Die Verkehrs- und Handelswege der österreichischen Alpenländer im 16. Jahrhundert.

Von Dr. Anna Schlesinger.

Die wirtschaftlichen Verhältnisse Österreichs im Mittelalter haben mehrfach eingehende Behandlung gefunden. Zwischen der Zeit des ausgehenden Mittelalters und der Zeit des Merkantilismus aber klafft eine weite Lücke. Gerade für den Beginn der Neuzeit ist es nur schwer möglich, aus verstreuten Notizen ein richtiges Bild des österreichischen Wirtschaftslebens zu gewinnen. Ebenso brechen auch die Arbeiten über die Verkehrswege der Alpenländer in ihrer Mehrzahl mit dem Ende des Mittelalters ab.

Am besten bekannt sind die Wege des Römerreiches. Aber alle wichtigen Pässe und Straßen in den Alpen haben auch für die Zeiten des Mittelalters ihre Darstellung gefunden.

Wenn im Folgenden¹⁾ der Versuch unternommen werden soll, für das 16. Jahrhundert ein Bild der Verkehrswege und ihrer Bedeutung in den österreichischen Alpenländern zu gewinnen, so ist es bei dem geringen zur Verfügung stehenden Material nicht möglich, die Aufgabe nur einigermaßen erschöpfend zu lösen.

Wichtige Quellen für die Verkehrsgeschichte des 16. Jahrhunderts bilden die in diesem Jahrhundert an Zahl wachsenden Reisebeschreibungen, ferner die Itinerare und Reisekarten. Doch sind diese leider nur teilweise zugänglich. Für die Postrouden wurden auch Akten aus dem Hofkammerarchiv und Staatsarchiv sowie Regesten aus dem Innsbrucker Statthaltereiar-
chiv benützt.

I.

Die allgemeinen Bedingungen für den Verkehr der österreichischen Alpenländer im 16. Jahrhundert.

Die Verkehrsverhältnisse eines Landes werden von zwei Faktoren bestimmt, einerseits von dessen Naturbeschaffenheit, einem Faktor,

¹⁾ Die Anregung zu dieser Abhandlung verdankt die Verfasserin ihrem Lehrer, Herrn Prof. Dr. E. Oberhummer an der Universität Wien.

den man innerhalb der historischen Zeit als konstant betrachten kann, andererseits von einem variablen Faktor, der Tätigkeit des Menschen, den Kulturverhältnissen der betreffenden Zeit, vor allem den wirtschaftlichen Verhältnissen. Daneben wirken zum Teil auch noch eine Reihe von Naturbedingungen mit, die in geringerem Grade veränderlich sind, wie die örtliche Gestaltung der klimatischen Faktoren, besonders die Feuchtigkeit, sowie die Vegetation und Tierwelt.

Die beiden Faktoren, der konstante und der variable, üben aber gegenseitig eine Wechselwirkung aufeinander aus.

Die Wirkung der gleichen geographischen Verhältnisse auf das Kultur- und Wirtschaftsleben eines Landes ist zu verschiedenen Zeiten sehr verschieden und gerade von den wirtschaftlichen Verhältnissen abhängig.

So hat die Lage Englands am Westrande Europas, die seit dem Ende des 17. Jahrhunderts das Inselreich zur ersten Handelsmacht der Welt gemacht hat, im Mittelalter vor Verlegung der Welthandelswege vom Mittelmeer an den Atlantischen Ozean bewirkt, daß die kulturelle Entwicklung Englands weit hinter der Deutschlands und der Mittelmeerländer zurückblieb, seine reichen Bodenschätze noch keine Rolle spielten.

Ebenso hat die Bedeutung der Verkehrswege in den österreichischen Alpenländern je nach dem Schicksal der Kultur- und Wirtschaftsverhältnisse des Landes und seiner Nachbarländer gewechselt.

1. Der konstante Faktor.

Auf den konstanten Faktor, die geographischen Verhältnisse, soweit sie den Verkehr beeinflussen, ausführlicher einzugehen, erlaubt der für diesen Aufsatz zur Verfügung stehende Raum nicht.

Auch genügt es, da ja die Geographie der Alpenländer allgemein bekannt ist, nur mit wenigen Worten auf die wichtigsten Tatsachen hinzuweisen.

Die österreichischen Alpenländer sind erfüllt von dem östlichen Teil jenes gewaltigen Gebirges, das sich in weitem Bogen von 1200 km Länge um die Tiefebene des Po herumlegt und das mit seinen Fortsetzungen, den Pyrenäen im Westen, den Karpathen im Osten, Europa in zwei Teile zerlegt.

Im Norden schließt sich an das Gebirge das hügelige Alpenvorland an, das zum weiten Donautal abgedacht ist.

Im Osten, wo die nördliche Zone der Alpen scharf abbricht, breitet sich die Ebene des Wiener Beckens aus.

Durch ihre Lage gerade in der Mitte Europas zwischen Deutschland und Italien einerseits, dem Osten und dem Westen Europas andererseits waren die österreichischen Länder seit jeher zum Durchgangsland von Süd nach Nord und von Ost nach West bestimmt. Im Donautal ist eine natürliche Straße von Oberdeutschland durch Österreich nach den Ländern des Ostens vorgezeichnet, von der bequeme Wege nach allen Teilen Deutschlands führen.

Aber auch die Alpen bilden trotz ihrer Höhe keine trennende Scheidewand zwischen Nord und Süd.

Trotz ihrer großen Erhebungen bieten die Alpen viel mehr Möglichkeiten, günstige Verkehrswege anzulegen, als zum Beispiel die niedrigeren Pyrenäen. Kaum ein anderes Hochgebirge ist durch eine so große Zahl gut gangbarer Pässe ausgezeichnet wie die Alpen.

Strenger als in vielen anderen Ländern Europas sind in den Alpenländern dem Verkehr die Bahnen durch den Aufbau des Landes vorgeschrieben.

Manche Wege durch die Alpen sind seit römischer und sogar vor-römischer Zeit begangen, andere erst in späteren Jahrhunderten betreten worden, einige haben ihre ehemalige Bedeutung eingebüßt und sind verödet. Manche Hindernisse, die einstmals dem Verkehr entgegenstanden, sind durch den Fortschritt der Wegbautechnik hinweggeräumt worden. Aber der Verlauf der einzelnen Verkehrsrouten mußte im großen und ganzen durch Jahrhunderte konstant bleiben.

Großen Veränderungen und Umwälzungen im Laufe der geschichtlichen Entwicklung war jedoch die wirtschaftliche Bedeutung und die Frequenz der einzelnen Verkehrslinien unterworfen. Entscheidend hierfür waren die Wandlungen in den Wirtschaftsverhältnissen der Alpenländer und ihrer Nachbarländer.

Zu den Naturbedingungen, die den Handelsverkehr eines Landes beeinflussen, gehören auch die Rohprodukte, die das Land selbst bietet. In welchem Umfang sie verwertet werden, hängt ebenfalls vom Stand der Kultur und des Wirtschaftslebens ab.

In den Alpenländern spielten seit prähistorischen Zeiten die Bergwerksprodukte, allen voran Salz und Eisen, für den Verkehr eine große Rolle.

Gerade das 16. Jahrhundert hat bedeutungsvolle Änderungen im Kultur- und Wirtschaftsleben Europas hervorgerufen. Um die Verkehrsverhältnisse der österreichischen Alpenländer im 16. Jahrhundert richtig beurteilen zu können, ist es notwendig, den variablen Faktor zu berücksichtigen und die wirtschaftlichen Verhältnisse des 16. Jahrhunderts kurz zu betrachten.

2. Der variable Faktor.

In den letzten Jahrhunderten des Mittelalters hatte das Wirtschaftsleben Deutschlands seine höchste Blüte erreicht. Der wachsende Wohlstand des Bürgertums zeugte von dem hohen Stand des deutschen Gewerbes, von gewinnreichem Handel. Nach dem Norden und Westen Europas zog der deutsche Kaufmann, um die Erzeugnisse dieser Länder, vor allem Rohstoffe, einzuhandeln.

Je mehr aber mit dem Wohlstande der Luxus stieg und verfeinerte Bedürfnisse Geltung gewannen, desto mehr wuchs der Handel mit den Schätzen Italiens und des Orients. Längs der Donau und durch die Alpen konnte man die Kostbarkeiten dieser Länder gegen die

Naturprodukte Deutschlands und Erzeugnisse deutschen Gewerfleißes eintauschen. Deutschland war das Zentrum des Welthandels, hier kreuzten sich die wichtigsten Straßen von Nord nach Süd, von Ost nach West. Der große Aufschwung der Handelsstädte Süddeutschlands und Österreichs beruhte auf diesem Verkehr mit dem Osten und Süden.

Bis zum 13. Jahrhundert hatte sich der Handel mit dem Orient hauptsächlich in west-östlicher Richtung bewegt. Die Donau mit den ihrem Flußlauf folgenden Straßen war zur wichtigsten Welthandelsstraße emporgeblüht, die Städte an ihren Ufern nahmen einen raschen Aufschwung.

Seit dem vierten Kreuzzug hatte Venedig einen großen Teil des Orienthandels an sich gerissen. Nicht nur um die Produkte Italiens zu holen, sondern auch um die Waren aus dem Orient einzuhandeln, zogen im Spätmittelalter die deutschen Kaufleute über die Alpen.

Die Bedeutung der Donaustraße sank relativ gegenüber der der Alpenstraßen, auf denen sich ein reger Verkehr entwickelte.

Im 15. Jahrhundert nahm auch der Bergbau in den Alpenländern einen großen Aufschwung. Neben die Salzgewinnung und die Eisenerzgewinnung, die schon in früheren Jahrhunderten eine große Rolle für den Verkehr gespielt hatten, trat nun der Bau auf Edelmetalle, in erster Linie der Silberbergbau und der Bau auf Kupfer. Der Verkehr in den Alpenländern empfing dadurch neue Impulse.

Durch die Römerzüge der deutschen Kaiser, die enge politische Verbindung Deutschlands und Italiens, war ebenfalls der Verkehr zwischen den beiden Ländern gesteigert worden. Humanismus und Renaissance hatten die Sehnsucht nach Italien verstärkt.

So bieten die Alpenländer zu Ende des Mittelalters das Bild des regsten Güter- und Menschenverkehrs.

Im 16. Jahrhundert trat ein Umschwung in den wirtschaftlichen Verhältnissen Europas ein. Das Vordringen der Türken hatte schon in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts den Verkehr längs der Donau lahmgelegt, auch dem Handel im Mittelmeer schweren Schaden gebracht und trieb dazu, einen Weg nach Indien um Afrika herum zu suchen.

Die Entdeckung des Seeweges nach Indien verlegte den wirtschaftlichen Schwerpunkt vom Mittelmeer an die Gestade des Atlantischen Ozeans. Damit begann der wirtschaftliche Niedergang Deutschlands und Italiens, der Aufschwung Westeuropas.

Der Beginn dieses Verfalles der wirtschaftlichen Stärke trat jedoch nicht in allen Teilen Deutschlands zu gleicher Zeit ein.

Während die Hansa nicht so sehr direkt durch die Verlegung der Handelswege als durch die hierdurch geförderte Emanzipation Englands und der nordischen Staaten und durch den Mangel eines Rückhalts an einer starken Staatsmacht schon zu Beginn des 16. Jahrhunderts ihre Bedeutung verlor,²⁾ vermochten die süddeutschen Han-

²⁾ Janssen, Geschichte des deutschen Volkes VIII, S. 6. Freiburg 1876. Aloys Schulte, Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien I, S. 678. Leipzig 1900.

delsstädte, allen voran Augsburg und Nürnberg, sich den veränderten Verhältnissen anzupassen und sich dadurch noch für einige Zeit ihren Anteil an dem aufblühenden Welthandel zu sichern.³⁾

Die oberdeutschen Kaufleute traten in direkte Verbindung mit Lissabon, mit Antwerpen und Lyon, den neuen Welthandelsplätzen. Aber die Wege dahin führten nicht durch die österreichischen Alpenländer.

Auch gingen die großen deutschen und italienischen Kaufleute immer mehr vom Waren- zum Geldhandel über. Nicht mehr die mit Waren beladenen Lastwagen spielten hierbei die Hauptrolle, sondern der Kurier, der die Wechselbriefe beförderte und die Nachrichten über den Kursstand an den Weltbörsen überbrachte.⁴⁾

Doch hörte der Handelsverkehr zwischen Deutschland und Italien, vor allem der Verkehr mit Venedig, zu Beginn der Neuzeit keineswegs sofort auf.⁵⁾

Deutschland war ja noch immer ein aufnahmefähiger Markt für verschiedene italienische Erzeugnisse und auch ein Teil der Spezereien wurde noch immer über Italien bezogen.

Nach einigen Jahren vollständigen Darniederliegens des venezianischen Handels hob sich Venedig sogar in den zwanziger Jahren nochmals zu einem Weltmarkt zweiten Ranges für Spezereien empor, die es hauptsächlich aus Lissabon bezog. Erst zu Ende des Jahrhunderts verlor es seine Bedeutung gänzlich.⁶⁾

Daß die Beziehungen Augsburgs zur Lagunenstadt auch nach der Mitte des Jahrhunderts noch rege waren, zeigt die 1555 erlassene Ordnung für die städtischen Boten, nach welcher regelmäßig einmal die Woche Boten mit Briefen und Geldsendungen nach Venedig zogen.⁷⁾

In der zweiten Hälfte der 16. Jahrhunderts beginnen aber auch im Süden und Westen Deutschlands sich die Folgen der Verlegung der Handelswege zu zeigen.

Der Niedergang der oberdeutschen Handelshäuser wurde noch beschleunigt durch den Staatsbankrott in Frankreich und Spanien,

³⁾ Schulte, a. a. O., S. 679. Sieveking, Die Handelsstellung Süddeutschlands in Mittelalter und Neuzeit, S. 235, in Beilage zur Münchner Allgemeinen Zeitung 1902, Nr. 253/54.

⁴⁾ Vgl. über die Finanzgeschäfte zu Beginn der Neuzeit die eingehende Darstellung bei Ehrenberg, Das Zeitalter der Fugger, 2 Bde. Jena 1912.

⁵⁾ Falke, Oberdeutschlands Handelsbeziehungen zu Südeuropa im Anfang des 16. Jahrhunderts, in Zeitschrift für deutsche Kulturgeschichte 1859, S. 610. Simonsfeld, Fondaco dei Tedeschi II, S. 123 f. Stuttgart 1887.

⁶⁾ Georg Wiebe, Zur Geschichte der Preisrevolution des 16. u. 17. Jahrhunderts, S. 310, in Staats- und sozialwissenschaftliche Beiträge II, Heft 2. Leipzig 1895.

