abgeschlossen hat, trifft in der Regel die Haftung nicht die Gemeinde oder die Genossenschaft, sondern den Frachtführer allein.⁴⁾ Daneben kommt es vor, daß die Gemeinden für denjenigen Schaden subsidiär haften, welchen der Fuhrmann nicht zu bezahlen vermag.⁵⁾

Nur vereinzelt ist auch eine primäre Haftung der Gemeinde⁶⁾ und eine solidarische Haftung der Gemeindegossen überliefert.⁷⁾

¹⁾ A. a. O. II 175, 36 u. 37. — ²⁾ Auszug aus einem Schreiben der bayrischen Salzspeditionscommission an das Pflegamt Füssen v. J. 1782, Archiv-Nr. 82 des Pfrontner Archivs: daß durch den betritt der pfarrey Pfronten zur Routgesellschaft dem salztransport mehr beförderung als einhalt geschehe .. und unterwegs nirgents ein abstoss des salzes verstattet. — ³⁾ A. a. O. IV 557, 7 ff. u. 32 ff., ferner vgl. Börlin über das Recht der Schweizer Quellen a. a. O. S. 63 u. 64. — ⁴⁾ A. a. O. II 175, 35; 296, 30 ff., 35 ff. Börlin a. a. O. S. 64. — ⁵⁾ Börlin a. a. O. S. 64 A. 11. — ⁶⁾ Lori 2 S. 545, Vertrag wegen dem Rottfuhrwesen zwischen Augsburg und Schongau v. J. 1747 Abs. 2: widrigens und zum fall durch ausserachtlassung eines oder mehrer deren obbestimmten pecten und verordnungen oder auch aus saumsal und verschulden der rottleut, die güter schaden nehmen .. so sollen mehr besagte herrn burgermeister und rat zu Schongau solchen schaden unweigerlich abtun und zu bezahlen schuldig seyn. — ⁷⁾ Vergleich zwischen den Salzrottinteressenten von Pfronten und Füssen unter Archiv-Nr. 82 des Pfrontner Archivs: „dass sie die hier übernehmende vass ohne abstoss nacher Oy abzuführen, auch wenn von denen ihrigen der salzspedition durch unglück oder nachlässigkeit, betrug oder ver-

Weniger eingehend sind in den Quellen die Rechte der Kaufleute behandelt. Sie spiegeln sich nur zum Teile in den oben geschilderten Pflichten der Frachtführer¹⁾ wider.

IX.

Das germanische Element im spanischen Rechte.

Von

Herrn Professor Dr. **Eduardo de Hinojosa**

in Madrid.*)

Daß in den Rechtsquellen Spaniens aus der Zeit nach dem Eindringen der Araber germanische Rechtsinstitute sich finden, die der Lex Visigothorum unbekannt sind oder von ihr bekämpft worden waren, ist eine Tatsache, die allen Kennern germanischen Rechtes, welche sich mit dem Rechte der christlichen Staaten der iberischen Halbinsel im Mittelalter befaßt haben, auf den ersten Blick in die Augen gesprungen ist. Fast alle Gelehrten, die dieser Tatsache Beachtung geschenkt haben, haben sie naturgemäß als ein

säumnis ein schaden zugehen sollte, die pfrontisch salzinteressenten einer für alle und alle für einen gehalten seyn solln.“

¹⁾ Über Ablieferungs- und Aufbewahrungspflicht im Schweizer. Recht Börlin a. a. O. S. 58 ff.

*) Dieser Untersuchung liegt der Vortrag zugrunde, den ihr Verfasser am 12. August 1908 auf dem Internationalen Historikerkongreß zu Berlin über *L'élément germanique dans le droit espagnol* hielt. Herr v. Hinojosa hatte die große Güte, ihn für den Abdruck in unserer Zeitschrift mit dem unseren Lesern sicher besonders willkommenen Quellen- und Literaturapparat zu versehen, wofür ihm, wie für die lebenswürdige Überlassung dieser Studie überhaupt, auch an dieser Stelle verbindlichst gedankt sei. Ganz besonderen Dank sind wir aber auch Herrn Privatdozenten Dr. Rudolf Köstler in Czernowitz schuldig, der sich der großen Mühe unterzog, das Ganze ins Deutsche zu übersetzen und sich dadurch um die Sache und um unsere Zeitschrift ein wahres Verdienst erworben hat.

Für die Red. U. Stutz.