Blätter für Heimatkunde 46 (1972)

Fuhrherren

Ein Beitrag zur Geschichte des Transportwesens

Von Franz Pichler

Den Fragen der Verkehrsgeschichte — sehr lange ein unbekanntes Land — hat Ferdinand *Tremel,* unser geschätzter Jubilar, stets ein besonderes Interesse zugewandt. Die Ergebnisse seiner einschlägigen Forschungen wurden denn auch in der Festschrift 1967 von Anton Adalbert *Klein* bereits eingehend gewürdigt.[1] Mit gutem Griff in ergiebige Quellen hat Tremel viel zum Fortschritt unseres Wissens in diesen Fragen beigetragen. Neben den Säumern haben vor allem Schiffahrt und Flößerei

[1] Beiträge zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Steiermark und Kärntens. Ferdinand Tremel zur Vollendung des 65. Lebensjahres dargebracht von seinen Freunden. ZHVSt, Sonderband 14, Graz 1967. — Darin: A. A. Klein, Probleme der Verkehrsgeschichte der Steiermark vor dem Eisenbahnbau. S. 107—119. Mit den entsprechenden Literaturhinweisen auf die Arbeiten Tremels.

auf der Mur durch ihn sorgfältige und grundlegende Darstellungen gefunden. Damit wurden bereits sehr wesentliche Teilaspekte erfaßt. Für das Gesamtbild jedoch bleiben noch eine Reihe von Facetten sowie regionale und temporäre Besonderheiten zu klären, sollen wir uns über die Bewältigung von Verkehr und Transport auch für die alte Zeit eine konkrete, wirklichkeitsgetreue Vorstellung machen.

Als Beitrag zu dieser Aufgabe sei hier mit den *Fuhrherren* ein Verkehrsträger in das Blickfeld gerückt, dessen organisatorische Bedeutung für das Transportwesen bisher kaum bewußt geworden ist. Es konnte hierfür das aufschlußreiche Quellenmaterial verwertet werden, das sich in den Akten der Seckauer Weinfuhr über die Gleinalm erhalten hat.[2] Sein Schwergewicht ist auf die Zeit zwischen 1670 und 1730 verteilt. Nachdem daraus die Sachlage geklärt werden konnte, war es verlockend, auch noch Möglichkeiten zu nützen, diese Ergebnisse zeitlich zu vertiefen und zu erhärten.

Das Domstift Seckau hatte am 6. Mai 1653 von Wolf von Stubenberg die Ämter *St. Peter* am Ottersbach — mit St. Peter, Perbersdorf bei St. Peter, Seibersdorf bei St. Veit und Mettersdorf am Saßbach — und *Luttenberg,* beide Male samt den dazugehörigen Bergrechten, gekauft.[3] Mit den Erträgnissen seiner sonstigen mittelsteirischen Besitzungen, der alten Herrschaft Witschein, der Hofweingärten in Tottersdorf bei St. Anna am Kriechenberg, im Radkersburger und Luttenberger Weingebirge und des stiftischen Zehentweines war nunmehr Jahr für Jahr der Transport Hunderter von Startin aus der unteren Steiermark nach Seckau zu bewerkstelligen. Er erfolgte teils durch die Fuhrrobot seiner Untertanen, teils *auf Gedinge* oder *um den Lohn,* also gegen Bezahlung.

Mit dem Amte *St. Peter* am Ottersbach hatte sich das Stift eine Art Fuhrpark geschaffen. Die dortigen Untertanen wurden verpflichtet, von den in Libonsberg, Radkersburg, Mureck, St. Peter, Seibersdorf oder Ehrenhausen zusammengebrachten Weinen jährlich eine bestimmte Anzahl robotweise — gegen geringfügiges Entgelt und Ersatz der Gebühren (Maut-, Weg- und Brückengeld) — bis Graz zu führen. Endete eine solche Fuhr früher oder führte sie über Graz hinaus, so wurde das Robotfuhrgeld entsprechend verringert oder erhöht. Das war meist der Fall, denn die üblichen Umladestätten für den Weitertransport über die Gleinalm waren Weitendorf oder Gratwein.