⁷⁾ Kränzler, Die Augsburger Botenanstalt, S. 303 ff., in Zeitschrift des histor. Vereins für Schwaben und Neuburg III. 1876.

die französischen Religionskriege und die niederländischen Wirren 1566.⁸⁾

Mit beigetragen zum Schwinden des Wohlstandes der oberdeutschen Kaufleute hat auch das Versiegen des Bergreichtums Deutschlands und der österreichischen Länder in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts.

So war z. B. das Erträgnis der Fugger aus dem Schwazer Bergwerk von 1549 bis 1555 von fast 13% des Kapitals auf $3\frac{1}{5}\%$ gesunken. Die Zahl der Gewerkschaften in Schwaz sank von 20 auf 4 herab und diese Gewerkschaften verloren in den Jahren 1557 und 1558 mehr als 30.000 fl.⁹⁾

Nach 1560 häuften sich die Bankrotte unter den deutschen Kaufleuten derart, daß zu Anfang des 17. Jahrhunderts nur wenige bedeutende Handelshäuser noch aufrecht standen.¹⁰⁾

Früher als in den anderen deutschen Ländern machten sich die Folgen der veränderten Verhältnisse des Welthandels in Österreich bemerkbar. Schon nach der Mitte des 15. Jahrhunderts, vor der Entdeckung des Seeweges nach Ostindien, begann der Verfall des österreichischen Wirtschaftslebens infolge der unsicheren Verhältnisse im Lande. Durch verschiedene Ursachen hervorgerufen, brach dann Ende des 15. Jahrhunderts in Österreich unter der Enns eine Krise in der Landwirtschaft aus. Die ackerbaureibende Ebene verödete und die Entvölkerung des Landes minderte zugleich die Erwerbsmöglichkeiten des Handwerkerstandes.¹¹⁾

In den österreichischen Städten hatte das Gewerbe niemals eine so große Rolle gespielt wie in den bedeutenderen Städten Deutschlands. Das österreichische Gewerbe versah nur den Lokalmarkt mit Waren. Alle feineren Gewerbeprodukte wurden eingeführt.¹²⁾ Vielfach waren es österreichische Rohstoffe, aus denen die eingeführten Waren hergestellt worden waren.

Die Städte in Österreich waren vorwiegend Handelsstädte. Wiens hohe Bedeutung im Mittelalter beruhte nur auf dem Transithandel.

Mit der Eroberung Konstantinopels und dem Vordringen der Türken brach über die österreichischen Städte eine Katastrophe herein.¹³⁾ Die Donaustraße verödete immer mehr.

⁸⁾ Vgl. Ehrenberg, a. a. O. II, S. 153 ff. und 176 ff.

⁹⁾ Janssen, Geschichte des deutschen Volkes VIII, S. 65 f.

¹⁰⁾ Ehrenberg, a. a. O., Bd. II. S. 242.

¹¹⁾ Alfred Grund, Die Veränderungen der Topographie im Wienerwald und im Wiener Becken, S. 126, 135, Bd. VIII, Heft 1 der Geogr. Abhandlungen, herausgeg. v. A. Penck.

¹²⁾ Helene Landau, Die Entwicklung des Warenhandels in Österreich, S. 7 und 11. Wien 1906.

¹³⁾ Rizzi, Die österreichischen Gewerbe im Zeitalter des Merkantilismus, S. 73, in Zeitschrift für Volkswirtschaft, Sozialpolitik und Verwaltung 1903.

Im 16. Jahrhundert verschlechterte sich die wirtschaftliche Lage Österreichs infolge der Verlegung des wirtschaftlichen Schwerpunktes nach Westen noch mehr. „Den Österreichern bleibt nur ein beschränkter Lokalverkehr. Die österreichischen Städte waren nicht mehr Orte eines gewaltigen Durchgangverkehrs, sondern weit entlegene Endpunkte eines Verkehrsnetzes, dessen Zentren fern im Westen sich befanden, die vom Weltmarkt so viel bezogen, als sie selbst benötigen, nicht mehr.“¹⁴⁾

Es fehlte in den österreichischen Städten an Unternehmungsgeist wie an Kapital, sich den neuen Verhältnissen anzupassen. Infolge der zahlreichen Privilegien, die Maximilian und Karl V. den oberdeutschen Kaufleuten, deren Geldhilfe ihnen unentbehrlich war, in Wien gewährten, waren die Wiener Kaufleute auch immer weniger der Konkurrenz des Auslandes gewachsen.

Immer mehr zogen sich die Bewohner Wiens von Handel und Gewerbe zurück und wandten sich dem Weinbau zu.¹⁵⁾

Hauptsächlich Augsburger, daneben auch Regensburger und Nürnberger Kaufleute rissen den Handel in Wien an sich und hielten noch einigermaßen den Verkehr auf der Donau aufrecht.¹⁶⁾

Der Rückgang des Wiener Handels wird deutlich veranschaulicht in einem Gesuch des Wiener Wassermautners Christoph Terschen vom Jahre 1581.¹⁷⁾ Darin wird hervorgehoben, daß der ganze Handelsverkehr aus dem Reich, aus Polen, Schlesien, Böhmen, aus Linz und anderen Orten sich nach Prag gewandt habe. Auch der ungarische Handel sei fast gänzlich eingestellt. Selbst der Weinhandel habe nachgelassen.

Von Bedeutung war auch noch im 16. Jahrhundert für Wien der Handel mit Venedig. Das beweist unter anderem die im 16. Jahrhundert geltende Zollordnung für diesen Handel.¹⁸⁾

Wie in Wien, so trat auch in den anderen österreichischen Städten durch die Entdeckung des Seeweges nach Ostindien ein Rückgang des Wohlstandes ein.¹⁹⁾

Ein Hindernis für die Entfaltung des Handels waren ferner die zahllosen Mauten und der Straßenzwang, die zu Beginn der Neuzeit noch weiter bestanden.

Auf den Tiroler Straßen litt der Verkehr auch durch die Reformation, da die Zahl der Rompilger erheblich sank. So heißt es in

¹⁴⁾ Hans Reutter, Geschichte der Straßen im Wiener Becken, in Jahrb. f. Landeskunde Niederösterreichs N. F. VIII. 1909. S. 241 f.

¹⁵⁾ Karl Faykmajer, Handel, Verkehr und Münzwesen, in Geschichte der Stadt Wien, herausgeg. v. Altertumsverein in Wien, Bd. IV, S. 529. Karl Weiß, Geschichte der Stadt Wien, 2. Bd., 2. Aufl., S. 445. Wien 1883.

¹⁶⁾ Reutter, a. a. O., S. 230. Faykmajer, a. a. O., S. 537.

¹⁷⁾ Faykmajer, a. a. O. S. 529.

¹⁸⁾ Falke, a. a. O., S. 622.

¹⁹⁾ F. B. v. Buchholz, Geschichte der Regierung Kaiser Ferdinands I. VIII, S. 254. Wien 1831—1838.

einem Berichte der Tiroler Regierung von 1538, „die Straßen seien durch die portugiesische Schifffahrt und Abgang der Romfahrten ohnedies in Abfall kommen“.²⁰⁾

Aber nahmen auch die Pilgerfahrten im 16. Jahrhundert ab, so steigerte sich doch andererseits der Reiseverkehr gerade um diese Zeit in hohem Maße.

An deutschen Fürstenhöfen wurde es Sitte, die jungen Prinzen zur Ausbildung auf Reisen nach England, Frankreich, zumeist aber nach den kleinen Herzogtümern Italiens zu schicken, und häufig machten schon im 16. Jahrhundert Söhne wohlhabender, edler und auch bürgerlicher Familien Rundreisen durch Europa und auch gereifte Männer unternahmen solche Rundreisen, um fremde Sprachen und Sitten kennen zu lernen,²¹⁾ und Italien war noch immer die große Lehrmeisterin der Kunst und Wissenschaft.

Die Kriege Maximilians I. und Karls V. in Italien, das Tridentiner Konzil, der gemeinsame Kampf der Habsburger und des Papstes gegen die deutschen Protestanten trugen gleichfalls dazu bei, den Verkehr auf den Alpenstraßen nach Italien aufrecht zu erhalten.

Von großer Bedeutung für den Verkehr aber war es ferner, daß im 16. Jahrhundert die Grundlagen des österreichischen Staates geschaffen, die habsburgischen Länder durch Zentralisierung der Verwaltung enger miteinander verbunden wurden. Die Türkengefahr zwang die habsburgischen Alpenländer, sich enge aneinander zu schließen, auch als nach dem Tode Ferdinands I. die Länder unter drei Herrscher geteilt wurden.

So mußte der Verkehr der Alpenländer untereinander und mit dem jeweiligen Aufenthaltsort des Hofes gerade in diesem Jahrhundert einen Aufschwung nehmen.

Die Entstehung einer Staatspost um die Wende des 15. und 16. Jahrhunderts ist ein sicheres Zeugnis für diese Verkehrssteigerung.

Wien, Innsbruck, Graz, Linz, St. Veit a. G., später Klagenfurt und Laibach waren als Sitz der Landesbehörden die Mittelpunkte dieses Verkehrs. — Die west-östlichen Verkehrsstraßen gewannen dadurch wieder einigermaßen an Bedeutung.

Wir sehen also, daß der Handelsverkehr durch die Alpen im 16. Jahrhundert gegenüber dem des 14. und 15. Jahrhunderts zurückging. Daß sich die Veränderung deutlich fühlbar machte, zeigt die zitierte Äußerung der Tiroler Regierung.

Dennoch blieben die Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Italien noch aufrecht.

Am stärksten litt der west-östliche Handelsverkehr. Dagegen brachten die politischen Verhältnisse und das gesteigerte geistige

²⁰⁾ F. B. v. Buchholz, Geschichte der Regierung Kaiser Ferdinands I. VIII, S. 361. Wien 1831—1838.

²¹⁾ V. Hantzsch, Deutsche Reisende des 16. Jahrhunderts, Leipziger Studien 1895. 4. S. 1 f., 86, 90.

Leben der Zeit ein erhöhtes Bedürfnis nach Verkehr zwischen den Alpen und ihren Nachbarländern im Süden und Norden hervor.

II.

Die einzelnen Verkehrs- und Handelswege und ihr Verlauf.

Aus den wirtschaftlichen Verhältnissen der Alpenländer und ihrer Nachbarländer, aus der Bedeutung der einzelnen Handels- und Kulturzentren, den Mittelpunkt der Verwaltung läßt sich ein Schluß auf die Bedeutung und die Frequenz der einzelnen Straßen nicht mit voller Sicherheit, aber mit großer Wahrscheinlichkeit ziehen.

Ein zahlenmäßiger Vergleich der einzelnen Straßen ist bei dem Mangel an statistischen Angaben nicht möglich.

Ein anderes Mittel zu erfahren, welche Straßen häufiger, welche seltener begangen wurden, bieten uns die Reisekarten, Itinerare und Reisebücher jener Zeit. Diese verschiedenen Wegeverzeichnisse hatten alle einen praktischen Zweck, sie sollten dem Reisenden, vor allem dem Kaufmann und dem Pilger, ein nützlicher Ratgeber sein. Die hier angegebenen Wege waren also jedenfalls zur Zeit der Anfertigung der Karte oder des Itinerars die wichtigsten und meist benutzten. Freilich gewinnen je nach dem Ursprungsort der Aufzeichnung die verschiedenen Wege verschiedene Bedeutung. Aber jedenfalls läßt sich annehmen, daß die Wege, die sich in allen Verzeichnissen wiederfinden, an erster Stelle standen.

Von den zahlreichen Karten Deutschlands aus dem 16. Jahrhundert haben die wenigsten Straßen eingezeichnet.

Die älteste bisher bekannte Karte mit Angabe der Straßen ist die Rom-Wegkarte von zirka 1500.²²⁾ Sie zeigt nur Straßen in nord-südlicher Richtung, die alle nach Rom führen, darunter nur zwei Wege über Pässe der österreichischen Alpen.

Dagegen gibt die von dem Nürnberger Kartographen Etzlaub verfertigte, von Glockendon 1501 gedruckte Karte, die 1533 eine Neuauflage erlebte, ein nach alle Richtungen verzweigtes Wegnetz an.²³⁾

Eine deutsche Wegkarte aus der Zeit um 1550 „Das heilig Römisch reich mit allen landstraßen . . .“²⁴⁾ enthält dieselben Straßen wie die

²²⁾ Verkleinerte Wiedergabe in Gallois, *Les Géographes de la Renaissance*, Bibl. de la faculté des lettres de Lyon, Tome XIII. Paris 1890. „Das ist der Romweg vom meyen zu meyen mit Punkten verzeichnet.“ Ein Abschnitt daraus bei Zahn, *Steiermark im Kartenbild der Zeiten*. Graz 1895.

²³⁾ Abschnitt aus der Karte von 1533, in Zahn, *Steiermark im Kartenbild der Zeiten*. Eine treue Anlehnung an Etzlaub zeigt auch die in der *Catra Itinerariae Europae* des Martin Waldseemüller von 1511 eingetragene Brennerroute. Vgl. A. Feuerstein, *Die Entwicklung des Kartenbildes von Tirol*, S. 348, in *Mitteilungen der k. k. Geographischen Gesellschaft in Wien* 1912.

²⁴⁾ Zahn, a. a. O.

Etzlaub-Glockendonsche Karte von 1533. Nur eine Straße Enns—Salzburg fehlt auf dieser Karte.

Zum Gebrauch für Kaufleute diente die Itinerarrolle, die August Wolkenhauer in Nürnberg entdeckte.²⁵⁾ Drei der dort angegebenen Routen führen durch die österreichischen Alpenländer.

Die Reisebeschreibungen des 16. Jahrhunderts zeigen die Straßen, die von Pilgern und anderen Reisenden vornehmlich benützt wurden. Sie fallen jedenfalls im allgemeinen mit den frequentiertesten Handelswegen zusammen, da an diesen ja auch für die Reisenden die beste Möglichkeit für Unterkunft und Verpflegung gegeben war.

Eine große Anzahl Straßen durch Deutschland, darunter auch einige durch die Alpen, gibt Sebastian Brant in seiner geschichtlich-geographisch-statistischen Arbeit „Eyn Chronik über Teutschland“ an, die in einer Chronik des Kaspar Hedion vom Jahre 1543 enthalten ist.²⁶⁾

1. Das Straßensystem des Brenners.

Der Brennerpaß bildet den Mittelpunkt eines reich verzweigten Straßensystems. Die Hauptstraße dieses Systems bildet die Strecke Innsbruck—Verona, von der eine Reihe von Straßen abzweigen. Der wichtigste Zugang vom Norden war, ehe die Eisenbahn über den Brenner führte, nicht die Straße durchs Unterinntal, sondern die Straße von Augsburg über den Seefeldler Sattel.

