

Südfrüchte vom Gardasee nach Graz

Von Fritz Popelka

Der Handel mit Südfrüchten und istrianischen und friaulischen Weinen war in den Zeiten, als die innerösterreichische Linie der Habsburger in Graz residierte, recht erheblich. Der Bedarf des Hofhaltes, des Adels und nicht zuletzt auch der Grazer Bürger war ziemlich groß. Südfrüchte, Fische und andere Meerestiere waren, nach den damaligen Preistarifen zu schließen, ein stets gesuchter Handelsartikel.

Zu Beginn des 17. Jahrhunderts wurden die Beziehungen der Republik Venedig zu Innerösterreich immer gespannter, weil der Handel mit Meersalz aus Istrien den Salzhandel der Venezianer beeinträchtigte und die räuberischen Uskokken, die in den Felsnestern am Quarnero angesiedelt wurden, der Flotte der Republik manchen Schaden zufügten. Die Kriegsgefahr bedrohte die Zufuhr aus dem Süden, und so entschloß sich der Hofhalt Erzherzog Ferdinands II., sich die begehrten Südfrüchte auf einem anderen Wege zu beschaffen. Das geschah durch die oberösterreichische Regierung in Innsbruck, die den Einkauf von Südfrüchten und Weinen aus Südtirol vermittelte.

Der Agent Erzherzog Ferdinands bei der oberösterreichischen Regierung war Georg Starckh, der zur Beschaffung der nötigen Mittel im August 1612 auf den Bozner Messen Eisenverkäufe tätigte. Der Amtsverwalter in Bozen Johann Baptist Lieb empfahl am 19. August die Durchführung der Verkäufe des Leobnerischen Eisens durch die Handelsleute in Bozen, besonders aber durch die „Khembterischen“ zu Brixen und die „Wenzlichen“ in Bruneck. Am 20. Oktober 1612 berichtete die oberösterreichische Kammer nach Graz, die Früchte vom Gardasee seien eingekauft und für den Abtransport nach Linz verladen worden. Die Fracht bestehe aus zwei Truhen mit „Citroni“, drei Truhen „Lemoni“, zwei Truhen „sauren Pomerantschen“ (Orangen), je einer Truhe mit süßen und sauren „Margrärten“ (Granatäpfel) und einer Truhe mit Quitten. Die Truhen seien mit den Buchstaben A bis J bezeichnet und mit dem österreichischen „Schiltl“ bemalt worden. Mit Ausnahme der Quitten, „weil es die Kiten nit leiden“, seien die übrigen neuen Truhen in Rupfen (grobe Leinwand) eingebunden worden. Die Kammer entschuldigte sich, die Früchte aus Tirol und vom Gardasee seien dieses Jahr ziemlich klein und unansehnlich, weil der vergangene Winter sehr kalt und der folgende Sommer sehr heiß und trocken gewesen sei. Die gleichzeitig bestellten südtirolischen Weine seien bisher noch nicht eingetroffen.¹ Die Kosten des Transportes bis Linz seien bezahlt.

Die Früchte wurden in Hall auf Schiffe verladen und schwammen innabwärts bis Passau und donauabwärts bis Linz. Die Fracht beaufichtigte ein Bote der oberösterreichischen Hofkammer. Das Eintreffen in Linz am 1. November meldete der oberösterreichische Vizedom Adam Ginger, der die Sendung übernahm und nach Graz abfertigte. Er legte der innerösterreichischen Regierung eine Rechnung über seine Auslagen vor. Darnach erhielten die Schiffsleute aus Hall ein Trinkgeld von 36 kr. Da den Fuhrleuten der Stadt Steyr der weitere Transport in die Steiermark zustand, beorderte der Vizedom einen Boten

¹ L. R. Hofkammer 1612, XI, n. 20.

nach Steyr, doch kehrte er unverrichteter Dinge zurück, weil dort kein Fuhrmann zu bekommen war. Der Botenlohn betrug für 4 Meilen, die bei regnerischem Wetter zurückgelegt wurden, 32 kr. Den Faßziehern, die die Früchte aus dem Schiff luden und verwahrten und dann auf den Wagen umluden, gebührten für jeden Zentner (57 kg) 12 Pfennige. Da die Waren $14\frac{1}{4}$ Zentner wogen, erhielten sie 42 kr 3 Pfennige. Das Waagegeld auf der Stadtwaage in Linz betrug für jeden Zentner vier Pfennige, die Waagegebühr daher 14 kr 1 Pfennig. Für das „Freyfändl“ legte der Vizedom noch 16 kr aus. Die Gesamtsumme belief sich daher auf 2 fl 21 kr. Der Linzer Fuhrmann Augustin Spitalpauer, der die Fuhr schließlich übernahm, erhielt nach seinem Eintreffen in Graz am 9. November 40 fl ausbezahlt.