Da die Weinfuhren durch die Robot allein aber bei weiten nicht bewältigt werden konnten, wurden sie den Untertanen zusätzlich auch gegen Bezahlung vergeben, was ihnen oft recht ansehnliche Nebenverdienste eintrug.

Im ganzen waren die Dienstleistungen der eigenen Untertanen aber auf

[2] Archiv Seckau, Stift, 731/15, StLA. — Ich habe in anderem Zusammenhang in einer ersten Auswertung darauf bereits in der Steirischen Landesausstellung 1966, Der steirische Bauer. Leistung und Schicksal von der Steinzeit bis zur Gegenwart, Katalog, S. 310 f., hingewiesen.

[3] Verkaufsurbar in A. Seckau, Stift, 107/18, StLA.

bestimmte Strecken beschränkt, sie reichten höchstens bis Weitendorf oder Gratwein bzw. durch obersteirische Untertanen wieder von der Höhe der Gleinalm bis Seckau. Der in Eigenregie zu bewältigende Verkehrsraum war also begrenzt.

Im ganzen dazwischenliegenden Gebiet der Weststeiermark mußte der Transport an *Fuhrherren* vergeben werden. Diese standen somit vor der Aufgabe, nicht nur den gesamten Anfall, sondern auch die schwierigsten Wegstrecken zu meistern. Schon dieser Auftrag läßt erkennen, daß sie über die entsprechenden Möglichkeiten verfügen mußten. Bei solchen Mengen genügte nicht ein rasches Improvisieren oder das fallweise Anwerben von Fuhrmann zu Fuhrmann. Hier mußte vielmehr vorbedachte Absprache und Organisation am Werke sein. Und in der Tat: aus der Analyse der Quellen schält sich für den Fuhrherrn eine klar umgrenzte, gewichtige und unentbehrliche Funktion, die es ermöglicht, die Einzelheiten dieser Vorlage Zug um Zug in ein allgemeingültiges Gesamtbild zu fügen.

Der *Fuhrherr* dieser Zeit erscheint noch nicht als eigener Berufsstand; er ist *Herr* als Vertragspartner, der sich zur Übernahme eines Transportgeschäftes und zu seiner Durchführung durch Fuhrleute verpflichtet.

Seiner sozialen Stellung nach kann es ebensogut der Abt eines Stiftes wie der Amtmann einer Herrschaft, der Bürger einer Stadt oder der Wirt eines Landgasthofes sein, der einen solchen Auftrag auf sich nimmt. Er mußte nur über das entsprechende Fuhrwerk verfügen, sei es, daß er es zum Teil auch von sich aus beistellte, sei es, daß er es in der erforderlichen Anzahl zu organisieren vermochte.

Der Fuhrherr ist also nicht der unmittelbar Ausführende — der Fuhrmann auf der Straße —, sondern der „Manager", der den Transport organisiert und verbürgt. Er steht vermittelnd zwischen Auftraggeber und Fuhrleuten. Da es sich hier in der Regel um Großaufträge und längerfristige Verpflichtungen handelte, lag es auf der Hand, daß als Fuhrherren nur Vertragspartner in Betracht kamen, die über die notwendige Autorität und Zuverlässigkeit und über die genügende Organisationskraft verfügten. So hebt sich der Fuhrherr seiner Umgebung gegenüber meist durch eine gehobene oder vermögendere soziale Stellung heraus.