Aber neben dieser Straße wurde schon seit Römerzeit auch die Straße über den Fernpaß und auch die durchs Unterinntal begangen.²⁷⁾

a) Die Straße durchs Etschtal.

Die nord-südliche Hauptstraße über den Brenner gehört zu den allerältesten Straßen durch die Alpen.

Archäologische Funde haben gezeigt, daß der Brennerpaß schon in vorrömischer Zeit begangen worden ist.²⁸⁾ In den späteren Zeiten des römischen Reiches spielte die Brennerstraße sowohl als Militär- wie als Handelsstraße eine wichtige Rolle.

Der Zusammenbruch des Römerreiches, die Wirren der Völkerwanderung machten auch dem regelmäßigen Verkehr über

²⁵⁾ Vgl. A. Wolkenhauer, Eine kaufmännische Itinerarrolle aus dem Anfang des 16. Jahrhunderts, in Hansische Geschichtsblätter XIV, 1908, S. 151 ff.

²⁶⁾ Vgl. Löper im Deutschen Postarchiv 1875, S. 381—401.

²⁷⁾ Vgl. P. H. Scheffel, Verkehrsgeschichte der Alpen: I. Bis zum Ende des Ostgotenreiches. Berlin 1908. S. 107.

²⁸⁾ Vgl. Scheffel, a. a. O.

den Brenner ein Ende. Doch auch in den folgenden Jahrhunderten verödete die Straße nicht völlig.²⁹⁾

Einen neuen Aufschwung nahm die Straße mit dem Beginn der Römerzüge der deutschen Kaiser. Bald zog auch der Händler auf der alten Römerstraße über die Alpen. Wann die Handelsbeziehungen zwischen den süddeutschen Städten und Italien lebhafter wurden, läßt sich nicht genau feststellen.

Nachweisbar ist der Venediger Handel über den Brenner seit der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts und mit dem Emporblühen der Lagunenstadt wird die Brennerstraße gegen Ende des Mittelalters immer mehr belebt.

Neben den Kaufleuten und den Kriegsheeren zogen Scharen von Pilgern die Straße nach dem Süden, die entweder den heiligen Stätten in der Hauptstadt der Christenheit zustrebten oder übers Meer ins heilige Land wallfahrteten.

Von Venedig gingen bis ins 16. Jahrhundert regelmäßig Pilgerschiffe nach Jerusalem ab.³⁰⁾

Der Verlauf der Straße blieb bis ins 14. Jahrhundert derselbe wie zur Römerzeit. In diesem Jahrhundert trat durch die Anlage des Kuntersweges, eines Saumweges durch die Engen des Eisacktales, eine wichtige Änderung ein.

1483 wurde dieser Saumpfad zu einer Fahrstraße ausgebaut.³¹⁾ Infolgedessen nahm zu Ende des 15. Jahrhunderts die Hauptstraße des Brennersystems einen großen Aufschwung und da sie den kürzesten und bequemsten Verbindungsweg zwischen der ersten Handelsstadt Süddeutschlands, Augsburg, und Italien herstellte und auch von den anderen Handelsstädten Süddeutschlands leicht zu erreichen war, büßte sie ihre hohe Bedeutung als Handelsstraße auch im 16. Jahrhundert kaum ein.

Als Sitz der zentralen Regierungsbehörden der oberösterreichischen Länder und häufiger Aufenthaltsort des Hofes war

²⁹⁾ Vgl. hierüber Wanka, Edler v. Rodlow, Die Brennerstraße im Altertum und Mittelalter. Prag 1900. Prager Studien aus dem Gebiete der Geschichtswissenschaft, Heft VII, S. 61.

³⁰⁾ Reinhard Röhricht, Deutsche Pilgerreisen nach dem heiligen Lande. 1. Aufl. S. 13. Gotha 1885.

³¹⁾ Öhlmann, Die Alpenpässe im Mittelalter, in Jahrbuch für schweizerische Geschichte 1879, S. 211. Wanka, a. a. O., S. 149. Fabri, Evagatorium in Bibl. des literarischen Vereins zu Stuttgart II, S. 71; IV, S. 455.

Innsbruck im 16. Jahrhundert nebst Wien die politisch wichtigste Stadt der habsburgischen Lande und von dort ging deshalb ein ungemein reger Verkehr mit Italien aus.

Die Straße von Augsburg führte den Lech aufwärts, entweder am linken Ufer bis Schongau oder über Landsberg ans rechte Ufer und diesem entlang nach Schongau.³²⁾

Hier verließ die Straße die Ebene und lief über Peiting und das Kloster Rothenbuch, am Ufer der Amper über Bayer-soien (Soja) und Oberammergau bis in die Nähe des Klosters Ettal (878 m) und führte weiter nach Oberau ins Loisachtal (660 m). Diesem folgte sie bis Partenkirchen (722 m) und bog dann in scharfem Winkel gegen Osten nach Mittenwald an der Isar, führte an deren linkem Ufer bis Scharnitz (964 m) und stieg von hier in bequalem Abstieg hinab nach Zirl (620 m) an den Inn und diesem folgend nach Innsbruck (574 m).

Weiter zog die Straße nun über Wilten, ein einsames Wirtshaus „unter dem Schönberg“ und Matri das Silltal aufwärts zum Brennerpaß (1370 m).³³⁾

Dem Lauf des Eisack abwärtsfolgend, ging es nun über Gossensaß, Sterzing, „Peisser“ ein einsames Wirtshaus, Brixen nach Klausen (519 m) und nahe bei Bozen wieder ins Eisacktal. Der Kuntersweg folgte dem Eisack über Blumau nach Bozen.

Unterhalb Bozens betrat die Straße das Etschtal und ging nun in diesem weiter, einige Male den Fluß überschreitend, bis Verona über Branzoll, Neumarkt, St. Michele, Trient, Volano, Rovereto, Ala, Rivoli und Chiusa, die Veroneser Klause.

Hier zirka vier Stunden von Verona boten sich nochmals Schwierigkeiten für die Weganlage, denn die südlichen Ausläufer der Monte Baldo-Gruppe treten im Monte la Mesa, die

³²⁾ Vgl. Johann Müller, Das spätmittelalterliche Straßen- und Transportwesen der Schweiz und Tirols, in Geographische Zeitschrift 1905, XI, S. 97 f. Raisbuch des Georg Ernstinger, in Bibl. des literarischen Vereins zu Stuttgart CXXXV, S. 31 f. A. Wolkenhauer, Eine kaufmännische Itinerarrolle aus dem 16. Jahrhundert, in Hansische Geschichtsblätter XIV, S. 175. L. Pastor, Die Reise des Kardinals Luigi d'Aragnona, verfaßt von seinem Sekretär Antonio de Beatis, in Erläuterungen und Ergänzungen zu Janssens Geschichte des deutschen Volkes IV/3, S. 27 f.

³³⁾ Fabri, a. a. O. II, S. 69 erzählt von der auf dem Paß herrschenden Kälte: „... ibidem etiam aestivo tempore nives pruniae et glacies non desunt.“

Lessiner Alpen im Monte Pastel und Monte Solane dicht an den Fluß heran.³⁴⁾

Die Reisebeschreibung des Antonio de Beatis schildert die Veroneser Klause in folgender Weise:³⁵⁾

„Dieser Paß ist nur einen Steinwurf breit; die Etsch fließt hindurch. An beiden Seiten befinden sich die wildesten Felsen, welche unmittelbar zum Himmel aufsteigen Der Weg für den nach Deutschland Ziehenden führt auf der rechten Seite.

„Ein Tor schließt den Felsenpfad, der so eng ist, daß sich darauf nur ein Pferd bewegen kann und dies nicht ohne Gefahr. Auf der linken Seite führt kein Weg, weil die Etsch am Fuße des Berges entlang fließt, der sich gerade dort sehr steil erhebt. Auf diese wilden Berge folgt eine angenehme Ebene“

Von dem ganzen Wege zwischen Verona und Augsburg sagt de Beatis:³⁶⁾ Vor allem ist zu bemerken, daß man . . . fünf Meilen von Verona weg bis nach Innsbruck und von da bis etwa eine Tagereise von Augsburg durch rauhe Gebirge und Felsen, die zum Himmel emporragen, hindurchreist, daß man dabei aber beständig durch Täler auf ganz ebenen Wegen reiten kann“

Nicht nur nach Rom und den auf dieser Strecke liegenden Städten Italiens zog man auf der Straße durchs Etschtal, sondern zuweilen auch, um nach Venedig zu gelangen.

Seit dem 14. Jahrhundert gab es zwischen Augsburg und Trient eine Anzahl von Rodstätten in Schongau, Oberammergau, Partenkirchen, Mittenwald, Zirl, Innsbruck, Matrei, Lueg am Brenner, Sterzing, Bozen, Neumarkt und Trient.³⁷⁾

Diese Rodstätten waren die Umladeplätze der Rodfuhrleute, die eine Organisation zur Verfrachtung der Waren bildeten und eigene Privilegien besaßen. „Der Rodbetrieb ist die Art des Transportes, wonach die Waren, die zu Teil oder auf die Rodgingen, von den Fuhrleuten der einen Rod bis an die Grenze der anderen oder bis an den nächsten Rodort geführt wurden.“³⁸⁾

³⁴⁾ Wanka, a. a. O., S. 87.

³⁵⁾ L. Pastor, a. a. O., S. 27.

³⁶⁾ A. a. O., S. 48.

³⁷⁾ Müller, Das spätmittelalterliche Transportwesen, S. 159.

³⁸⁾ Johann Müller, S. 153; vgl. auch W. Kellner, Aus der Verkehrsgeschichte der Ostalpen, S. 187, in Mitteilungen des D. u. Ö. Alpenvereins 1895. Für die Beförderung der Güter von einer Rodstation zur andern gab es feste

Und diese Organisation bestand auch noch im 15. und 16. Jahrhundert.

Seit Beginn des 16. Jahrhunderts belebte aber eine Einrichtung die Brennerstraße nach Verona, die etwas ganz Neues in der Verkehrsgeschichte darstellt, die staatliche Stafettenpost.³⁹⁾

Die Post von Augsburg nach Innsbruck ging nicht den gebräuchlichsten Weg über den Seefelder Sattel, sondern benützte über Füssen den Fernpaß.

Seit dem Anfang des 16. Jahrhunderts war der Postkurs Innsbruck—Füssen ununterbrochen im Betrieb.⁴⁰⁾ 1519 wurde die Linie Füssen—Augsburg gelegt, aber zeitweise wieder aufgehoben. Die Route Innsbruck—Trient—Avio war seit 1518 konstant. Durch die Kriege Karls V. in Italien und den häufigen Aufenthalt des Kaisers im Süden, weiter durch das Tridentiner Konzil war der Briefverkehr gerade auf der über den Brenner führenden Postroute besonders rege.

Schon 1513 gab es einen kaiserlichen Postmeister in Verona. 1515 erließ Maximilian eine Postordnung für den Kurs Innsbruck—Verona.⁴¹⁾

Von Trient südwärts war der Postkurs um die Mitte des 16. Jahrhunderts wenig konstant. Zuweilen wurde dieser Kurs vom Papste unterhalten, so 1538 zwischen Trient und Bologna und 1545—1549 zwischen Rom und Trient.⁴²⁾

1536 lagen zwischen Innsbruck und Trient 8 Poststationen, zwischen Trient und Mailand 13 Poststationen.⁴³⁾ Leider werden die einzelnen Stationen nicht angegeben.

Taxen. Auf eine Wagenladung wurden 12 Zentner oder 3 Saumtierladungen gerechnet.

³⁹⁾ Leider gibt es über die einzelnen Postrouten des 16. Jahrhunderts sowohl in der Literatur als in den Akten der Wiener Archive nur wenige Nachrichten.

⁴⁰⁾ Fritz Ohmann, Die Anfänge des Postwesens und die Taxis. Leipzig 1909. S. 189; ebenda, S. 200.

⁴¹⁾ Ebenda, S. 189, 200, 242, 233.

⁴²⁾ Wilhelm Mummenhoff, Der Nachrichtendienst zwischen Italien und Deutschland im 16. Jahrhundert. Berliner Dissertation 1911, S. 26, 33.

⁴³⁾ Hofkammerarchiv, Hoffinanz 1500—1561. Berichte des Matthias von Taxis über seine Reisen im Auftrage Ferdinands I. von 1536—1538.

b) Die Straße durchs Brentatal.

Durch das Tal der Brenta, das Val Sugana, das sich am Südwestrande des Südtiroler Hochlandes hinzieht, nahm schon früh im Mittelalter der Verkehr nach Süden, besonders nach Venedig seinen Weg. Eine römische Straße durch das ganze Tal bis Padua läßt sich nicht nachweisen.⁴⁴⁾ Im späten Mittelalter wurde diese Straße häufig begangen, sie bildete die gebräuchliche Fortsetzung der Straße, die vom Reschenscheideck herabführte.⁴⁵⁾

Nachdem die Steigung von Trient (195 m) bis Pergine (480 m) überwunden ist, ist das Gefälle in dem breiten Tale bis Primolano gering und bot für Fuhrwerke keine Schwierigkeit. Unterhalb Primolano bei Kofel beginnt der Engpaß des Val Sugana. Hier führte die Straße hart am Flusse in enger, wilder Felslandschaft bis Solagna, wo der Fluß die Ebene von Bassano betritt. In den Reisekarten des 16. Jahrhunderts ist diese Straße durchs Brentatal nicht eingezeichnet.

Auch das Kaufmannsitinerar von 1520 gibt nicht diesen Weg an, sondern einen, der nur bis Grigno im Brentatal verlief und hier nach Feltre abbog.

Eine Schilderung der Straße durchs Brentatal gibt jedoch Hans Georg Ernstinger in seinem Raisbuch.⁴⁶⁾

1593 zog er von Innsbruck nach Venedig durchs Val Sugana. Nach Trient nahm er den oben geschilderten Weg und zog dann weiter über Persen (Pergine) — Levigo (Levico) — Burgo (Borgo) — Gringo (Grigno) — Kohl „ein clausen oder schloß in felsen an einem paß und thal zwischen hohen bergen, darzue man sich 25 claffter hinauf ziehen lassen mueß in felsen . . .“ Primolano—Bassano—Citadella, Padua 16 Meilen von Trient. Von hier fuhr Ernstinger zu Schiff auf der Brenta weiter, „dann alle tag ordinari barca oder schiff nach Venedig gehen“. Unterhalb Paduas wurden die Schiffe mittels einer Schleuse in einen Kanal (Canale di Brenta) hinuntergelassen, in dem sie nach Lucefusina fuhren. Ernstinger schildert die Schleusen eingehend. Bei der Mündung ins Meer ist

⁴⁴⁾ Öhlmann, a. a. O., S. 246.