Der Transport der Gardaseefrüchte bis Graz dauerte insgesamt 23 Tage. Der ständige Begleiter, der tirolische Kammerbote Georg Kherscher, erhielt von der innerösterreichischen Regierung für jeden Tag ein Lohn- und Wartgeld von 48 kr zugebilligt. Er wurde daher am 13. November 1612 in Graz mit einer Entlohnung von 18 fl 24 kr entlassen, wozu noch 6 fl als Trinkgeld bewilligt wurden, die ihm die Kammer in Innsbruck vorgeschossen hatte.

Im Spätherbst 1614 ging neuerlich ein Transport Südfrüchte von Innsbruck über Linz nach Graz ab. Diesmal bestand die Fracht aus einer Truhe „saure Margranten“, vier Truhen „Lemoni“, zwei Truhen „Citroni“, einer Truhe mit süßen und zwei Truhen mit sauren „Pomeräntchen“. Diesmal verlangte der Fuhrmann für die Fracht einen Lohn von 37 fl 30 kr und für die in Linz aufgewendete Zehrung einen Zuschlag von 1 fl 14 kr.²

Die Kosten der beiden Südfrüchtetransporte vom Gardasee nach Graz waren sehr groß. Die Fracht über den Brenner nach Innsbruck muß jedenfalls nicht weniger als der Transport von Linz nach Graz gekostet haben. Am billigsten war noch die Strecke zwischen Hall und Linz. Von weiteren Versuchen der Einfuhr von Südfrüchten aus Südtirol ist in den Akten nicht mehr die Rede, der Hofstaat Kaiser Ferdinands II. verließ schon im Jahre 1620 endgültig Graz. Allerdings wurden Südtiroler Weine, vor allem aber die Weine vom Rhein und vom Neckar weiterhin öfters auf dem Landwege von Linz nach Graz gebracht. Der Weg über den Pyhrnpaß wurde nur selten genommen. Die Fracht über den Pyhrn stellte sich etwas höher, und zwar im September 1616 auf 3 fl. für jeden Zentner. Damals war die Straße von Linz über Steyr, Raming und Altenmarkt längs der Enns wegen der Regengüsse und weggeschwemmten

Brücken ungangbar.³ Der Fuhrmann aus Steyr, der im September 1616 Rhein- und Neckarweine nach Graz brachte, mußte über Spital und den Pyhrnpaß fahren.

Die Straße, auf der sich die Fuhren von Linz nach Graz bewegten, ging von Linz ennsaufwärts und erreichte bei Altenmarkt den steirischen Boden; von dort ging sie über Landl und Hieflau nach Eisenerz und über den Prebichl nach Leoben. Die großen Bergwerksorte im Gebirge, deren Transportwege ständig erhalten werden mußten, begünstigten die Wahl der Straße über den Prebichl und setzten die Bedeutung des Schoberpasses oder Walder Sattels herab, obwohl dieser bedeutend niedriger und weniger steil als der Prebichl war. Die Straße von Liezen nach Süden wurde nur im unteren Teile des Paltentales bis Trieben instand gehalten, von wo aus die Tauernstraße nach Judenburg und Unzmarkt weiterging. Die Wege über den Schobersattel durch das Liesingtal waren im 17. Jahrhundert verkehrstechnisch von geringer Bedeutung. Die Prebichlstraße war noch im Jahre 1645 offensichtlich bevorzugt. Als die innerösterreichische Regierung damals Postkurse von Graz nach Linz an den kaiserlichen Hofstaat einlegte, errichtete sie Poststationen in Bruck, Leoben, Vordernberg, Eisenerz, Landl und Altenmarkt.⁴

Der zeitweilige Transport von Südfrüchten vom Gardasee gewährt mit seinen spärlichen Nachrichten trotzdem manchen Einblick in den Verkehr, der sich damals in Obersteiermark von Linz aus nach dem Süden vollzog. Die weitaus kürzere Verbindung über den Kuntersweg durch das Pustertal und Kärnten hemmten damals die politischen Verhältnisse. Sie mag auch viel kostspieliger gewesen sein, denn sie stellte durchwegs eine Landverbindung dar. Die Strecken, die zu Schiff zurückzulegen waren, verschlangen nur einen Bruchteil der Kosten, die Saumrosse und mehrspännige Frachtwagen verursachten.

³ Hofkammer 1616, X, n. 34.

⁴ Hofkammer 1645, VI, n. 24.

² Hofkammer 1614, XI, n. 15.