



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

## **Universitätsbibliothek Paderborn**

### **Reichshöfe im Lippe-, Ruhr- und Diemel-Gebiete und am Hellwege**

**Rübel, Karl**

**Dortmund, 1901**

Möglichkeit der Einrichtung der via regia durch Karl.

**urn:nbn:de:hbz:466:1-13757**

Satz, der auch beim Dortmunder Durchzugsverkehr auftritt. Ferner hatte das einlaufende Schiff 10 Denare zu zahlen, von denen jedoch einer zurückgegeben wurde.

Sollen wir annehmen, daß die Berufung der Dinanter auf Karl, wonach bereits zu dessen Zeiten der Verkehr nach Sachsen geregelt und ihnen Durchzugsfreiheit zugestanden sei, begründet ist? Unter der Voraussetzung, daß die Hellwegstraße eine karolingische Einrichtung ist, ist das sachlich nicht unmöglich. Wir haben oben S. 75 die vor 1070 verfaßten Vorschriften für die *via regia* in Namur erwähnt, wonach der Graf von Dinant das Uebergezimmer brechen lassen soll, welches ein Reiter mit der quergehaltenen Lanze berührt. Es sind dieselben Vorschriften, die für den Hellweg gelten<sup>1)</sup>. Die Verletzung der *via regia* wird dem Grafen von Dinant gebüßt: „*Via regia, que vulgo dicitur pirus, et wariscapii extra aquam vel in aqua omnes ad suam justiciam pertinent, et omnes sunt sui,*“ wie in Dortmund die Verletzung der *via regia* dem superior iudex unter dem Sechzigshillingbann gebüßt wird. Das Wort *wariscapii* ist sehr vieldeutig, doch wird es in einem ganz gleichen Zusammenhange in dem Testamente des 1260 gestorbenen Herzogs Heinrich III. von Brabant genannt<sup>2)</sup>, aus dem sich ergibt, daß mit den *wariscapii* die keinem Privaten gehörigen Uferränder der Maas gemeint sind, die ebenso wie der Wasserlauf der Maas selber als der Regalität<sup>3)</sup> und Verfügung des Landesherrn gehörig verschenkt werden. Diese *wariscapii* also werden der Gerechtigkeit des

<sup>1)</sup> Siehe S. 76.

<sup>2)</sup> Siehe „*warecaparia*“ bei Dufange, wo die folgende Stelle mitgeteilt ist: Aegidius Aureaevallis monachus in Alexandro episc. Leod. c. 26 Testamentum Henrici III ducis Brabantiae: „dotavi eum de 4 mansis — de cursu aquae Mosae a prima parte superioris insulae usque ad ultimam partem inferioris, que est contra Plumborum montem, et de *wariscapio* utriusque ripae“.

<sup>3)</sup> Heusler, Institutionen I 368, Schröder, Rechtsgeschichte<sup>3</sup> S. 206, unter Berufung auf eine Urkunde Ludwig's von 818: „*nostra est regalis aqua.*“



Grafen von Dinant unterstellt. Somit waren mit dem Flußlaufe auch die für den durchgehenden Schiffahrtsverkehr in Betracht kommenden Anker- und Landungsstellen am Ufer dem Grafen von Dinant unterstellt, somit der Durchgangsverkehr an der Maas geregelt. Es ist die alte Heimath des karolingischen Hauses, um die es sich hier handelt. Die Maasstraße führt von Dinant über Lüttich, Huy und Heristall über die Lieblingspfalz Karl's, Aachen, und die Pfalz Düren zum Rhein. Wollen wir der Berufung der Urkunde von 1203 auf Einrichtungen aus den Zeiten Karl's Glauben schenken, so wäre schon in den Zeiten Karl's ein Verkehr von der Maas her über die kaiserlichen Pfalzen zum Rhein und weiter von Köln über Duisburg und den Hellweg über Dortmund zur Weser, dann etwa über Gandersheim zum Harz und vielleicht weiter nach Osten unter bestimmte, geregelte Vorschriften gestellt. Daß Karl von seinen heimathlichen Pfalzen her nach seinen Neuschöpfungen in Westfalen, an der Weser und weiterhin einen solchen Verkehr zu leiten unternommen hätte, wäre nichts Auffallendes. Ein Kapitulare, welches etwa im Großen und Ganzen den Verkehr auf den Wasserstraßen und den Landungsstellen, sowie die Durchzugsfreiheit der Waaren auf der via regia bestimmt hätte, welches zum bequemen Ausweichen die Breite der via regia als durch die Lanze des königlichen scararius<sup>1)</sup> bestimmt festgesetzt hätte, welches für das Entladen und Wiederbeladen der vierrädrigen Wagen und zweirädrigen Karren während des Durchgangsverkehrs eine bestimmte Abgabe festgesetzt hätte, auch für Aachen bestimmte Vorrechte für die Märkte in einzelnen Pfalzen festgesetzt hätte, könnte als sachliche Grundlage für die obigen Urkunden gedient haben. Gewiß ist der Einwand berechtigt, daß derartige Rückschlüsse aus späteren Urkunden zwingende Beweiskraft nicht haben und gewagt sind. Indessen liegt doch eine gewisse Garantie für die Richtigkeit der Schlüsse