⁴⁵⁾ Müller, a. a. O., S. 97.

⁴⁶⁾ Bibliothek des literarischen Vereins in Stuttgart CXXXV, S. 35 f.

der Kanal nach Ernstingers Schilderung um etliche Schuh höher gelegen als das Meer und durch ein Wehr abgesperrt, über das die Schiffe mittels Schlitten und Rollen hinübergezogen werden müssen, um übers Meer Venedig zu erreichen.

Auch auf dieser Straße gab es Rodstätten, und zwar in Trient, Persen, Levico, Castelnöf, Grimb und Primolano. Dennoch stellte sich im 16. Jahrhundert die Straße über Feltre gleichwertig neben diese Straße.

Es ist auffallend, daß das Itinerar von 1520 den Kaufleuten nicht diese Straße anempfiehlt, sondern die Straße über Feltre, auf der es keine Rodstätten gab.

Vielleicht spielte dabei mit, daß der Eigenachsbetrieb wegen des vielen Umladens beim Rodbetrieb rascher war und die Waren weniger Beschädigungen aussetzte und darum häufig trotz des hohen Niederlaggeldes, das dann bezahlt werden mußte, vorgezogen wurde.⁴⁷⁾

Das Kaufmannsitinerar gibt als Route von Venedig nach Augsburg folgende Orte an:⁴⁸⁾ Venedig—Terfis (Treviso) — Cornuta (Cornuda) — Feltres (Feltre) — Grin (Grigno) — Purgen (Borgo) — Leuen (Levico) — Trient, 18 Meilen.

Von dort wird weiter der Weg über den Brenner und Seefelder Sattel angegeben.

Denselben Weg von Venedig nach Augsburg gibt auch Bernhard von Hirschfeld für seine Rückreise aus dem heiligen Lande im Jahre 1518 an.⁴⁹⁾

Auch Ernstinger benützte 1593 diesen Weg über Magera—Mestre—Treviso—Cornuda—Feltre—Grigno—Trient, als er sich nach einem Aufenthalt von 10 Tagen wieder von Venedig nach Innsbruck begab.

Von Trient aus gab es zeitweilig einen Postkurs nach Venedig. So erhielt 1533 der Hofpostmeister Anton von Taxis den Befehl, drei Poststationen zwischen Trient und Venedig zu errichten.⁵⁰⁾ Leider ist in diesem Befehl nicht angegeben,

⁴⁷⁾ Müller, a. a. O., S. 157.

⁴⁸⁾ Wolkenhauer, a. a. O., S. 175.

⁴⁹⁾ Des Ritters Bernhard v. Hirschfeld im Jahre 1517 unternommene und von ihm selbst beschriebene Wallfahrt zum heiligen Land. Mitteilungen der deutschen Gesellschaft in Leipzig, Bd. 1, Heft 1.

⁵⁰⁾ Hofkammerarchiv, Hoffinanz 1500—1561.

welchen Weg dieser Postkurs zu benützen hatte, und auch aus späterer Zeit finden sich keine Angaben darüber. Nur aus dem Jahre 1512 findet sich eine Erwähnung eines Postkurses durchs Val Sugana. Doch handelte es sich damals nur um eine vorübergehende Anlage einer Feldpost, veranlaßt durch kriegerische Ereignisse um Trient.⁵¹⁾ In Venedig gab es dauernd einen kaiserlichen Postmeister, der in Zeiten, da es keinen Stafettenkurs bis Venedig gab, die Briefe aus der Stadt mit eigenen Boten nach Trient zu schicken hatte.

e) Die Straße durchs Ampezzotal.

Die Wegkarten des 16. Jahrhunderts enthalten als Verbindung des Brenners mit Venedig nur die Straße durchs Ampezzotal. Daraus kann man auf die wichtige Rolle, die sie spielte, schließen.

Im Spätmittelalter hatte sie sowohl die Etschlinie als die Brentatallinie als Handelsstraße an Bedeutung übertroffen.⁵²⁾

Zur Römerzeit scheint durch dieses Tal keine Verkehrsstraße gegangen zu sein.⁵³⁾ Erst im 13. Jahrhundert mit dem Aufblühen Venedigs begann hier lebhafterer Verkehr und Ende des 15. Jahrhunderts nahm diese kürzeste Verbindung zwischen Venedig und dem Brenner großen Aufschwung.

Zahlen über den Verkehr auf dieser Straße lassen sich leider keine anführen und da auch die Straße durchs Brentatal im 16. Jahrhundert häufig genannt wird, so läßt sich nicht mit Sicherheit sagen, ob die Straße durchs Ampezzotal im 16. Jahrhundert die anderen Straßen nach Venedig an Bedeutung weit überragte.

Von Pilgern und Reisenden wurden zuweilen beim Hin- und Rückweg nach Venedig verschiedene Wege gewählt. So zogen z. B. 1503 Münchner Pilger über Trient und Verona nach Venedig und kehrten durchs Ampezzotal zurück.⁵⁴⁾

Bernhard von Hirschfeld, der, wie oben⁵⁵⁾ erwähnt, auf der Rückreise aus dem heiligen Lande von Venedig über Feltr

⁵¹⁾ Ohmann, a. a. O., S. 200.

⁵²⁾ Müller, a. a. O., S. 98.

⁵³⁾ Vgl. Scheffel, Verkehrsgeschichte der Alpen, S. 110.

⁵⁴⁾ Röhricht, Deutsche Pilgerreisen, S. 215; dort werden auch andere Pilgerreisen durchs Ampezzotal angegeben.

⁵⁵⁾ S. 29.

seinen Weg nahm, benützte auf der Heimreise die Straße durchs Ampezzotal. Er zog von Augsburg auf dem schon bekannten Wege nach Sterzing und nennt folgende Orte: Finckel (? Vintl) $\pm 1\frac{1}{2}$ M. — Dolbach (Toblach) $5\frac{1}{2}$ M. — Heyden (Cortina) 3 M. — vorüber am Schloß Beutelstein (Peutelstein) — Sant Marthen (San Martino) — Sprefalt (Serravalle) 6 M. — Terfis (Treviso) 4 M. — Meister (Mestre) 2 M. — Venedig $1\frac{1}{2}$ M.

Diese Straße verließ unterhalb Sterzing das Eisacktal, folgte dem Rienztal aufwärts über Bruneck (830 m) nach Osten bis Toblach (1224 m) und bog hier nach Süden, um das Rienztal weiter bis Höhlenstein (Landro) emporzusteigen. Weiter überschritt sie die östlichen Dolomiten am Peutelsteinpaß (1544 m) in der Nähe des Schlosses Peutelstein und stieg ins Tal der Boita hinab und diesem aufwärts folgend über Cortina oder Heiden (1224 m) ins Piavetal.

Bei Capo di Ponte verließ sie den nach Westen biegenden Fluß und lief in südlicher Richtung über Seravalle nach dem Kreuzungspunkt Treviso und über Mestre nach Venedig.

Auch die Ampezzostraße war eine Rodstraße. Die Rodstätten zu Ende des Mittelalters waren: Sterzing—Mühlbach—Bruneck—Toblach—Ospetale—Zollstätte von Peutelstein—Haiden oder Cortina.⁵⁶⁾

Einen Postkurs gab es im 16. Jahrhundert durchs Ampezzotal nicht. Es ist dies leicht erklärlich, denn man suchte jedenfalls so lange als möglich den nach Rom führenden Postkurs zu benutzen.

* * *

Eine Straße, die im Mittelalter und im Altertum eine wichtige Rolle gespielt hatte, war im 16. Jahrhundert ganz bedeutungslos geworden — die Plöckenstraße. Vielleicht wurde der Weg wegen Erdrutschungen aufgegeben.⁵⁷⁾

d) Die Reschenscheldeckstraße.

Um vom Inntal ins untere Etschtal nach Trient zu gelangen, gab es noch einen anderen Weg, der nicht über den Brennerpaß führte.

⁵⁶⁾ Müller, a. a. O., S. 159 f.

⁵⁷⁾ Jauker, Das geographische Element bei den Römerstraßen, in Geographischer Anzeiger IX., S. 77. Gotha 1908.

Schon unter Kaiser Claudius wurde, wie aus gefundenen Meilensteinen hervorgeht, eine Straße gebaut, die durchs Etschtal über das Reschenscheideck bis zur Donau gehen sollte und die den Namen Via Claudia Augusta erhielt.⁵⁸⁾

Im Mittelalter spielte diese „obere“ Tiroler Straße, sobald der Verkehr mit Oberitalien rege wurde, eine bedeutende Rolle, obwohl die Malser Heide ob der dort herrschenden Schneestürme berüchtigt war.⁵⁹⁾

Diese Straße kam vor allem für die Kaufleute und Reisenden aus Schwaben, Westdeutschland und der Schweiz in Betracht. Kaufleute aus Ulm und Köln benutzten zu Ende des Mittelalters häufig diesen Weg, den sie über den Fernpaß und Landeck erreichten.

Röhricht⁶⁰⁾ führt eine Reihe von Pilgerfahrten zu Ende des 15. Jahrhunderts an, die teils aus der Schweiz, teils aus Deutschland übers Reschenscheideck unternommen wurden.

Auch im 16. Jahrhundert verliert die Straße ihre Bedeutung nicht.

Zu Anfang des 17. Jahrhunderts (1629) gibt Martin Zeiler in seinem „Itinerarium Germaniae“ zwei Wege von Ulm nach Venedig an, den einen über Augsburg, den Seefelder Paß—Brenner und durchs Val Sugana und einen zweiten, näheren Weg nach Trient, von Ulm über den Fernpaß und das Reschenscheideck.⁶¹⁾

Die „obere“ Straße oder Reschenscheideckstraße beginnt an der Vereinigung der Augsburgerstraße über Schongau und der Ulmer Straße über Kempten und Nürnberg bei Füssen.⁶²⁾

Sie folgt dem Lechtal aufwärts nach Reutte (852 m). In südöstlicher Richtung führt sie in Krümmungen durch die Ehrenberger Klause (946 m) und durch das Hinterhorntal über Heiterwang, unweit der Loisachquellen vorbei nach Lermoos hinab (995 m) in das oberste Talbecken der Loisach. Sie ungeht das Lermooser Moorbecken und biegt scharf nach Südwest in die Fernpaßsenke ein. In mäßiger Steigung zieht sie zum

⁵⁸⁾ Wanka, a. a. O., S. 24.

⁵⁹⁾ Ebenda, S. 77 f.

⁶⁰⁾ Deutsche Pilgerreisen, S. 119, 139, 199, 201.

⁶¹⁾ H. Simonsfeld, Der Fondaco dei Tedeschi II, S. 199. Stuttgart 1887.

⁶²⁾ Müller, a. a. O., S. 94 ff.

Fernpaß hinauf (1210 m) und südwärts nach Nassereit und Imst, wo sie das Innthal betritt.

Am linken Ufer des Inn geht die Straße bis Zams, setzt hier ans rechte Ufer über und tritt in die nordwestlich gerichtete Querfurche des Inn ein.

Von Landeck steigt die Straße bis zum Alten Zoll (916 m) stark an, von dort bis zur Pontlatzbrücke (860 m) scharf bergab und geht über die Brücke wieder ans linke Ufer zur Talweitung von Prutz.

Noch dreimal wechselt die Straße das Ufer und steigt dann an Felswänden zum Finstermünzpaß empor. Bei Stauders verbreitert sich das Tal wieder.

Hier verläßt die Straße das Innthal und führt nun über die Malser Heide oder das Reschenscheideck ins obere Etschtal hinüber.

An versumpften Seen vorüber, über vier Talstufen mit schwach geneigtem Talboden und steilem Abfall zieht die Straße nach Meran und betritt oberhalb der Stadt nach Süden einbiegend ein breites, sanftgeneigtes Tal, in dem sie über Terlan, Siegmundskron und Neumarkt, auf das linke Ufer übersetzend, nach Trient führt.

Ihre Fortsetzung findet die „obere“ Straße hier im Val Sugana. Als „untere“ Straße wurde die Straße über den Brenner mit ihrer Fortsetzung durchs Ampezzotal bezeichnet.

Zu Anfang des 16. Jahrhunderts war die Straße über den Fernpaß durch Lawinen und Abrutschungen gefährdet. 1526 hatte eine Lawine 9 Personen und 26 Pferde samt vielem Kaufmannsgut begraben. Auch beeinträchtigte die Notwendigkeit, Vorspannpferde zu nehmen, den Verkehr. Denn ein sechsspänniger Frachtwagen benötigte landauswärts 8—10, landeinwärts 2—4 Vorspannpferde.

Im Jahre 1540 machte sich nun der Fernsteiner Pfleger gegenüber Ferdinand I. erbötig, die Straße am Fern so zu vervollkommen, daß die Lawinengefahr beseitigt und kein Vorspann mehr nötig sein werde.

Von 1541—1547 wurde der Umbau vorgenommen. Die Kosten betragen 18.765 fl. Zu deren Deckung wurde dem Pfleger die Herrschaft Ehrenberg samt dem Weggeld verliehen.⁶³⁾

⁶³⁾ Herm. Ign. Biedermann, Verkehrsgeschichte des Arlbergs und seiner Umgebung, in Zeitschrift des D. u. Ö. Alpenvereins XV, 1884, S. 410 f.

Diese Verbesserung der Fernstraße trug mit dazu bei, daß die Reschenscheideckstraße im 16. Jahrhundert ganz besonders belebt war.

1560 wurde der Frachtverkehr in dem unteren Teil der Straße zwischen Terlan und Neumarkt auf 12.000—20.000 Zentner veranschlagt.⁶⁴⁾

Da auf eine Wagenladung im Rodbetrieb 12 Zentner gerechnet wurden,⁶⁵⁾ so würden im Jahre 1000—1700 Wagen oder 3000—5000 Saumtiere verkehrt haben.

