

Die Alpenstraßen im Mittelalter

Vortrag, gehalten am 10. September 1955 auf dem 10. Internationalen
Historikerkongreß in Rom, Sektion III.

Von FRITZ POPELKA

Die Alpen bilden eine natürliche Scheidemauer, die vereint mit den Pyrenäen und den Karpathen den Mittelmeerraum Europas von dem nördlichen Europa trennt und diesen Kontinent in zwei ungleiche Hälften teilt. Das Alpengebiet spielt daher in der Geschichte Gesamteuropas eine entscheidende Rolle, die sich seit der späteren römischen Kaiserzeit immer mehr verstärkte, als die Völker nördlich der Alpen sich zu kräftigen Staatengebilden entwickelten und den Mittelmeervölkern in Wirtschaft und Kultur ebenbürtig an die Seite traten. Die Beherrschung des Alpenraumes trat in den Vordergrund der Interessen. Die Geschichte dieses Raumes ist daher sehr von den Machtinteressen dieser Völker berührt, die diesseits oder jenseits der Alpen saßen. Von diesen Machtinteressen hing es ab, wie die Alpen zugänglich wurden. Von militärischen und handelspolitischen Erwägungen wird die Geschichte der Alpen in der Hauptsache beherrscht.

Erst in allerjüngster Zeit hat sich die Bedeutung der Alpen als Trennungslinie durch die modernen Verkehrsmittel abgeschwächt. Zwar war die Scheidemauer niemals unüberwindlich, da die Alpen durch ihre morphologische Gestalt, durch ihre Pässe und Tallinien immer einen Verkehr ermöglichten, der aber durch mehr oder weniger geringe Mittel gesperrt oder abgelenkt werden konnte. Daher die Machtkämpfe, die besonders das Mittelalter und die ersten Jahrhunderte der Neuzeit ausfüllten. Daß die strategische Bedeutung der Alpen im Sinken ist, beweist der Staatsvertrag mit Österreich, der im Jahre 1955 abgeschlossen wurde. Durch den Staatsvertrag schiebt sich ein neutraler Keil zwischen die NATO-Staaten, der von den Westgrenzen Ungarns bis nach Genf reicht. Trotz dieser scheinbaren Schwächung der Position der westeuropäischen Staaten, die dieser Keil verursacht, haben sich die Westmächte ohneweiters entschlossen, dem Staatsvertrag mit Österreich zuzustimmen, da sie eine neutrale Alpenzone nicht als ernsthafte Schädigung ihrer Lage ansahen.

Die Geschichte des Alpenraumes und seiner Verkehrswege ist daher wieder an einen Wendepunkt angelangt, seine verkehrspolitische Bedeutung im europäischen Raum wird allmählich selbst historisch. Der Gedanke der Alpenfestung, der noch in den letzten Tagen Adolf Hitlers, aber auch noch in dem nachfolgenden Jahrzehnt bei den Mächten eine gewisse Rolle spielte, hat seine Bedeutung wesentlich vermindert. So ist die Beschäftigung mit dem Alpenraum und seinen Verkehrswegen als Ganzes für den Historiker wieder einigermaßen aktuell geworden. Die Geschichte der Alpenstraßen ist, für den gesamten Umfang des Alpenraumes genommen, bisher höchst selten unternommen worden, da die Vorarbeiten für ein derartiges Unternehmen für einen Einzelnen nahezu unübersehbar sind und die verschiedenartigsten Probleme aufrollen.

Von den Alpen geht ja auch die Machtstellung der Habsburger aus, aus den Alpen ist das Haus Savoyen emporgekommen, in den Alpen haben die Schweizer ihre Militärkraft entwickelt, zugleich aber auch den neutralen Ruhepunkt mitten im sturmbewegten Europa gebildet.