Oder konkret gesprochen: Selbst der Abt von Stift Rein schließt Fuhrherrenkontrakte. In Voitsberg, also im städtischen Bereich, kommen die Fuhrherren aus dem besser gestellten Bürgertum. So Mathes Friderich, Bürger und Bäcker daselbst, oder Sigmund Friderich Kheuner, Sohn der Mühlenbesitzerin Sidonia Kheuner, oder Johann Baptist Weinmayr, Handelsmann und mehrmaliger Stadtrichter. In den Landbezirken überwiegen die herrschaftlichen Amtleute, auch sie durch ihre Position vertrauenswürdig und in organisatorischen Fragen bewandert. So Hanns Winter, Amtmann zu Dexenberg, Gregor und Christian Mayr am Spitzengut, Greisseneggische und Obervoitsbergische Amtleute in der Kainach, Augustin Kaltenpacher, Amtmann in Geistthal, die Reiner Amtleute Colman Prettenthaler, Wirt am Plesch, und Peter Puechhaus, Wirt an der Wegscheiden, der Eggwirt Nußthaler, Bürger und Amtmann zu Übelbach, und der Waldsteinische Amtmann Veit Samersacher, um die häufiger Bezeugten herauszugreifen.

Der *Transport* erfolgte auf Grundlage eines Kontraktes, der zwischen Auftraggeber und Fuhrherrn geschlossen wurde und die gegenseitigen Verpflichtungen festlegte. Dieser Vertrag erstreckte sich in der Regel auf den gesamten, zur Anlieferung kommenden Jahresertrag. Mit dieser Pauschalierung sicherte sich der Auftraggeber vor Konkurrenzangeboten — etwa durch die Kaufleute, die Fuhrherren gerne durch erhöhte Anbote abwarben.

Um den Gesamtanfall klaglos zu bewältigen, bot sich die Verteilung auf drei Transportrouten an. Stapelplatz und Ausgangspunkt für die erste war Weitendorf. Sie führte durch das Kainachtal über Voitsberg und die Kainach auf die „Pairsbachalm". Die zweite Route ging von Gratwein über den Pleschwirt und den Wirt an der Wegscheiden auf die Höhe der Gleinalm. Dasselbe Ziel hatte auch die dritte mit dem Ausgangspunkt Übelbach. Alle drei Routen führten also auf der Gleinalm zusammen, von wo aus der Abtransport nach Seckau erfolgte, diesmal wieder auf dem Robotwege durch stiftische Untertanen der Ämter Sankt Margarethen bei Knittelfeld und In der Glein.

Es war also möglich, das Transportgut nach Maßgabe der abgeschlossenen Verträge zu verteilen und damit Überlastungen und Stauungen nach Tunlichkeit zu vermeiden.

Führte die Route durch mehr oder minder geschlossene Herrschaftsgebiete — im oberen Kainachtal hinter Voitsberg über Piberer, Obervoitsberger und Greissenegger, von Gratwein bis zur Gleinalm über Reiner und im Übelbachgraben über Waldsteiner Gebiet —, so waren die Fuhrherren, mit denen die Kontrakte geschlossen wurden, in der Regel auch Amtleute dieser Herrschaften. Nötigenfalls schaltete sich als übergeordnete Instanz auch der Herrschaftsverwalter oder der Grundherr selbst ein. Auf jeden Fall waren die Grundherrschaften an solch zusätzlichen Verdiensten und Einkommensverbesserungen ihrer Untertanen lebhaft interessiert. Der Abt von Rein z. B. bezeichnete es in seinem Dankschreiben an den Propst von Seckau, daß er seinen Untertanen die Abfuhr der Weine anvertraue, als eine *große Gnadt, dessen er sich untertänig zu bedanken habe.*[4]

Das offene, herrschaftlich bunter gemischte Siedelland hingegen erscheint als die Domäne des bürgerlichen, sozusagen mobileren Fuhrherrn. Er organisierte hier nötigenfalls auch mehrere Transportabschnitte, wie sich das an den Voitsberger Vertretern zeigt. Es sind die Etappen Ehrenhausen—Weitendorf, Weitendorf—Voitsberg und, hier im Zusammenwirken mit den zuständigen Amtleuten, Voitsberg—Kainach und Kainach—Gleinalm. Jeder Abschnitt wird aus dem eigenen Potential heraus bewältigt, die Fuhrleute also aus dem umliegenden Raume angeworben. So werden z. B. für die Abfuhr aus Weitendorf Bauern aus die-

[4] A. Seckau, Stift, 731/15, StLA, 1677 X 1, Rein.

sem Dorf, aber auch Muttendorfer, Dobler und Fluttendorfer ins Gedinge genommen.