Zur Frequenz der Straße trugen die zahlreichen Begünstigungen sehr bei, die die Regierung auf dieser Straße gewährte, um namentlich in Kriegszeiten die Brennerstraße für Proviantfahrten und Truppendurchzüge freizuhalten.⁶⁶⁾

Wie auf der „unteren“ Tiroler Straße war auch auf der „oberen“ seit dem Spätmittelalter eine Transportorganisation vorhanden. Von Schongau über den Fernpaß bis Neumarkt a. d. Etsch gab es in einer Entfernung von 1½—4 M. 17 Rodstätten, und zwar zu Schongau, Füssen, Heiterwang, Lermoos, Zollstätte am Fern, Imst, St. Zams, Prutz, Zollstätte bei Finstermünz, Nauders, Glurns, Latsch, Zollstätte a. d. Töll, Meran oder Ober- und Niedermals, Terlan, Zollstätte in Bozen, Neumarkt, Trient.⁶⁷⁾

Einen Postkurs über das Reschenscheideck gab es nur kurze Zeit zu Anfang des 16. Jahrhunderts, als eine Postlinie übers Wormser Joch nach Mailand führte.⁶⁸⁾

e) Der Weg über das Wormser Joch und der Weg über den Jaufen.

Bei Glurns zweigte von der „oberen“ Straße ein Weg ab, der über das Wormser Joch zum Comersee hinabführte. Der Name des Passes, der im Mittelalter nach der Stadt Bormio (1225 m) benannt wurde, tritt erst im späteren Mittelalter und in der Neuzeit häufiger auf.⁶⁹⁾

Aber auch zu Beginn der Neuzeit hatte der Paß vorwiegend strategische Bedeutung und kam als Handelsweg wenig in Be-

⁶⁴⁾ Biedermann, a. a. O., S. 414.

⁶⁵⁾ Kellner, Aus der Verkehrsgeschichte der Ostalpen, S. 187.

⁶⁶⁾ Biedermann, a. a. O., S. 414.

⁶⁷⁾ Müller, a. a. O., S. 159.

⁶⁸⁾ Ohmann, Die Anfänge der Post und die Taxis, S. 200.

⁶⁹⁾ Öhlmann, Die Alpenpässe im Mittelalter, S. 252 f.

tracht. Für die Habsburger war er wichtig zur raschen Verbindung zwischen dem nördlichen Tirol und Mailand. Der Saumpfad führte von Glurns (907 m) durch das Tauferer-, Münster- und Muranzatal zum 2512 m hohen Joch empor und jenseits über Bormio (1225 m) ins Tal der Adda hinab.

Infolge der militärischen Bedeutung des Weges und der diplomatischen Beziehungen zu Mailand wurde schon sehr früh ein Postkurs über das Wormser Joch gelegt. Schon Ende des 15. Jahrhunderts gab es hier eine mailändische Post bis zum Wormser Joch. Dort begann die tirolische Post.⁷⁰⁾

Nach den Poststundenpässen von 1492⁷¹⁾ gab es auf dieser Strecke folgende Poststationen: Mailand—Como—Menaggio—Sorico—Ponte San Pietro oder Fusine—Turano—Bormio—über das Wormser Joch—Mals—Nauders—Landeck— oder Prutz—Nassereit oder Innsbruck.

Im 16. Jahrhundert tritt dieser Postkurs nur vorübergehend als Feldpost hervor, nach 1516 hört er ganz auf.⁷²⁾

Zur Postverbindung mit Glurns wird in den ersten Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts meist statt des Kurses über das Reschenscheideck die Brennerstraße bis Sterzing und der Weg über den Jaufen nach Meran und von hier Etsch aufwärts benutzt, so 1513, 1516, 1520. Doch gab es über den Jaufen nur Fußboten. 1521 wurde dann der bequeme Weg über Bozen und Meran für den Postkurs benutzt.⁷³⁾

Aber bis 1526 wird auch noch die Post über den Jaufen in den Raitbüchern der Innsbrucker Kammer erwähnt.⁷⁴⁾

In den späteren Jahren scheint man jedoch diese Postlinie ganz aufgegeben zu haben, denn sie findet in den Akten und Rechnungen keine Erwähnung mehr.

Damit schwindet die Verkehrsbedeutung dieses PASSES überhaupt. Denn im 16. Jahrhundert spielte der Weg über den Jaufen als Handelsweg im Gegensatz zu früheren Zeiten eine unbedeutende Rolle und dadurch sank auch die Bedeutung

⁷⁰⁾ Ohmann, a. a. O., S. 123 f.

⁷¹⁾ Ebenda, S. 131 f., 319 ff.

⁷²⁾ Ebenda, S. 204.

⁷³⁾ Ebenda, S. 200.

⁷⁴⁾ Regesten des Innsbrucker Statthaltereiarhivs, in Zeitschrift für Post und Telegraphie 1901.

Merans, das im frühen Mittelalter eine wichtigere Rolle als Bozen gespielt hatte.⁷⁵⁾

f) Die Straße über den Arlberg und die Tannheimerstraße.

Bei Landeck mündete die Reschenscheideckstraße in das Längstal des Inn. Diese Stadt ist ein Kreuzungspunkt einer ganzen Reihe wichtiger Straßen und um die Wende des Mittelalters und der Neuzeit strömten hier oft so viele Fuhrleute und Reisende zusammen, daß viele keine Unterkunft finden konnten.⁷⁶⁾

Von Osten führte die Straße durchs Inntal herauf, in die bei Zirl die Seefelderstraße, bei Imst die Fernstraße eingemündet war. Nach Westen öffnete der Arlbergpaß einen Weg in die Schweiz, und weiter südlich konnte auch ein Zugang durchs Paznauner und Montavoner Tal gefunden werden.

Parallel zu diesen Wegen ging die nördliche Straße durchs Tannheimer Tal.

Diese letztere überragte lange die Arlbergstraße an Bedeutung. Sie begann bei Weißenbach am Lech (889 m) unweit von Reutte und führte über den Gachtpaß ins Tannheimer Tal bis Schattwald (1072 m). Von hier wandte sich die Straße über das Vorderjoch (1146 m) nach Hindelang (825 m) und weiter über Sonthofen und Immenstadt nach Lindau.

Seit dem Spätmittelalter war diese Straße für den Verkehr der Bodenseestädte mit Venedig von großer Bedeutung.⁷⁷⁾

Besonders im 16. Jahrhundert lenkte die Tannheimerstraße den Verkehr zum großen Teil von der Arlbergstraße ab. In den Jahren 1537—1540 hatte nämlich der Pfleger zu Fernstein Jakob v. Thun den Weg „in der Gach“ umbauen lassen.⁷⁸⁾

Die Arlbergstraße ist jünger als die bisher besprochenen Straßen. In Römerzeiten war sie unbekannt.⁷⁹⁾ Spuren eines Verkehrs lassen sich nicht über das 13. Jahrhundert zurückverfolgen.

⁷⁵⁾ Scheffel, Verkehrsgeschichte der Alpen, S. 102.

⁷⁶⁾ Biedermann, Verkehrsgeschichte des Arlbergs. S. 415.

⁷⁷⁾ Vgl. Müller, Das spätmittelalterliche Straßen- und Transportwesen in der Schweiz und Tirol, S. 98.

⁷⁸⁾ Biedermann, Verkehrsgeschichte des Arlbergs, S. 409.

⁷⁹⁾ Ebenda, S. 408 und Scheffel, Verkehrsgeschichte der Alpen, S. 96.

Die erste Anlage eines Weges steht wahrscheinlich in Zusammenhang mit der Eröffnung des Salzbergwerkes in Hall am Inn. Auch in den folgenden Jahrhunderten war die Arlbergstraße vor allem als Salzstraße wichtig. Seit der Erwerbung Vorarlbergs durch die Habsburger im 14. Jahrhundert wurde die Straße auch häufiger für Regierungsgeschäfte benützt. Zu Ende dieses Jahrhunderts wurde ein Hospiz auf dem Passe errichtet, das von der St. Christoph-Bruderschaft erhalten wurde.

Zu Beginn des 15. Jahrhunderts war der Weg über den Paß bereits fahrbar.⁸⁰⁾

Diese Straße wurde im 15. Jahrhundert auch von Pilgern aus der Schweiz, die sich in Venedig einschifften, benützt.⁸¹⁾ Hans und Peter Roth nennen in ihren Reisebeschreibungen folgende Orte: Velkirch (Feldkirch) — Bludenz — Klosterlin unter dem Arlberg—St. Christoffel (Hospiz der St. Christoph-Bruderschaft), Podenuw (Pettneu)—Prutz.

Ende des 15. Jahrhunderts wurde durch die Kriege Maximilians mit den Schweizern ein reger Verkehr über den Arlberg hervorgerufen, aber dem Handelsverkehr taten diese Kriegszüge Abbruch.

Dazu kam, daß die Tannheimerstraße und die Fernstraße der Arlbergstraße gefährliche Konkurrenz bereiteten, die beide im 16. Jahrhundert durch kostspielige Straßenbauten verbessert wurden.

Um den Verkehr über den Arlberg zu heben, wurde in den Jahren 1536—1539 eine neue Straße zwischen Bludenz und Feldkirch um 10.000 fl. angelegt. Durch Felssprengungen wurde die Straße, die am rechten, felsigen Ufer der Ill hinführte, geebnet und eine Brücke über die Ill gebaut. Dadurch wurde der Weg zwischen den beiden Orten um eine Stunde abgekürzt.⁸²⁾ Auch auf der Strecke Feldkirch—Rankweil—Götzis—Dornbirn—Bregenz wurden unter Ferdinand I. Straßenbauten durchgeführt.⁸³⁾ Aber dieser Aufwand hatte keinen großen Er-

⁸⁰⁾ Biedermann, a. a. O., S. 419 ff.

⁸¹⁾ Röhricht, Pilgerreisen, S. 119, 129, 139, 199, 207 und Hans und Peter Roths Pilgerreisen 1440 und 1443, in Beiträge zur vaterländischen Geschichte Basels. N. F. 1, 1882.

⁸²⁾ Biedermann, a. a. O., S. 409.

⁸³⁾ H. Falke, Geschichte des deutschen Handels. 2 Bde. Leipzig 1859. II, S. 31.

folg. Die Arlbergstraße nahm im 16. Jahrhundert keinen Aufschwung. Sie ist auch auf den Reisekarten nicht eingezeichnet. Sebastian Brant führt jedoch in seiner Beschreibung Deutschlands aus den Jahren 1514—1521 zweimal den Weg über den Arlberg an.⁸⁴⁾

Als Salzstraße wird auch in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts die Arlbergstraße noch genannt.

So schreibt Sebastian Münster in seiner „Cosmographie“ im Jahre 1561: „Für Bludenz hinauff und das Closterthal geht die straß über den Arlberg in das Innthal gen Hall, so die Salz sömer gemeinlich brauchend.“⁸⁵⁾ Aber erst zu Beginn des 18. Jahrhunderts begann der Paß eine wichtige Rolle im westöstlichen Verkehr zu spielen.⁸⁶⁾

Vom Ende des 15. Jahrhunderts bis 1525 bestand mehrmals ein Postkurs über den Arlberg,⁸⁷⁾ in den späteren Jahren scheint der Postverkehr auf dieser Straße ganz aufgehört zu haben.

Von Bludenz aus konnte außer über den Arlberg das Innthal auch durch das Montavoner und Paznauner Tal erreicht werden, die durch zwei bequeme Übergänge, die Bieler Höhe (2046 m) und das Zeimisjoch (1855 m) in Verbindung stehen.

Erst im 16. Jahrhundert wurde der Verkehr auf diesem Saumwege reger. Maximilian I. verlieh der Gemeinde Ischgl in Paznauntal das Recht, einen Wegzoll zur Erhaltung des Weges einzuheben.

Stärker benützt wurde dieser Weg seit der Mitte des 16. Jahrhunderts und tat damit der Arlbergstraße großen Abbruch.

Diesem Verkehr kam vor allem die Verbesserung der Straße Feldkirch—Bludenz zustatten.⁸⁸⁾

Für den Aufschwung Feldkirchs als Handelsstadt war viel wichtiger seine Lage an der Straße von Bregenz über Chur und

⁸⁴⁾ Vgl. Löper, Deutsches Postarchiv und Varrentrapp, Sebastian Brants Reisebeschreibung von Deutschland, in Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins. N. F. XI, 1896, S. 297.

⁸⁵⁾ Vgl. Biedermann, a. a. O., S. 418.

⁸⁶⁾ Ebenda, S. 417.

⁸⁷⁾ Ebenda, S. 424.

⁸⁸⁾ Ebenda, S. 412.

den Splügen nach Italien als die Lage am Ende der Arlbergstraße.

Im 16. Jahrhundert war Feldkirch ein wichtiger Knotenpunkt und Handelsplatz, in dem große Warenmengen zusammenströmten.

* * *

Die Bedeutung des Brenners wurde in früheren Zeiten noch dadurch erhöht, daß sich südlich wie nördlich Wasserwege anschlossen. Nicht nur Flößerei, sondern auch Schifffahrt wurde auf Etsch und Inn betrieben. So gab es 1180 eine eigene Schifffahrtsgesellschaft, die den Verkehr zwischen Bozen und Trient betrieb.⁸⁹⁾

1560 ging man daran, die Etsch zwischen Terlan und Neumarkt schiffbar zu machen.⁹⁰⁾

Der Inn wurde im 16. Jahrhundert von Innsbruck bis Passau mit Schiffen befahren. So reiste Hans Georg Ernstinger zweimal, 1579 und 1583, zu Schiff von Innsbruck nach Linz und gibt eine genaue Beschreibung dieser Reise.⁹¹⁾

2. Die Straße über den Radstätter Tauern und die Pässe über die Hohen Tauern.

Der nächste bedeutendere Weg, der östlich vom Brenner von Norden nach Süden durch die Alpen führte, war die Straße von Salzburg über den Radstätter Tauern ins Villacher Becken und über Pontebba nach Venetien.

Westlich davon gab es noch einige unbedeutendere Wege, die die Hohen Tauern überschritten.

Salzburg war ein wichtiger Knotenpunkt, von dem radial Wege nach Linz, Passau, München und Innsbruck ausliefen.

Eine Straße über den Radstätter Tauern wurde von Septimius Severus erbaut.⁹²⁾ Im 12. und 13. Jahrhundert bestand auf der Paßhöhe eine Kapelle. Der Verkehr auf dieser Straße war im Mittelalter recht ansehnlich.

⁸⁹⁾ O. Wanka, Die Brennerstraße, S. 120.

⁹⁰⁾ Biedermann, a. a. O., S. 414. Ob der Plan durchgeführt worden, gibt Biedermann nicht an.

⁹¹⁾ Bibliothek des literarischen Vereins in Stuttgart CXXXV, S. 3 u. 53.

⁹²⁾ Scheffel, Verkehrsgeschichte der Alpen, S. 121.