Vor mehr als einem halben Jahrhundert sind die letzten großen Zusammenfassungen erschienen, die die Geschichte der Alpenstraßen behandeln. Auch diese großen Werke wurden von einem durchaus einseitigen Standpunkt aus niedergeschrieben. Da ist vor allem das groß-angelegte zweibändige Werk von Aloys Schulte zu nennen, das unter dem Titel „Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien“ erschien, das, wie schon der Titel besagt, hauptsächlich der Handelsgeschichte gewidmet ist. Mit Berechtigung hat es seinerzeit großes Aufsehen erregt und verdienten Beifall geerntet. Naturgemäß ist darin die Straßengeschichte des französischen Teiles der Westalpen weniger vertreten. Es erschien 1900 und hat grundlegend für die moderne Handelsgeschichte gewirkt. Von militärischen, geographischen und geopolitischen Erwägungen aus hat dann Scheffel im Jahre 1908 in seiner zweibändigen Verkehrsgeschichte der Alpen die Alpenstraßen behandelt, die handlungsgeschichtliche Seite aber mehr oder weniger vernachlässigt. Die von ihm aufgeworfenen Probleme sind größtenteils auch heute noch aktuell, müßten aber neuerdings noch einmal überprüft werden.

Seit diesen beiden Werken sind wenigstens für den deutschen Bereich des Alpengebietes über die Alpenstraßen keine Zusammenfassungen mehr herausgekommen. Seither sind speziell über die Handelsgeschichte der Alpen unzählige Arbeiten und Abhandlungen erschienen, die hauptsächlich auf Schulte weiterbauend auch die Geschichte der Alpenstraßen behandelten. Ich muß mich im Rahmen eines Zwanzigminutenreferates auf die Ostalpen beschränken und nur die mir am wichtigsten erscheinenden

Schriften hervorheben. Am weitesten ist die Alpenstraßenforschung in Tirol vorangekommen. Hier haben sich zahlreiche Forscher vor allem mit dem Transportwesen befaßt. Eine abschließende Darstellung ist von Otto Stolz im 108. Band der Schlernschriften im Jahre 1953 erschienen. Sie behandelt die Geschichte des Zollwesens, Verkehrs und Handels in Tirol und Vorarlberg von den Anfängen bis ins 20. Jahrhundert. Stolz veröffentlicht ein reiches Material über das Straßenwesen und verarbeitet fast erschöpfend das ganze Schrifttum über diesen Gegenstand, das bis zu diesem Jahre erschienen ist. Selbstverständlich stehen die Straßen über den Brenner und das Reschenscheideck im Vordergrund. Auch dem Bau und der Erhaltung der Straßen ist ein breiter Raum gewidmet, überhaupt erfahren wir viel über die Einrichtungen, die das Verkehrswesen betreffen. Naturgemäß werden machtpolitische und wehrtechnische Erwägungen nur gestreift. Die Arbeiten von Herbert Klein betreffen zumeist das salzburgische Gebiet des Alpenraumes. Zu erwähnen sind von ihm Aufschlüsse über die Handelspolitik Kaiser Sigismunds im Alpenraum, viele Nachrichten über die Straßen über die Radstädter Tauern und nach Kärnten. Außerdem bieten seine Arbeiten viel Neues über die kleinen Alpenwege und über den Saumhandel, vornehmlich vom 15. bis 18. Jahrhundert. Aus Kärnten und Steiermark sind in den letzten Jahren keine zusammenfassenden Arbeiten erschienen. Erwähnung verdient das Werk von Ferdinand Tremel, „Der Frühkapitalismus in Innerösterreich“, der eine knappe, aber gute Übersicht über das Straßenwesen in Innerösterreich bringt und das bisher erschienene Schriftwesen zur Verkehrsgeschichte dieses Raumes verarbeitet. Für den nördlichen Alpenraum bis zur Donau sind die straßenkundlichen Forschungen hervorzuheben, die in den letzten Jahren in den Linzer Jahrbüchern erschienen. Einen weiteren großen Aufschluß über das Straßenwesen der Alpen wird das Unternehmen der historischen Kommission der bayrischen Akademie der Wissenschaften in München erbringen, die die Veröffentlichung sämtlicher Mautordnungen und Mauttarife im deutschen Raum sich zur Aufgabe macht, doch wird das Hauptgewicht dieser Veröffentlichung in nachmittelalterlicher Zeit liegen.