Auf einer so ausgedehnten Strecke hat der kontraktschließende Fuhrherr in den einzelnen Abschnitten seine Mittelsmänner, Amtleute oder sonstige zuverlässige Personen, die nun ihrerseits die notwendigen Fuhrleute anwerben und verpflichten. Es müssen die beiderseitigen Bedingungen ausgehandelt und auf die lokalen Gegebenheiten abgestimmt werden; denn jede Leistung erfolgt hier auf der Basis der Freiwilligkeit. Kein Untertan könnte von seinem Amtmann zu einer Fuhr genötigt werden. Die Bauern verpflichteten sich freiwillig nach Maßgabe ihrer Möglichkeiten und Erfordernisse.

Es war daher oft keine leichte Aufgabe, auch genügend Fuhrleute zu organisieren, zumal wenn die Bauern sich bei Futtermangel oder schlechten Wegverhältnissen mit dem angebotenen Fuhrlohn nicht zufrieden gaben. Da mochte ein Amtmann sich *lieber der Fuhr entschuldigen und solche andern überlassen,* als daß er seinen Auftraggeber nicht wunschgemäß bedienen konnte.[5] Je einschichtiger ein Abschnitt, je spärlicher damit aber auch das Angebot an Fuhrleuten und je schwieriger die Wege wurden, umso bestimmter bringen die Bauern ihre Forderungen vor und umso erfolgreicher lehnen sie zu geringe Anbote ab.

Der *Kontrakt* verpflichtete die Fuhrherren entweder ganz allgemein, die für ihren Abschnitt anfallenden Weine *fleißig und aufrecht, auch ohne alle Clag und Schaden* abführen zu lassen und bei ihren untergebenen Fuhrleuten *durch ihre emsige Obsicht und Gegenwarth* alles übermäßige Trinken und jede Verfälschung der Weine oder sonstige Schäden hintanzuhalten.[6]

Häufiger sind jedoch genaue Termine und Zahlen. So verpflichtet sich der Abt von Rein im Vertrag vom 4. Oktober 1677, daß seine Untertanen Woche für Woche — ohne Unterbrechung — dreimal je 20, insgesamt also wöchentlich 60 Startin von Gratwein auf die Gleinalm abführen. Dabei haben sie jedesmal spätestens um 12 Uhr mittags auf der Alm zu sein, es sei denn, sie werden durch ein Unwetter daran gehindert. In den späteren Kontrakten wird die wöchentlich zu transportierende Menge, sei es von Übelbach[7] oder Gratwein[8] auf die Gleinalm oder von Weitendorf nach Voitsberg[9], mit einem Durchschnitt von 50 Startin festgelegt. Diese Transporte laufen oft bis in den März hinein.

Bei detaillierterer Festlegung der Vertragspunkte wird vom Fuhrherrn auch erwartet, daß er beim Aufladen und Abtransport sowie beim Abladen der Weine persönlich zugegen sei. Damit sollte die gerade bei diesen Vorgängen notwendige Sorgfalt gewährleistet sein. Unbeschadet der wohl etwas komplizierten Einhaltung dieser Verpflichtung war der Fuhrherr für alle Schäden ersatzpflichtig, die seine Fuhrleute, sei es durch

[5] Ebd., 1728 IX 29, Greissenegg, und 1728 X 5, Voitsberg.
[6] Ebd., 1681 X 10, Seckau.
[7] Ebd., 1703 XI 18, Übelbach, und 1705 XI 10, Übelbach.
[8] Ebd., 1708 X 28, — .
[9] Ebd., 1714 XI 24, Voitsberg.