Friesach war ein beliebter Aufenthaltsort der Erzbischöfe und daher wurde von ihnen diese Straße viel benützt.⁹³⁾ Auch einige Übergänge von deutschen Königen sind zu verzeichnen.⁹⁴⁾

Da Salzburg zu den Städten der Regensburger Tafel im Fondaco dei Tedeschi gehörte,⁹⁵⁾ so herrschte auf der Straße über den Radstätter Tauern seit dem 13. Jahrhundert auch ein reger Handelsverkehr. Auch Pilger zogen im 15. Jahrhundert von Nürnberg aus diese Straße.⁹⁶⁾

Die Straße ist in den Reisekarten von 1501 (1533) und 1550 verzeichnet, war also auch im 16. Jahrhundert wichtig.

Das Kaufmannsitinerar von 1520⁹⁷⁾ empfiehlt als Weg von Nürnberg nach Venedig die Strecke über Neustadt a. d. Donau, Landshut und Salzburg und nennt von dieser Stadt aus folgende Stationen: Hailing (Hallein) 2 M. (15 km) — Galling (Golling) 2 M. (11 km) — Werffen 2 M. (16 km) — Rothenstat vnder denn Tauern (Radstatt) 2 M. (28 km) — Mauterndorf 3 M. (35 km) — Renweg (Rennweg) 2 M. (20 km) — Gmundt (Gmünd) 2 M. (16 km) — Spital 2 M. (15 km) — Villach 4 M. (35 km).

Die Straße führte demnach das Salzachtal aufwärts, durch die Enge des Paß Lueg. Unterhalb Werfens setzte sie über die niedere Wasserscheide zur Enns über und führte nach Übersteigung des 1738 m hohen Tauernpasses vom Tal der Mur über den Katschbergpaß ins Liesertal, das sie bei Rennweg betrat und bis Spittal an die Mündung in die Drau weiter verfolgte.

Längs der Drau führte die Straße weiter bis Villach und traf hier auf die wichtige Diagonalstraße, die vom Wiener Becken nach Venedig führte.

Zur Erleichterung des Verkehrs wurde 1560 unterhalb des Passes auf der dritten Talstufe des zum Paß emporsteigenden Weges in der Höhe von 1649 m das alte Tauernhaus erbaut.⁹⁸⁾ Mit der Brennerstraße läßt sich diese Straße freilich an Bedeutung nicht vergleichen.

⁹³⁾ Öhlmann, a. a. O., S. 272 und 274.

⁹⁴⁾ Ebenda, S. 275.

⁹⁵⁾ Simonsfeld, Der Fondaco dei Tedeschi in Venedig, II. S. 142 f.

⁹⁶⁾ Vgl. Röhricht, a. a. O., S. 124.

⁹⁷⁾ Hausische Geschichtsblätter XIV.

⁹⁸⁾ Kaemmel, Salzburg und die Tauernpässe, in Die Grenzboten 1905, Jahrg. 64, Bd. IV, S. 242.

Die Fortsetzung der Straße von Villach nach Venedig soll im Zusammenhang mit der Semmeringstraße besprochen werden.

Kürzer als der Weg über die Niederen Tauern waren die Übergänge über die Hohen Tauern, aber die Schwierigkeiten, das hohe Gebirge zu überschreiten, ließen einen stärkeren Warenverkehr auf diesen schon zu Römerzeiten und wohl schon früher begangenen Wegen nicht zu. Sie dienten im wesentlichen nur dem Lokalverkehr.⁹⁹⁾

Der Korntauern (2463 m) wie der Mallnitzer Tauern (2414 m), die das Gasteinertal mit dem Mölltal verbinden, gewannen wie in Römerzeiten so auch später durch den Bergbau im Rauriser- und Gasteinertal einige Bedeutung.

Im Mittelalter war der Bergbau dieser Gegenden in Verfall geraten. Im 14. Jahrhundert wurde der Bergbau vor allem auf Gold wieder aufgenommen und erreichte in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts seine Blüte. Dadurch hob sich auch der Verkehr über den Mallnitzer Tauern.

1503 wurde eine Straße von Lend nach Gastein gesprengt, die am rechten Ufer der Ache entlang führte, während man früher zur Umgehung der Klamm einen Umweg über die Straubinger Alpe einschlug.¹⁰⁰⁾

Auch als Bad genoß Gastein schon seit dem 15. Jahrhundert einen großen Ruf. 1436 weilte dort der spätere Kaiser Friedrich III., 1591 der Erzbischof Wolf Dietrich von Salzburg.¹⁰¹⁾

3. Der Rottenmanner Tauern.

Größere Bedeutung als den Wegen über die Hohen Tauern kam dem Wege über den Rottenmanner Tauern (1265 m) zu.

Kaemmel¹⁰²⁾ gibt an, daß die alte Römerstraße von Villach nach Wels über diesen Paß ging. Öhlmann¹⁰³⁾ dagegen ist der Meinung, daß sowohl die römische als die mittelalterliche Straße nicht über den Rottenmanner Tauern, sondern über die westlicher gelegene Sölscharte ging und bei Irdring das Ennstal betrat. Dieser Weg und seine Fortsetzung über den Pyhrn wurde im frühen Mittelalter häufig benützt.

⁹⁹⁾ Scheffel, a. a. O., S. 113, 115.

¹⁰⁰⁾ Kaemmel, a. a. O., S. 309.

¹⁰¹⁾ Ebenda, S. 358.

¹⁰²⁾ A. a. O., S. 173.

¹⁰³⁾ A. a. O., S. 267.

Zugunsten der Semmeringstraße war im 14. und 15. Jahrhundert der Weg über den Rottenmanner Tauern den Handelsleuten verboten.

Nur 5 Städte: Enns, Linz, Wels, Freistadt und Gmunden besaßen das Privileg, die Straße über den Pyhrn und Rottenmanner Tauern über Zeiring nach Venedig zu benützen.¹⁰⁴⁾

In den Reisekarten ist dieser Weg nicht verzeichnet. Ernstinger benützte diesen Weg, als er 1595 von Linz über Venedig nach Rom reiste.¹⁰⁵⁾ Die Reise ging über Ebersperg „bey der Traun“ (Ebelsberg) — Gschwent — „ain schloß“ Kemetten (Kematen) — Crembsegg „ain schloß“ — Cremsmünster — Claus (Klaus) — Bruggen über die Steyer — Preysegg „ain wirthshaus“ (?) — Durnbach (Dirnbach) — Windisgarsten — Spittal — Piern (ain clausen und berg) (Pyhrn) — Lienzen (Liesen) — Ennsbruggen — Rottenmann — Trieben — „wirthshaus aufm Tauern“ — St. Johann — Zehthoff „wirthshaus“ (?) — Muerbruggen (Möderbruck) — St. Georgen (irrtümlich vor Zeyring genannt) — Oberzeyring — Scheifling — Huntsmarkt (Unzmarkt) über Neumarkt — Friesach, St. Veith nach Villach.

In Unzmarkt traf die vom Rottenmanner Tauern herabkommende Straße mit der „Venedigerstraße“ zusammen, die von Wien über den Semmering hierherführte.

4. Die Straße über den Semmering.

Während die Straße von Unzmarkt über Villach nach Venedig ein uralter Weg ist, ist die Benützung des Semmeringpasses erst im Mittelalter aufgekommen, nicht vor dem 9. Jahrhundert. Aber auch in den folgenden Jahrhunderten spielte der Paß noch keine große Rolle, andere Wege nach Steiermark wurden häufiger benützt¹⁰⁶⁾ und vor allem wurde die Semmeringstraße bis

¹⁰⁴⁾ Hans Reutter, Geschichte der Straßen im Wiener Becken, S. 231. Vgl. Simonsfeld, Der Fondaco dei Tedeschi, S. 50 f., welcher statt Gmunden Steyr nennt. Ob das Verbot im 16. Jahrhundert weiter bestanden hat, wird nicht angegeben.

¹⁰⁵⁾ Raisbuch, S. 66 f.

¹⁰⁶⁾ Hans Reutter, Geschichte der Straßen im Wiener Becken, S. 211 f. Oskar Kende, Zur frühesten Geschichte des Passes über den Semmering, S. 8, im 33. Jahresbericht des k. k. Staatsgymnasiums im 17. Bezirk. Wien 1907.

ins 13. Jahrhundert von der Straße durch den Birnbaumer Wald an Bedeutung übertroffen.

Als 1160 unterhalb des Passes an der Südseite ein Hospiz errichtet wurde, war der Weg über den Paß ein schwieriger, schmaler, oft seinen Lauf ändernder Saumpfad.¹⁰⁷⁾

Die Blütezeit des Semmerings begann im 13. Jahrhundert, als Venedig den Handel mit dem Orient an sich riß und damit den bisher ost-westlichen Handelsverkehr längs der Donau immer mehr nach Süden ablenkte. Damals begann auch der Verkehr, der bisher die Straße über den Birnbaumer Wald belebt hatte, sich immer mehr der Semmeringstraße zuzuwenden.

Durch den Straßenzwang, der jeden anderen Weg nach Venedig verbot, wurde die „Venedigerstraße“ im 14. und 15. Jahrhundert für den ganzen Norden und Osten Mitteleuropas die einzige Straße, die den so ungemein lebhaften Handel mit der Lagunenstadt vermittelte.

Auch in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts war der Handelsverkehr mit Venedig noch rege, um so mehr als Wien, fern von den neu emporgekommenen Welthandelsplätzen Antwerpen und Lyon, auf diesen Markt für orientalische Waren in erster Linie angewiesen war.

Als in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts Venedig seine Weltmachtstellung eingebüßt hatte, ging auch der Verkehr auf der Semmeringstraße stark zurück.¹⁰⁸⁾

Aber die hohe Bedeutung der Semmeringstraße im 16. Jahrhundert lag nicht nur in ihrer Funktion als Handelsstraße. Der Semmering verbindet die einzelnen Teile der habsburgischen Erblände enge miteinander, er bildet den Zugang zu Steiermark, Kärnten und Krain und führt hinunter nach Kroatien. Letztere Verbindung war während der fast das ganze 16. Jahrhundert erfüllenden Türkenkriege von besonderer Wichtigkeit, denn häufig befand sich hier das Hauptfeldlager und rascher Truppenzug und schnelle Nachrichtenvermittlung waren von entscheidender Bedeutung.

So war die Semmeringstraße im 16. Jahrhundert eines der wichtigsten Hilfsmittel der neu geschaffenen zentralisierten Verwaltung.

¹⁰⁷⁾ Reutter, a. a. O., S. 213.

¹⁰⁸⁾ Alfred Grund, Die Veränderungen der Topographie im Wienerwald und im Wiener Becken, S. 140. Bd. 8, Heft 1 der Geogr. Abhandl. von A. Penck.

Sie findet sich auch auf allen Wegkarten des 16. Jahrhunderts eingezeichnet.

Bis ins 12. Jahrhundert ging der Weg zum Semmering über Mödling—Baden.

Leopold V. baute eine neue Straße über Traiskirchen—Sollenau nach Wr.-Neustadt und damit trat die frühere Straße zurück.¹⁰⁹⁾

Eine lokale Bedeutung behielt sie immer noch auch im 16. Jahrhundert. Auf der Etzlaub-Glockendon-Karte sind keine Orte zwischen Wien und Wr.-Neustadt eingezeichnet und nur eine Straße führt dahin.

Die Karte des Wolfgang Lazius von Niederösterreich¹¹⁰⁾ aus dem Jahre 1561, die auch Lokalwege enthält, zeigt zwei Wege. Der eine führt über Heiligenstadt—Hacking—Rodaun—Mödling und Guntramsdorf, der zweite über den Wienerberg—Siebenhirten—Neudorf, vereinigt sich in Guntramsdorf mit dem anderen und geht weiter über Traiskirchen—Tattendorf—Sollenau nach Wr.-Neustadt. Der Weg über Mödling entspricht jedenfalls dem von Reutter angegebenen Weg, nur geht er nicht über Baden, sondern vereinigt sich schon früher, bei Guntramsdorf mit dem neuen Weg. Bei Lazius ist überhaupt kein Weg nach Baden eingezeichnet.

Nach der dritten Spezialkarte Steiermarks aus dem Jahre 1580¹¹¹⁾ führt die Straße über folgende Orte: Ween (Wien) — Glocknitz — Schatweyn (Schottwien) — Spital — Metzzuslag (Mürzzuschlag) — Kriegl (Krieglach) — Kapfenberg — Pruck — Leoben — St. Michael — Knittelfeld — Judenburg — Unzmark (Unzmarkt) — Neumarch — Vryesach (Friesach) — Villach.

Von dieser Straße zweigte nach der Karte bei Bruck eine Straße ab, die entlang der Mur nach Graz führte. Dort findet nach der Karte merkwürdigerweise die Straße ihr Ende, obwohl eine wichtige Verkehrslinie von Graz südwärts nach Cilli und Laibach führte.

¹⁰⁹⁾ Reutter, Geschichte der Straßen im Wiener Becken, S. 213.

¹¹⁰⁾ Tafel IV der Karten des Wolfgang Lazius, herausgeg. v. E. Oberhummer und Franz Wieser. Innsbruck 1906.

¹¹¹⁾ Kopie bei Zahn, Steiermark im Kartenbild der Zeiten. Graz 1895.

1514 zog Maximilian die Straße über Graz nach Cilli und stand von seinem jeweiligen Hoflager aus in Postverbindung mit Innsbruck.¹¹²⁾

In den folgenden Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts spielte der Weg Graz—Pettau und Graz—Cilli—Laibach für die Feldpost eine große Rolle. Wie die Postakten des Hofkammerarchivs zeigen, wurden wiederholt Postkurse über den Semmering und Graz nach Krain und Kroatien errichtet, die, ihrem Charakter als Feldpost entsprechend, sehr wenig Konstanz besaßen. Die einzelnen Stationen der Postkurse werden nicht genannt, nur 1530 werden Poststationen zu Traiskirchen, Wr.-Neustadt, Gloggnitz, Mürzzuschlag, Kindberg, Bruck und Fronleiten erwähnt.

Auch bei Leoben zweigte nach der Karte ein Weg von der Hauptstraße ab, der über die Enns nach Linz führte und wohl nur lokale Bedeutung hatte.

Die Fortsetzung der Straße über den Semmering von Villach über den Seifnitzer Sattel oder den Paß von Pontebba nach Venedig ist bedeutend älter als die Semmeringstraße.

In römischer Zeit war diese Straße bereits eine wichtige Verkehrsader, die Italien mit Noricum verband.¹¹³⁾ Das Aufblühen des venezianischen Handels brachte auch für die alte Römerstraße über Pontebba einen neuen Aufschwung und von 1100—1320 erreichte der Verkehr auf dieser Straße für die Zeit des Mittelalters seinen Höhepunkt. Nach 1320 nahm der Verkehr für ein Jahrhundert, durch verschiedene Umstände veranlaßt, sehr ab.