In dieser sehr kursorischen Aufzählung sind die zahllosen Nachrichten nicht enthalten, die sich aus einer Durchsicht der Stadt- und Ortsgeschichten ergeben, deren Schrifttum in den letzten Jahrzehnten in den Ostalpen besonders angewachsen ist, aber auch die Forschungen der Archäologen und zahlreiche neue Funde und Teiluntersuchungen haben das Bild der Römerstraßen durch die Alpen wesentlich verändert und vielfach ergänzt.

Unter den Fragen, die sich mit der Straßengeschichte befassen,

interessiert sicherlich die Regelung des Frachtenverkehrs über die Alpen. Darüber sollen einige Ergänzungen gebracht werden.

Otto Stolz hat in seinen Arbeiten über das Transportwesen in Tirol besonders betont, daß das Rodfuhrwesen, das die Fuhren über die Alpenstraßen beherrschte, nicht grundherrlichen Ursprunges ist, sondern auf Einrichtungen zurückgeht, die auf das Eingreifen der Tiroler Landesfürsten zurückzuführen sind. Diese Einrichtungen entstanden erst allmählich im 14. und 15. Jahrhundert und gehen darauf zurück, daß an den beiden Hauptstraßen Tirols über den Brenner und über den Reschen Niederlagsstätten an bestimmten Orten errichtet wurden, an denen die dort ansässigen bäuerlichen oder bürgerlichen Fuhrwerksbesitzer bevorzugt waren, die Frachten zu den benachbarten Niederlagen zu führen. Da diese Besitzer mit der Frachtpflicht in eine gewisse Reihe oder Rod eingeteilt waren, nannte man sie Rodführer oder Rodleute. Die Rodleute eines Gerichtes bildeten eine Genossenschaft und hatten den Betrieb nach einer bestimmten Ordnung zu führen, die schon im 15. Jahrhundert vielfach schriftlich festgelegt wurde. Die Transportdienste und Frachtverpflichtungen der bäuerlichen Untertanen, die häufig in den Urbaren erwähnt werden, haben nach Stolz mit der Entwicklung des Rodwesens nichts zu tun.

Über das Transportwesen in Tirol vor Einführung des Rodfuhrwesens bringt Stolz in seinen Abhandlungen keine Belege. Daraus läßt sich vermuten, daß die Kaufleute mit Frächtern früher selbständig Verträge eingingen oder sich selbst Wagen und Rosse für die Beförderung ihrer Frachten besorgten. Während so in Tirol über diesen Gegenstand aus dem frühen Mittelalter keine sicheren Nachrichten vorliegen, so liegt die Quellenlage im benachbarten Karantanien, das etwa das heutige Kärnten, Krain, Steiermark und den Lungau umfaßte, anders. Karantanien scheint in der späten Karolingerzeit und in der Zeit der Ottonen überhaupt eine besondere Rolle im Verkehr zwischen Oberitalien und Oberdeutschland gespielt zu haben, weniger die Straßengruppe, die mit den Radstätter Tauern zusammenhängt, mehr das Straßensystem, das durch die Rottenmanner Tauern gebildet wird.