übermäßiges Trinken oder Anzapfen und Zerbrechen eines Startins, verursachten. Dieses Risiko war für ihn aber insofern nicht groß, als er sich ja bei der Auszahlung des Fuhrlohns am Täter schadlos halten konnte. Seinen Namen erfuhr er von den Weinhütern, die ohnedies jeden Transport begleiteten und bewachten und alle strafbaren Exzesse zur Meldung bringen mußten.

Für den *Auftraggeber* wurden im Vertrag der für die vereinbarte Wegstrecke und für die Transporteinheit (1 Startin) ausbedungene Fuhrlohn und allfällige Konzessionen fixiert. Eine solche waren z. B. die zugebilligten Trinkstätten, von Gratwein bis Übelbach bzw. bis auf die Wegscheiden *eine,* von Übelbach bis auf die Gleinalm bzw. von der Wegscheiden bis auf die Höhe *zwei.* Wurde ein Fuhrmann jedoch außerhalb dieser concedierten Rastplätze beim Trinken „vermerkt", so war ihm der *halbe* Fuhrlohn in Abzug zu bringen. Es gab aber auch Ablösen der Trinkstätten durch Trinkgelder. Gesondert wurde vereinbart, wie es mit den anfallenden Nebengebühren — Aufgabegroschen, Hüttengeld, Botenlohn und Niederlagsgeld — zu halten ist. Aufgabegroschen und Hüttengeld machten pro Startin 6 Kreuzer, das Niederlagsgeld in Voitsberg 4 Kreuzer, das Botengeld je nach der Wegstrecke 7 bis 12 Kreuzer pro Tagwerk aus.

Die Fuhrlöhne zeigen sich in dem hier besprochenen Zeitraum ziemlich stabil. Es seien dabei auch die Löhne an die eigenen Untertanen berücksichtigt. Für die Strecken in der Ebene, also von Radkersburg bzw. Ehrenhausen nach Weitendorf, Graz oder Gratwein und von Weitendorf nach Voitsberg gilt als Verrechnungseinheit in der Regel das Paar Startin, wie es einer Wagenladung entsprach. Es wird von Radkersburg bis Graz mit 7 fl 4 ß bis 8 fl, bis Gratwein mit 9 fl bis 9 fl 4 ß, von Ehrenhausen bis Graz mit 6 fl bis 6 fl 2 ß, bis Gratwein mit 7 fl bis 7 fl 6 ß, bis Voitsberg mit 7 fl 4 ß und von Weitendorf bis Voitsberg bis zu 5 fl und darüber entlohnt.

Auf den Bergstrecken ist die Verrechnungseinheit der einzelne Startin. Hier beträgt der Fuhrlohn von Voitsberg bis in die Kainach 5 ß bis 6 ß, von Kainach auf die Alm 1 fl 2 ß bis 1 fl 7 ß, 1722 und 1728 sogar 2 fl, von Gratwein bis Übelbach 1 fl bis 1 fl 3 Kreuzer, von Übelbach auf die Höhe der Gleinalm 2 fl, von Gratwein auf die Wegscheiden 1 fl 3 Kreuzer, von der Wegscheiden auf die Gleinalm 2 fl bis 2 fl 24 Kreuzer. Schwankungen ergeben sich auch, je nachdem die Nebengebühren gemeinsam oder gesondert verrechnet werden.

Die Abrechnung mit den Fuhrleuten wurde, je nach der Abwicklung der Transporte, vom Fuhrherrn durchgeführt. Da es sich jedoch in der Regel um langfristige, über mehrere Monate laufende Aufträge handelte, begehrte er vom Auftraggeber schon zwischendurch Vorschüsse, um nicht die meist mit dem Lohne rechnenden Fuhrleute warten lassen zu müssen, da er ja, bei Hunderten von Gulden, kaum in der Lage oder willens war, seine eigenen Mittel vorzuschießen.