Dies trug dazu bei, daß der Weg über den Predil, der von den Römern nicht benützt worden war und bisher, da der Paß einen großen Teil des Jahres mit Schnee bedeckt ist, unbekannt geblieben war, nun begangen wurde.

Zu Beginn des 14. Jahrhunderts wurde eine Straße über den Predil gebaut¹¹⁴⁾ und durch Begünstigungen wurden

¹¹²⁾ Ohmann, a. a. O., S. 206.

¹¹³⁾ Wanka, Der Verkehr über den Paß von Pontebba-Pontafel und den Predil im Altertum und Mittelalter, S. 6 ff. u. 12, in Prager Studien aus dem Gebiet der Geschichtswissenschaft, Heft III. Prag 1898.

¹¹⁴⁾ Wanka, a. a. O., S. 39 und seine Entgegnung auf die Kritik seiner Arbeit im Anhang zur Geschichte der Brennerstraße, S. 177.

manche Kaufleute, die sonst über den Pontebbapaß gezogen waren, angelockt.¹¹⁵⁾

Im 16. Jahrhundert war die Straße über Pontebba wieder eine der wichtigsten Verkehrsstraßen nach Venedig, die von Kaufleuten wie von Reisenden und Pilgern bevölkert war. Als Handelsstraße wurde sie jedoch in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts durch den Niedergang Venedigs schwer geschädigt.

Die Straße über den Predil scheint dagegen eine ganz unbedeutende Rolle gespielt zu haben, da sie in den Reiseberichten des 16. Jahrhunderts und auch in den Arbeiten über Geschichte des Handels für das 16. Jahrhundert keine Erwähnung findet.

Die Straße über Pontebba ist auf allen Wegkarten des 16. Jahrhunderts eingezeichnet, auch auf der Romkarte von 1500.

Das Kaufmannsitinerar, das, wie oben¹¹⁶⁾ gezeigt, den Weg von Nürnberg nach Venedig über Villach angibt, nennt von dort aus folgende Stationen: Klainderiss (Tarvis) — Maluargeth (Malborghet) — Claus (Chiusaforte) — Glenraum (Gemona) — St. Daniel (S. Daniele) — Porta (Pordenone) — Venedig.

Eine größere Zahl von Orten nennt Hans Georg Ernstinger, der 1595, wie oben¹¹⁷⁾ angegeben, von Linz auf diesem Wege nach Rom zog: Villach „nit weit davon ein heilsam bad“ — Vodraun (Federaun) — Zärlstain „closter auf einem berg“ (wohl Arnoldstein) — Törl — Klain Tervis (Tarvis) — Pontafel oder Pontafela — Chiusa (Chiusaforte) — Venzon oder Peischldorf — Clemona (Gemona) — St. Daniel — Duride (?) „über ein wasser Intagliamento genant“ — Valvasona — St. Vito — Porto a Cruara (Portogruaro), zu Schiff über Concordia nach Venedig, 24 Meilen.

Die beiden Angaben zeigen durchs Gebirge denselben Weg von Villach das Gailtal aufwärts und durch das Kanaltal ins Tal der Fella und des Tagliamento über den Seifnitzer Sattel (804 m). In der Ebene konnten dann verschiedene Wege eingeschlagen werden.

Ernstinger nahm hier einen anderen Weg als den im Itinerar angegebenen. Letzterer ging wohl von Pordenone weiter

¹¹⁵⁾ Wanka, Der Verkehr über den Paß von Pontebba-Pontafel, S. 41.

¹¹⁶⁾ S. 40.

¹¹⁷⁾ S. 39.

über Treviso und Mestre, während Ernstinger von Concordia zu Schiff, also den Fluß Lemene abwärts und zur See nach Venedig fuhr.

In der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts gab es auf der „Venedigerstraße“ nur bis Bruck a. d. Mur Poststationen. Von dort wurden Briefe nach Kärnten mit Boten befördert.¹¹⁸⁾ Auf der Strecke Villach—Venedig ist für diese Zeit kein Postkurs nachzuweisen. In der zweiten Hälfte ging die Post von Wien nach Venedig auf dieser Straße und in den achtziger Jahren gab es auch eine Postverbindung von Graz nach Venedig, die der „alten Poststraße“, unter der jedenfalls die Straße Leoben—Villach—Pontebba—Venedig gemeint ist, empfindliche Konkurrenz bereitete, wie aus einem Bericht des Postmeisters Hennot vom Jahre 1588 hervorgeht.¹¹⁹⁾ Welchen Weg die Post Graz—Venedig nahm, wird darin nicht angegeben.

5. Straße über den Loiblpaß.

Südlich von Klagenfurt ermöglicht der Loiblpaß (1366 m) ein Übersteigen der Karawankenkette und einen Weg ins Savetal. Den Römern war dieser Weg bereits bekannt.¹²⁰⁾

Die erste Kunde von einer Reise über den Loiblpaß stammt aus dem Jahre 1036. Im 13. und 14. Jahrhundert muß die Straße eine wichtige Rolle im Verkehr zwischen Kärnten und Krain gespielt haben, wie die zahlreichen Stiftungen der Kärntner Herzoge und des Patriarchen von Aquileja zur Erhaltung des Weges und die Gründung eines Hospizes beweisen.

Aber erst im 16. Jahrhundert wurde eine Straße über den Paß angelegt. 1560 wurde der Bau einer Kunststraße beschlossen. 1573 war die Straße auf der kärntnerischen Seite, 1575 auf der krainerischen Seite bis Neumarkt vollendet, von wo man weiter über Krainburg nach Laibach gelangte.

Die Straßenanlage bot große Schwierigkeiten. Außer den vielen Wand- und Stützmauern bei den Serpentinien und den Überbrückungen des Loibl- und Bobentalbaches war es notwen-

¹¹⁸⁾ Vgl. Rechnungen des Hofpostmeisters in Postakten 1526—1599, Hofkammerarchiv.

¹¹⁹⁾ Hofkammerarchiv, Postakten.

¹²⁰⁾ Vgl. auch für das Folgende: Paul Grueber, Die Loibler Straße, in Österreichische Monatsschrift für den öffentlichen Baudienst, 2. Jahrg., S. 195 ff.

dig, auf der Paßhöhe eine Felswand mittels eines Tunnels zu durchbrechen.

1578 zog durch diese Felspforte das kärntnerische Aufgebot mit schwerem Geschütz gegen die Türken.

Trotz dieses im 17. Jahrhundert viel bewunderten Straßenbaues war auch ferner noch, um die Paßhöhe zu überwinden, Vorspann nötig. Auch blieb der Weg noch weiterhin lawinengefährlich, bis Karl VI. ihn verbesserte.¹²¹⁾

Der Mangel von Nachrichten über Benützung der Loiblstraße als Handelsstraße läßt schließen, daß diese Straße auch zu Ende des 16. Jahrhunderts hauptsächlich als Militärstraße und Straße für den Lokalhandel zwischen Kärnten und Krain Bedeutung besessen hat.

6. Die Bernsteinstraße und die Straße über den Wechsel.

Die östlichste der nord-südlichen Verkehrsstraßen ist die Straße, die der uralten Bernsteinstraße folgte und am Rande der Alpen hinlief. Zur Zeit des römischen Reiches führte diese Straße von Aquileja über Laibach—Pettau—Ödenburg nach Carnuntum, später nach Wien.

Schon zur Römerzeit und zur Zeit der Karolinger gab es jedoch neben der Straße über Ödenburg und Steinamanger eine zweite Straße nach Cilli, die durchs Pittental über den Wechsel und quer über die Täler der Pinka und Lafnitz, über Hartberg und Gleisdorf nach Graz lief. Diese Straße überschritt den Wechsel nicht auf der heutigen Paßhöhe, sondern weiter östlich.¹²²⁾

Die Völkerwanderung und später die Ungarnstürme ließen die Straße ins Wiener Becken veröden. Mit dem Emporblühen der Ostmark unter den Babenbergern begann auch auf der alten Bernsteinstraße neues Leben. Aber Semmering und Wechsel ermöglichten kürzere Übergänge zur Adria als die Ödenburger Pforte und wurden zu Ende des Mittelalters dieser vorgezogen.

Die Straße über den Wechsel führte zu Beginn der Neuzeit von Wr.-Neustadt durchs Pittental zum Wechsel empor und über Friedberg—Hartberg—Fürstenfeld—Radkersburg nach Pettau,

¹²¹⁾ Norbert Krebs, Länderkunde der österreichischen Alpen, S. 400, in Bibliothek landeskundlicher Handbücher. Stuttgart 1903.

¹²²⁾ Reutter, Geschichte der Straßen im Wiener Becken, S. 195.

weiter über Windisch-Feistritz — Cilli — Laibach — über den Karst — Loitsch.

Von hier führte sie teils über Adelsberg und Semosetsch nach Triest, teils über Idria—Görz—Latisana nach Venedig.¹²³⁾

Um den Handelsverkehr auf der „Venedigerstraße“ über den Semmering nicht zu schädigen, wurde diese Straße über den Wechsel nur für bestimmte Städte freigegeben, und zwar für: Wr.-Neustadt, Friedberg, Fürstenfeld, Hartberg, Feistritz und Radkersburg.¹²⁴⁾

Im 16. Jahrhundert spielte die Straße Laibach—Cilli—Pettau infolge der Kämpfe mit den Türken in Kroatien und den angrenzenden Gebieten militärisch eine größere Rolle. Aber zur Verbindung Wiens mit Cilli und Pettau wurde im 16. Jahrhundert vorwiegend die Straße über den Semmering nach Graz benützt. Das zeigt die oben¹²⁵⁾ angegebene Postlinie. Doch zog man auch in dieser Zeit zuweilen über den Wechsel nach Graz und während der Türkenkriege marschierten auch Truppen über diese Straße. So führte im September 1532 Hans Catzianer sein Heer von Graz über Gleisdorf—Grafendorf und Neunkirchen nach Wien.¹²⁶⁾

7. Die Längstraßen durch die Alpen.

Von den Straßen, die den Längstälern der Alpen folgen, haben wir einige Teilstrecken, die dem Verkehr von Norden nach Süden dienten, bereits kennen gelernt, wie das obere Pustertal, das Längstal des Inn u. a.

Im übrigen kamen die ost-westlichen Längstraßen innerhalb des Gebirges für den internationalen Handel wenig in Betracht. Sie dienten in erster Linie dem Lokalhandelsverkehr und dem Verkehr der Regierungs- und Verwaltungsbehörden.

In den Wegkarten des 16. Jahrhunderts ist keine Straße durch das Drautal von Bruneck bis Marburg eingezeichnet. Auch scheinen keine Reisebeschreibungen aus dem 16. Jahrhundert von dieser Straße zu melden.

¹²³⁾ Reutter, a. a. O., S. 233.

¹²⁴⁾ Ebenda, S. 234.

¹²⁵⁾ S. 45.

¹²⁶⁾ Selbstbiographie des Siegmund Freiherrn v. Herberstein, in *Fontes rerum Austriacarum* I, S. 301.

Nur Siegmund von Herberstein berichtet in seiner Selbstbiographie¹²⁷⁾ von seiner Reise von Innsbruck über Bruneck—Innichen—Lienz—Drauburg—Spittal—Villach nach St. Veith in Kärnten, als er 1536 mit König Ferdinand zum Kärntner Landtag zog.

Diesen Weg durchs Pustertal nach Innsbruck zog Ferdinand wiederholt.¹²⁸⁾ Doch scheint er immer den Weg über Leoben—Neumarkt genommen zu haben und nicht den über Marburg, auch wenn er von Graz nach Kärnten sich begab.

St. Veith war unter Ferdinand I. Sitz des Landeshauptmanns von Kärnten und daher bestand ein lebhafter Verkehr zwischen dieser Stadt und dem Sitz der Zentralbehörden, Innsbruck und Wien. Briefe von Wien nach St. Veith wurden bis Bruck mit der Post geschickt und von dort durch einen Fußboten nach St. Veith befördert.¹²⁹⁾

Die wichtige Rolle St. Veiths als Verwaltungsmittelpunkt bewirkte, daß der Weg nach Villach über Marburg vom Verkehr der Behörden nicht berührt wurde.

Ebenso wenig wie der Verkehr durchs Drautal hatte der Verkehr in den Längstälern der Salzach und der Enns mehr als lokale Bedeutung. Doch muß der Verkehr auf diesen Lokalstraßen, dank der reichen Bodenschätze dieser Gegenden, vor allem des Reichtums an Salz und Edelmetallen im Gebiet der Salzach, an Eisenerzen im Ennsgebiet, im 16. Jahrhundert sehr rege gewesen sein. Im Gebiet der „Eisenwurzten“ blühte auch im 16. Jahrhundert noch die Eisenindustrie.

8. Die Donaustraße.

Als Welthandelsstraße für den Verkehr von Ost nach West kam nur das Donautal am Nordrand der Alpen in Betracht, die uralte Verkehrsstraße nach der Balkanhalbinsel.

Die große Zahl römischer Kastelle an der Donaustraße zeugt von der hohen Bedeutung dieser Straße als Heerstraße. Diese Bedeutung hat sie durchs ganze Mittelalter behauptet und für die Kreuzfahrer spielte der Donauweg als Heerstraße eine Hauptrolle.

¹²⁷⁾ A. a. O., S. 318.

¹²⁸⁾ Vgl. Gevay, Itinerar Ferdinands I. Wien 1843.

¹²⁹⁾ Vgl. Rechnungen des Hofpostmeisters und „Postabfertigungen“, im Hofkammerarchiv, Postakten von 1526—1599.

Die **Kreuzzüge** machten die **Donaustraße** aber auch zur wichtigsten Handelsstraße, denn der lebhafteste Handel mit dem Orient, der sich als dauernde Folge der Kreuzzüge entwickelte, nahm im 11. und 12. Jahrhundert zum größten Teil seinen Weg längs der Donau. Damals erreichte der Verkehr auf derselben und auf den Straßen längs des Flusses seinen Höhepunkt. Die Städte an der Donau, in erster Linie Regensburg, Enns und Wien, blühten empor. Mit dem 13. Jahrhundert begann jedoch die Glanzzeit der Donaustraße zu schwinden. Noch blieb die Donaustraße belebt als die wichtigste Lokalhandelsstraße, aber ihre Bedeutung als Welthandelsstraße büßte sie ein. Seit der Mitte des 15. Jahrhunderts begann der absolute Niedergang des Donauhandels infolge der unsicheren politischen Zustände und der Kämpfe in Ungarn;¹³⁰⁾ dazu kam seit dem Ende des 15. Jahrhunderts die Verlegung der Handelswege.