In einem Aufsatz, der in den Blättern für Heimatkunde erschien (herausg. v. Historischen Verein f. Steiermark), konnte ich nachweisen, daß sich schon im 11. Jahrhundert eine Kette von Judensiedlungen quer durch die Alpen auf der Linie Villach bis Steyr in Oberösterreich zog. In Kärnten kreuzten sich eben die verschiedensten Straßengruppen, die durch die Ostalpen zogen. Dazu kam später noch die Semmeringstraße. Die Geschichte des Herzogtums Kärnten und seine Gestaltung ist ohne die Verfolgung der Straßenpolitik der deutschen Kaiser und Könige

nicht zu klären. Das Erzbistum Salzburg, die Bistümer von Bamberg, Freising und Brixen hatten in Kärnten bedeutenden Territorialbesitz, den sie nur dem Bestreben der deutschen Herrscher vor dem Investiturstreit verdankten, die wichtigsten Straßenlinien und Wege im Besitze zuverlässiger Kirchenfürsten zu sehen, da man den weltlichen Fürsten weniger traute. Auf diese Weise wurde die Entwicklung des einst mächtvollen Herzogtums wesentlich beschnitten und eingeschränkt.

In den weiteren Bereich des Herzogtums Kärnten fällt noch das Straßensystem zwischen Friaul und Ungarn, das durch den Trojanapaß gekennzeichnet ist. Dieses Straßensystem war in den letzten Jahrhunderten des Römerreiches wiederholt Schauplatz von Kriegshandlungen und Völkerverschiebungen.

In Karantanien saßen die Edlinger, die sich in historischer Zeit bei der Einsetzung des Herzogs von Kärnten maßgeblich beteiligten. Über die Edlinger ist viel geschrieben worden, meist im Zusammenhang mit der Kärntner Herzogseinsetzung, aber wenig über den Sinn und das Wesen dieser Institution, die man mit altkarantanischen und altslawischen Einrichtungen in Zusammenhang brachte. Soweit sich aus späteren Quellen feststellen läßt, haben die Edlinger öffentliche Hilfsdienste besorgt. Sie waren im Gerichtswesen tätig, sie leisteten vor allem Wehrdienste und wurden besonders als Besatzungen von festen Plätzen und Wehranlagen verwendet. Sie waren zum Teil auch für den Grenzschutz bestimmt, sind aber durchaus nicht als reine Wehrbauern anzusprechen, da sie auch zu anderen öffentlichen Dienstleistungen herangezogen wurden. Sie kommen unter verschiedenen Namen als liberi, libertini, arimanni, adalingi vor. Ab dem 13. Jahrhundert überwiegt in deutschen Urkunden der Name Edlinger, doch ist ihnen eines gemeinsam, was mit Recht Ernst Klebel betonte, daß sie alle auf Königsgrund saßen. In einer Abhandlung über die Judenburger Ritterstadt in der Festschrift der Mitteilungen des Institutes für österreichische Geschichtsforschung (1954) konnte ich feststellen, daß die Edlinger vor allem an den Verkehrslinien und in der Nähe von Paßübergängen angesiedelt waren. Sie saßen gewöhnlich in solchen Gegenden, in denen sich seit dem 12. und 13. Jahrhundert Burgen erhoben. Sie waren freie Bauern mit Waffenrecht, aber als Vogtleute gebunden an die landesfürstliche oder gräfliche Gewalt.

Ähnlichen Einrichtungen begegnen wir auch bei anderen deutschen Stämmen. Auffallend ist die Namensgleichheit mit den Arimannen oder Adalingen bei den Langobarden, die Fedor Schneider nur als Grenzschutztruppen ansieht. Gleich ihnen bilden die Edlinger in Kärnten auch eigene Gemeinden, wenn sie an einem Ort in dichter Zahl sitzen, so

besonders in Mittelkärnten und in Sagor und Tüchern, die sich dort bis nach dem Mittelalter behauptet haben. Sehr große Ähnlichkeit besteht mit den Baren in Alemannien und den Barschalken in Bayern und Oberösterreich, die als Staatskolonen Hilfsdienste leisteten und zu Kriegsdienst verpflichtet waren. Sie führten wie die Edlinger auch die Bezeichnung „Freie“, weil sie nach allgemeiner Auffassung keinen Leiherrn hatten, sondern nur dem Inhaber der staatlichen Gewalt unterstanden. Wie Theodor Mayer in der Zibermayrfestschrift feststellt, finden sich die alemannischen Baren und die bayrischen Barschalken durchwegs nur auf dem Hausgut der Herzöge.