Es geht dabei bisweilen nicht ohne dringliche Mahnschreiben an den Weinherrn ab, wie es einige recht köstliche Briefe des Voitsberger Fuhr-

herrn Johann Weinmayr dartun. Er bittet um Vergebung, daß er *so grob* sein müsse, zu mahnen. Aber er habe Strapazen genug gehabt, bei dem schlechten Weg so viele Weine zu liefern, und habe dabei die eigenen Geschäfte vernachlässigen müssen. Er für seine Person wollte ja herzlich gerne warten, wenn er nur den Fuhrleuten nichts schuldig wäre, *denn ihro Hochwürden wissen, wie der Bauer ist, wenn er was zu begehren hat.*[10] Wenn eine solche Auszahlung noch bis in den Mai hinein ausstand, so konnte nicht ausbleiben, daß die Bauern ihn *alle Tag überlaufen und ihren Fuhrlohn begehren,* ja ihn verdächtigten, bereits empfangene Gelder zurückzubehalten und über ihn redeten, *daß er sich schämen müsse.*[11]

Quittungen des Fuhrherrn belegen also nicht den eigenen Gewinn, sondern nur den Empfang von Lohngeldern, die er an die von ihm ins Gedinge genommenen Fuhrleute zu bezahlen hat. Seinem Auftraggeber gegenüber hat er nur über die Anzahl der verfrachteten Startin und allfällige Nebengebühren und Schäden Rechnung zu legen. Die Abrechnung mit den Fuhrleuten ist dann seine eigene Sache.

Dem Fuhrherrn selbst wurde für seine Bemühungen ein *resonabler* Leikauf bezahlt, der je nach der vergebenen Route bis zu 9 fl ausmachte. Inwieweit er sonst aus seiner Funktion Kapital zu schlagen vermochte, hing nicht zuletzt von seiner Geschäftstüchtigkeit ab. Sicher waren die Weinherren an einem klaglosen Funktionieren der Transporte interessiert — bei den *groben, morastigen, durchbrüchigen* oder verschneiten Wegen oft keine sehr einfache Aufgabe —, und sie werden das auch entsprechend anerkannt haben. Die Transporte liefen auch den Winter über und da kam es sehr darauf an, Stauungen zu vermeiden und Sorge zu tragen, daß die Weine auf den Stapelplätzen sicher untergebracht waren. Denn es wäre, wie es in einem Witscheiner Verwalterbericht aus 1681 heißt, ein *grosmechtiger Schadt, wenn so khöstliches Gewächs an ungewissen Orten liegen oder wohl gar bey merer einfallenden Khälten Schaden leiden und gefrieren sollte.*[12] Je mehr ein Fuhrherr daher durch verläßliche Arbeit auf sein Renommee bedacht war, umso sicherer konnte er damit rechnen, im Geschäft zu bleiben.

Es drängt sich schließlich noch die naheliegende Frage auf, ob ein so gut eingespieltes System nicht auch schon in zeitlich älteren Schichten zu fassen ist. Und das trifft tatsächlich zu. Einen sehr frühen Beleg für die Institution von *Fuhrherren* bietet das Urbar der Herrschaft Lankowitz vom 1. Mai 1577 an.[13] Die Stelle macht zugleich auch deren Funktion innerhalb eines bestimmten Bereiches deutlich; mit der Maut, unter der sie ausgewiesen sind, haben sie allerdings nichts zu tun.

Die Eintragung vermerkt drei Untertanen, *die Fuerherren genennt,* die *diser Refir oder gezürgks wissen haben, wo und was ungevärlich für wein zu verkauffen sein; zu denen kumen die Sämer oder Fuerleütt über die*

[10] Ebd., 1728 I 25, Voitsberg. — Die Zitate erfolgen unter weitgehender Normalisierung der Originalschreibung.
[11] Ebd., 1729 V 20, Voitsberg.
[12] A. Seckau, Stift, 163/132, StLA, 1681 XI 1, Schluchten.
[13] A. Lankowitz 1/1, fol. 134, StLA.