<sup>1)</sup> Vgl. die feinsinnigen Erörterungen von Nitsch in „Ministerialität und Bürgerthum“ über den scararius oder caballarius S. 24 ff., der die Transportzüge Karl's einzuleiten hatte.



darin, daß durch dieselben sonst kaum zu erklärende Beziehungen, wie die von Dinant, Lüttich und Huy zu Sachsen und Dortmund, wie die Zollfreiheit der Aachener in Dortmund, wie die ganz auffallende Verbindung Dortmunds mit Karl in Sage und Dichtung <sup>1)</sup>, sich zwanglos neu aufhellen lassen, sowie daß die Rückschlüsse andererseits die aus ganz anderen Erwägungen gewonnene Gesamtauffassung in überraschender Weise bestätigen. Will man nicht überhaupt darauf verzichten, sich von dem beginnenden Handelsverkehr in dem von Karl unterworfenen Sachsen ein Bild zu entwerfen <sup>2)</sup>, so wird man immer auf Rückschlüsse wie die obigen angewiesen sein. Sachlich neu ergiebt sich aber auch die Nothwendigkeit, zu prüfen, ob das Gut der Ludolfinger am Harz nicht auch, wie es Weiland <sup>3)</sup> schon für möglich gehalten hat, theilweise als älteres Reichsgut aufzufassen ist.

Auf den Markt Dortmund war schon im zehnten Jahrhundert bei Verleihung von Marktgerichtigkeiten an neu entstehende Orte wie Niedermarsberg <sup>4)</sup>, Gandersheim 990 <sup>5)</sup> und Helmarshausen 1000 <sup>6)</sup>, verwiesen worden. Die Orte liegen

---

<sup>1)</sup> Vergl. oben S. 44 und Hansen in Forsch. zur D. Gesch. 26 S. 203 über die Reinolds-Sage: „Keine einzige historische Quelle aus Karl's des Großen Zeit kennt auch nur Dortmunds Namen, und doch kann es, was die Sagenentwicklung betrifft, die sich an seine Beziehungen zu Karl knüpft, wetteifern mit den bekannten Lieblingsplätzen des Kaisers, mit Aachen, Ingelheim und anderen.“

<sup>2)</sup> Zu vergl. Nitsch in Hansf. Geschichtsblättern IV S. 14: „Jene Grenzmärkte des Ostens, Regensburg und die von Karl dem Großen scharf bewachten Absatzplätze der Sachsengrenzen treten nur deshalb so bedeutend hervor, weil eben im Innern dieser großen, kontinentalen Masse so gut wie gar keine Verkehrsmittelpunkte erwähnt werden.“

<sup>3)</sup> Weiland in Hansf. Geschichtsblättern V, Goslar als Kaiserpfalz, S. 5: „Des Königs war aber der größte Theil des bebauten Landes, im Norden, Westen und Osten; es sind die Stammgüter des Ludolfingischen Hauses, wohl auch älteres Reichsgut.“

<sup>4)</sup> Dortmund. U.-B. I 10.

<sup>5)</sup> Ebd. I 17.

<sup>6)</sup> Ebd. I 20.