Die **Römerstraße** von Wien westwärts führte über Klosterneuburg, die **Kritzendorfer Enge** meidend, über den **Gugginger Sattel** nach **Greifenstein—Zeiselmauer—Tulln—Traismauer—Melk**, wobei sie die **Wachauengen** umging, **Ybbs—Enns—Lorch** nach **Passau**.

Schon zur Römerzeit gab es aber auch eine südliche Parallelstraße durchs **Wiental** über **St. Pölten**.¹³¹⁾ Im Mittelalter wurden die Römerstraßen weiter benützt, und nördlich der Donau liefen Straßen von geringer Bedeutung einerseits über **Korneuburg** und **Krems**, andererseits über das **Marchfeld** nach **Preßburg**.¹³²⁾

Zu Ende des Mittelalters bewegte sich der Landhandel nach Westen hauptsächlich auf der Straße über **St. Pölten** nach **Melk** und weiter über **Ybbs—Enns** und **Linz** nach **Passau** und **Regensburg**.¹³³⁾ Im 16. Jahrhundert waren ebenfalls mehrere Parallelstraßen von Wien nach Westen begangen.

Die Wegkarten von 1501 (1533) und 1550 haben nur eine Straße, die Straße über **St. Pölten** eingezeichnet. Vielleicht darf man daraus schließen, daß von den Kaufleuten und Reisenden

¹³⁰⁾ Reutter, Geschichte der Straßen im Wiener Becken, S. 220 ff.

¹³¹⁾ Ebenda, S. 188.

¹³²⁾ Ebenda, S. 206.

¹³³⁾ Ebenda, S. 222.

aus Deutschland und vor allem aus Nürnberg hauptsächlich diese Straße benützt wurde.

Wolfgang Lazius hat mehrere Parallelstraßen verzeichnet: Südlich der Donau führt die alte Straße über Tulln und Traismauer, doch ist nur die Strecke zwischen diesen beiden Orten eingezeichnet. Südlich von dieser zeigt die Karte eine Straße von Sieghartskirchen über Saladorf—Langenmannersdorf—Weißenkirchen nach Herzogenburg. Von Wien aus geht eine Straße über Oberdöbling—Purkersdorf—Anzbach—Neulengbach—Böheimkirchen nach St. Pölten.

Da die beiden anderen Straßen gar nicht bis Wien gezeichnet sind, haben sie wohl neben der Straße über St. Pölten geringe Bedeutung besessen. Nördlich der Donau zeigt Lazius eine Straße von Wien über Lang-Enzersdorf—Korneuburg—Stockerau—Absdorf—Grafenwörth—Hadersdorf nach Krems.

Die Straße nördlich der Donau über Krems scheint im 16. Jahrhundert nicht selten von Reisenden benützt worden zu sein.

1532 zog Siegmund von Herberstein von Wien über Stockerau—Krems—Spitz—Emmersdorf—Persenbeug—Grein—Mauthausen nach Linz und weiter nach Passau, wobei er zweimal, bei Ottensheim und bei Aschach über die Donau setzte.¹³⁴⁾

Denselben Weg nach Linz nahm 1593 Hans Georg Ernstinger.¹³⁵⁾ Im selben Jahre reiste Ernstinger auch einmal von Wien über Tulln nach Linz.¹³⁶⁾

Dieser Weg führte nicht wie zur Römerzeit über Gugging, sondern längs der heutigen Bahnstrecke.

Ernstinger nennt Nußdorf — Calenberg — Hoflein — St. Andrä — Langeleben (Langenlebar) — Tulen (Tulln) — Traismauer — Wagram — Holenburg — über den Gäßbach, „ein hoher berg“ (? Gansbach) — Agspach — Schönbühl (Schönbichl) — Molckh — Pechlarn — Neumarckht — Blintenmarckht (Blindenmarkt) — Ambstetten — Odt (Öd) — Strenberg (Strengberg) — Enns — ain Wald — Ebersperg (Ebelsberg a. d. Traun) — Lintz.

Von Linz führten südwestlich mehrere Wege nach Salzburg und weiter nach Innsbruck.

¹³⁴⁾ Selbstbiographie, S. 299.

¹³⁵⁾ Raisbuch, S. 60.

¹³⁶⁾ Ebenda, S. 58.

Ernstinger benutzte drei verschiedene Wege. 1583¹³⁷⁾ reiste er von Linz über Wels—Lambach—Schwanenstadt—Vöcklabruck—Vöcklamarkt—Frankenmarkt—Straßwalchen—Neumarkt nach Salzburg. 1590 zog er von Vöcklabruck — nach Kammer über den Attersee nach Unterach — über den Mondsee und über Thalgau nach Salzburg.

Einen weiteren Weg nahm Ernstinger 1609 von Salzburg nach Linz.¹³⁸⁾ Er reiste nach Neumarkt und von dort über „ain langer wald zwo meil lang“ (Kobernauser Wald) — Kobernaus — Ried — Riedau nach Wels und Linz. Nach Ernstinger betrug die Entfernung auf diesem Wege 20 $\frac{1}{2}$ Meilen, auf dem Wege über Lambach und Frankenmarkt 15 Meilen.

Von Salzburg nach Innsbruck¹³⁹⁾ reiste Ernstinger über Viehausen — St. Zeno — Reichenhall¹⁴⁰⁾ — Schloß Karlstein — Schnaizlreuth — Unken — Lofer — Waidring — St. Johann i. T. — Elmau — Söll — Wörgl — Kundl — Rattenberg — Rotholz — Schwaz — Kolsaß — Hall — Unter-Innsbruck über den Inn nach Innsbruck.

Von Innsbruck nach Wien ging der älteste Postkurs, der 1490 errichtet wurde und den Nachrichtendienst in die Niederlande vermittelte.

Der Poststundenpaß von 1506¹⁴¹⁾ nennt folgende Stationen: Schwaz, Kundl, Schnaizlreuth, Salzburg, Marchtrenk, Strengberg, Amstetten, Erlauf, Kapelln, Sieghartskirchen. Der Poststundenpaß weist mehrere Lücken auf, doch zeigt er, daß dieser erste Postkurs südlich der Donau, aber nicht durchs Wiental ging. In den späteren Jahren wechselte er seinen Weg und es werden verschiedene andere Poststationen in den Akten genannt.

Die Post geht nun von Salzburg über Frankenmarkt, Vöcklabruck, Lambach nach Linz. Von Linz nach Wien werden 1537¹⁴²⁾ die Stationen angegeben, und zwar: Mauthausen — Grein — Persenbeug — Aggsbach — Krems — Neustift — Stockerau — Wien.

¹³⁷⁾ Raisbuch, S. 58.

¹³⁸⁾ Ebenda, S. 271.

¹³⁹⁾ Ebenda, S. 29 f.

¹⁴⁰⁾ Bis hierher auf einer Seitenstraße zur heutigen Hauptstraße.

¹⁴¹⁾ Ohmann, Die Anfänge der Post, S. 142.

¹⁴²⁾ Hofkammerarchiv, Postakte von 1526—1599.

Der Postkurs geht nun nördlich der Donau.

Als Verkehrslinie in den Orient wurde die Donaustraße im 16. Jahrhundert nur ausnahmsweise benützt.

1581 reiste der kaiserliche Gesandte Joachim v. Zinzendorf auf der Donau nach Belgrad.¹⁴³⁾

Dagegen wurde die Donau zwischen Regensburg und Wien auch im 16. Jahrhundert als Verkehrsbahn benützt. Augsburger, Regensburger und Nürnberger Kaufleute brachten ihre Waren zu Schiffe nach Wien.¹⁴⁴⁾ Von München kamen Flößer auf der Isar und Donau nach Österreich, die Waren und Briefe beförderten.¹⁴⁵⁾

Hans Georg Ernstinger fuhr zu Schiffe mehrmals von Passau bis Linz und auch einmal bis Wien und gibt eine eingehende Schilderung dieses Weges mit allen Städten, Dörfern und Schlössern, an denen er vorbeigefahren.¹⁴⁶⁾ Er spricht dabei auch von der Gefährlichkeit des Greiner Strudels. Wenn das Wasser hoch steht, kann man jedoch diese Stelle auf einem Nebenarm umschiffen.

Um die Schifffahrt auf der Donau zu heben, wurden wiederholt strenge Verordnungen wegen Reinigung des Strombettes von Bäumen und festsitzenden Stöcken erlassen und von 1555—1568 wurden Versuche gemacht, „die Thonaw schiffreich nach Wienn hereinzulathen“, das heißt, jenen Seitenarm besser fahrbar zu machen, der heute den Donaukanal bildet;¹⁴⁷⁾ doch hatten diese Versuche zunächst keinen Erfolg.

Schluß.

Aus den geographischen Verhältnissen konnten wir schließen, daß die Verkehrswege in den Alpen eine ganz besondere Konstanz aufweisen müssen. Durch die Untersuchung der einzelnen Verkehrswege im 16. Jahrhundert wurde dieser Schluß als richtig erwiesen. Alle Hauptverkehrsstraßen dieser Zeit, die

¹⁴³⁾ Reutter, a. a. O., S. 243.

¹⁴⁴⁾ Ebenda, S. 230.

¹⁴⁵⁾ Korzendorfer, Die Münchner Botenordnung aus dem Jahre 1569, in Archiv für Post und Telegraphie 1907. S. 590.

¹⁴⁶⁾ Raisbuch, S. 3 ff. u. 53 ff.

¹⁴⁷⁾ Johann Winkler, Übersicht des Schiffs- und Warenverkehrs auf der oberen Donau, in Mitteilungen aus dem Gebiete der Statistik, herausgeg. v. d. Statistischen Zentralkommission 17/IV, 1870, S. 19.

Donaustraße am Rande des Gebirges, die Brennerstraße mit ihren Abzweigungen, die Semmeringstraße, die Straße über den Radstätter und Rottenmanner Tauern sowie die Zugänge zu diesen Pässen durch die nördlichen und südlichen Kalkalpen folgen denselben Bahnen, die die Wege im Mittelalter, zumeist auch im Altertum und teilweise schon in vorgeschichtlicher Zeit eingeschlagen haben, und zeigen in ihrem genauen Verlauf keine großen Veränderungen.

Der Handelsverkehr auf diesen Straßen erlitt infolge der Verlegung der Handelswege im 16. Jahrhundert schwere Einbuße, doch erlahmte er durchaus nicht vollständig.

Es konnte gezeigt werden, daß der gesteigerte Reiseverkehr des 16. Jahrhunderts, die Entwicklung des modernen Beamtenstaates, die Zentralisierung der Verwaltung und die Notwendigkeit rascher Truppenverschiebung der Verminderung des Verkehrs entgegenwirkten. Auch belebte eine neue Form der Verkehrsorganisation den Nachrichten- und teilweise auch den Personenverkehr seit Beginn des 16. Jahrhunderts, die staatliche Stafettenpost.

Darauf dürften zum Teil auch die Verbesserungen zurückzuführen sein, die an einigen Straßen im 16. Jahrhundert vorgenommen wurden. Durch Umbau und Anlegung von Brücken wurden die Gefahren vermindert, teilweise Wege abgekürzt und leichter gangbar gemacht, die Kosten für Vorspann herabgesetzt oder ganz vermieden.

Auf diesen Straßen scheint der Handelsverkehr im 16. Jahrhundert sogar gegenüber der früheren Zeit einigen Aufschwung genommen zu haben. Doch läßt sich die Steigerung des Verkehrs durch diese Maßnahmen nicht genauer nachweisen. Auch hier fehlt es an mehr als allgemein gehaltenen Angaben.

Ganz neue Straßen von größerer Bedeutung wurden im 16. Jahrhundert nicht erschlossen. Die 1503 neu gebaute Straße Lend—Gastein spielte keine wichtige Rolle.

Für einige Verkehrswege, die in früherer Zeit häufig begangen worden waren, wie die Plöckenstraße, die Straße über den Predil, der Weg über den Jaufen ließ sich kein Nachweis für einen Verkehr erbringen. Sie scheinen im 16. Jahrhundert, der Jaufen erst in den späteren Jahrzehnten desselben, vereinsamt zu sein.

Das 17. Jahrhundert war eine Zeit des Verfalles. Im 18. Jahrhundert begann allmählich ein neuer Aufschwung des Verkehrs, eine Epoche regen Straßenbaues. Eine Reihe von Kunststraßen wurde an Stelle der alten Verkehrswege gebaut.

Eine große Umwälzung im Verkehr brachte die Einführung der Eisenbahn im Zusammenhang mit dem gewaltigen Fortschritt der Technik, insbesondere der Tunnelbohrung.

Einige der Hauptwege des modernen Eisenbahnverkehrs stimmen naturgemäß mit den alten Hauptverkehrswegen überein, wie die Brennerbahn, die Val Suganabahn, die Semmeringbahn mit ihren beiden Flügeln, über den Neumarkter- und Saifnitzersattel nach Venedig und über Graz und Laibach nach Triest.

In einzelnen Fällen hat der moderne Verkehr zwar die alte Route im wesentlichen beibehalten, dabei aber doch nicht unerhebliche Abweichungen vorgenommen, z. B. bei der Bahn über den Pyhrnpaß, die in ihrer Fortsetzung ins Murtal nicht wie die alte Straße über den Rottenmanner Tauern, sondern über den Schobersattel führt.

Aber die moderne Technik hat auch die Herstellung ganz neuer Verkehrswege ermöglicht, so daß heute wichtige Verkehrsadern dort hindurchziehen, wo früher nur Saumpfade einen beschwerlichen Verkehr vermittelten, wie z. B. die Tauernbahn, die Bahn durch die Karawanken und die Wochein.

Durch diese moderne Ausgestaltung des Verkehrs wurde andererseits eine Reihe von alten Verkehrswegen in ihrer Bedeutung stark herabgedrückt, wie die Straße über den Loiblpaß, die Straße durchs Ampezzotal, über den Reschenscheideck, den Radstätter- und Rottenmanner Tauern.

Eine vollständige Umgestaltung erfuhr der ganze Charakter des Verkehrs zwischen Ost und West durch die Längstäler der Alpen, die im 16. Jahrhundert sehr geringe Frequenz aufwiesen, heute aber wichtige Verkehrslinien darstellen.

Wieweit der Ausbau des Automobilwesens nicht nur auf den Personenverkehr, sondern auch auf den Warenverkehr Einfluß gewinnen und den infolge des Eisenbahnbaues in ihrer Bedeutung zurückgesetzten Straßen wieder eine wichtigere Rolle im Verkehrswesen zuweisen wird, kann erst die weitere Entwicklung dieses modernen Transportmittels lehren.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1915

Band/Volume: [59](#)

Autor(en)/Author(s): Schlesinger Anna

Artikel/Article: [Die Verkehrs- und Handelswege der österreichischen Alpenländer im 16. Jahrhundert 14-56](#)