Albm von Judenburg und derselben orten herüber umb erkundigung, weegweiß und unnderhanndlung.[14] Sie dienen der Herrschaft zusammen jährlich einen Dukaten in Gold.[15]

Diese Fuhrherren sind nicht namentlich ausgewiesen und an dieser Stelle auch örtlich nicht fixiert. Schon in einem Akt von 1582[16] und im Urbarregister von 1634/1636[17] werden sie jedoch ausdrücklich als *Fuerherren zu Köflach* bezeichnet. Daß von vornherein nur drei geeignete *Köflacher* in Betracht kamen, ist nicht gesagt, scheint sich jedoch wegen der günstigen Lage des Ortes sehr bald eingebürgert zu haben. Jedenfalls sind sie als Fuhrherren informiert, wo und in welcher Menge es in ihrem Bezirk Weine — und wohl auch andere Naturalien — zu kaufen gibt. Sie geben Händlern und Fuhrleuten, die aus der Obersteiermark herüber zu ihnen kommen, die entsprechenden Auskünfte, weisen sie zu den Verkäufern und führen die notwendigen Verhandlungen. Sie sind gegebenenfalls wohl auch von sich aus in der Lage, den Transport bestellter oder angekaufter Güter zu veranlassen.

Den Fuhrherren oblag also alles, was mit der Verfrachtung und dem Abtransport von Waren zusammenhängt. Dadurch bildeten sie eine Art Meldestelle für jedermann, der daran interessiert war, seine Waren an den Mann zu bringen, aber auch eine Nachfragestelle für jeden, der solche Waren erwerben wollte, und schließlich auch eine Vermittlungsstelle für Transportaufträge jeder Art.

Sehr instruktive Aufschlüsse aus der Praxis bieten die Berichte des Sigmund Friedrich von Herberstein, Herrn auf Lankowitz, an den Abt zu St. Lambrecht in seiner Klagsache gegen den Verwalter zu Piber aus 1582.[16] Herberstein versuchte, die Kosten von 170 fl, die er an die Instandsetzung der *gar in grundt verderbten znichtigen Müedtstraßen* — von Lankowitz auf die Stubalm — vorgestreckt hatte, dadurch hereinzubringen, daß er die Fuhrherren verhalten sehen wollte, von den Fuhrleuten für jeden Startin Wein, den sie auf dieser Straße gegen Lohn verführten, 4 Kreuzer bei der Auszahlung abzuziehen und wöchentlich mit seinem Pfleger auf Lankowitz abzurechnen. Dies erscheint deshalb als der einfachste, zugleich aber auch gerechteste Weg, weil die Entlohnung

[14] Auf diese Stelle wurde schon von R. Baravalle hingewiesen, zunächst in seiner Abhandlung: Lankowitz. In: Burgruinen und Burgen Steiermarks, VI, Grazer Schreib- und Amtskalender 1931, S. 256, sodann in: Steirische Burgen und Schlösser I, S. 312, und: Burgen und Schlösser der Steiermark, Graz 1961, S. 555. An allen Stellen hat es allerdings richtig „für wein" und nicht „für wen" zu lauten. — Baravalles Interpretation der Fuhrherren „gewissermaßen als Lotsen über beschwerliche Almwege" oder später als „(Großhändler), die vor allem Wein- und Getreidekäufe vermittelten", treffen nicht den Kern der Sache. Ihre Vermittlertätigkeit lag nicht auf der Ebene des Großhändlers, sondern des Transporteurs, ihnen oblag also nicht der Handel, sondern das Fuhrwesen.
[15] Diese Verpflichtung rührte, wie Sigmund Friedrich von Herberstein in einem Schreiben vom 23. IX. 1582 (siehe Anm. 16) ausführte, von der Bewilligung her, die wiederinstandgesetzte „Muedtstraße", die vorher über die Khemetten gegangen war, nunmehr durch den Lankowitzer Burgfried zu führen. Man sei jedoch nicht verpflichtet, mit diesem Geld auch für Straßenreparaturen aufzukommen, aber auch nicht berechtigt, von dieser Straße eine Maut zu nehmen.
[16] A. Piber 23/185, StLA.
[17] A. Lankowitz 3/5 fol. 166, StLA.

der Fuhrleute ohnedies über die Fuhrherren läuft, die Fuhrleute selbst aber die unmittelbaren Nutznießer der Straßeninstandsetzung sind, ohne die sie, *mit verderbung vieler Roß und Wägen,* ganz um ihr Fuhrgeschäft gekommen wären, mit dem sie ihre *maysten Zins- und Steuer*(gelder) verdienen. So wäre es auch keine Maut, die Landleute oder Kaufherren belastete und die nur auf einem allgemeinen Landtag bewilligt werden könnte.

Ausdrücklich sind hier die Fuhrherren als diejenigen bezeichnet, von denen die Bauern *die Fuer aufnehmen* und die ihnen die Weine *zu verführen verlehnen.* Es hat somit den Anschein, als ob Lohnfuhren überhaupt nur durch sie vergeben wurden. Dabei ist sowohl von Fuhrherren der Herrschaft Lankowitz wie von solchen der Herrschaft Piber die Rede. Trotzdem fungierten sie nicht nur für die Untertanen ihrer eigenen Herrschaft — wenn diese naturgemäß wohl an erster Stelle standen —, sondern sie vergaben ihre Aufträge auch an andere Interessenten. Dadurch erscheint das von Herberstein vorgeschlagene Inkasso auch unabhängig von Verhandlungen und Zustimmungen verschiedenster Herrschaftsinhaber, weil durch die Fuhrherren ohnedies jeder Fuhrmann erfaßt werden konnte, gleichgültig, wohin er untertan war. Entscheidend war, daß die Auflage nur jene Bauern betraf, die die Straße benützten und daran verdienten.

Soweit sich die Angelegenheit verfolgen läßt, kam es auch zur Durchführung dieser Maßnahmen, wenn die Gelder von seiten der Fuhrherren auch viel spärlicher einliefen, als es Herberstein erwartet hatte.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß damit Institution und Funktion des Fuhrherrn gesichert und geklärt sind. Auch das Transportwesen vergangener Jahrhunderte war nicht im Auftrag an den Einzelfuhrmann zu bewältigen, sondern bedurfte der übergeordneten und koordinierenden Instanz. Der *Fuhrherr* erscheint somit als der Organisator, der das Räderwerk des Transportes in Gang hält. Zweifellos waren damit Anforderungen an Initiative, Tatkraft, Zuverlässigkeit und Unternehmergeist gestellt; bemerkenswert aber ist, daß diese Tätigkeit sozusagen nebenberuflich erfüllt wurde.

Zweck dieser Studie war es, das Problem an einem konkreten Beispiel in das Blickfeld der Forschung zu rücken. Die gewonnenen Aspekte regen aber eine Reihe weiterer Fragen an: Wie lagen die Probleme und Lösungen in den übrigen Landesteilen und Verkehrsräumen, wie funktionierten die kollektiven Frächtergenossenschaften[18], wie stand es mit dem Transitverkehr, welche Konsequenzen ergaben sich aus Niederlagsrecht und Umladezwang? Gerade die Einsichten in die Infrastruktur historischer Prozesse hängen sehr an der Gunst der Quellenlage und am Mosaik verstreuter Details. Hieraus das Einschlägige zu sammeln und für die Klärung des Gesamtbildes bereitzustellen, wäre auch andernorts eine dankenswerte Aufgabe.

[18] Vgl. F. Popelka, Die Frächtergenossenschaft der Premstätter Bauern. ZHVSt 26/1931, S. 231 ff.