So stehen die Edlinger in Karantanien nicht vereinzelt da. Auf weitere Fragen, die die Edlinger betreffen, will ich nicht eingehen. Es ist aber sehr wahrscheinlich, daß sie, wenn man ihre Verteilung in Karantanien betrachtet, in erster Linie zur Sicherung der Verkehrswege herangezogen wurden. Bis jetzt ist es noch nicht nachgewiesen, daß sie für die Warenzüge das Geleit stellten oder selbst Fuhrwerke beistellten. Die Quellenlage ist vom 9. bis 12. Jahrhundert allzu dürftig. Sicher läßt sich dies nur bei den Freilehnen in Oberwölz feststellen, die einer Einrichtung der freisingischen Grundherrschaft angehörten, die den Edlingern nachgebildet war und für Hilfsdienste beansprucht wurde. Die Verteilung der Edlinger an den Verkehrswegen über die Alpen, über deren Nachweis ich auf meine Abhandlung verweise, läßt den Schluß zu, daß zumindest schon die ostfränkischen Herrscher und die nachfolgenden Landesfürsten den Verkehrswegen in diesem Teil der Alpen öffentlichen Schutz angedeihen ließen. Das geschah noch in einer Zeit, in der es weder Städte noch Märkte im späteren Sinne gab, die mit Niederlagen und Stapelrecht ausgestattet waren.

Die Forschung nach den Transportgenossenschaften im ehemals karantanischen Gebiet steckt noch in den Anfängen. Sicherlich hat Stolz recht, wenn er behauptet, daß in Kärnten und Steiermark die straff gefügte Ordnung des Rodfuhrwesens weitaus weitmaschiger war. Doch ist auch hier nach dem Entstehen der Städte und Märkte ein Wandel eingetreten, als viele von diesen mit Niederlagsrechten ausgestattet wurden. Eine von diesen Transportgenossenschaften ist besonders interessant. Es ist die Frächtergenossenschaft der Premstätter Fuhrleute bei Graz, deren Anfänge man ziemlich weit verfolgen kann.

Die Bauern im Grazer Feld waren von altersher das Verfrachten von Waren gewohnt, die sie für die Grundherrschaften aus dem Unterlande nach der Obersteiermark besorgten. Unter ihnen muß es im 16. Jahrhundert mehrere Unternehmer gegeben haben, die sich organisierten und auch für fremde Rechnung fuhren. Diese Organisationen waren so

bedeutend und festgefügt, daß sich ihrer Kaiser Ferdinand II. im Dreißigjährigen Krieg bediente, um die Trosse für die kaiserlichen Armeen zu bilden. Erst nach dem Abschluß des Dreißigjährigen Krieges haben sie auch kaiserliche Privilegien erhalten, die mit der Land- und Lehenkutscherordnung von 1649 ihren Anfang nahmen. Auch hier sieht man die enge Verflechtung von kaufmännischen und militärischen Interessen.

Mit diesen wenigen Beispielen soll gezeigt werden, wie wertvoll jede Beschäftigung mit den Alpenstraßen für die Geschichte Europas ist, mit wie vielen Problemen jene verflochten sind, sei es in politischer, militärischer, sozialer oder wirtschaftlicher Hinsicht. Aus diesem Grunde möchte ich einen Gedanken aufrollen, der sich aus meinen bisherigen Ausführungen ergibt und nur vor ein internationales Forum der Historiker gebracht werden kann. Eine ausführliche Behandlung der Alpenstraßen nach modernen Gesichtspunkten und unter Berücksichtigung aller Disziplinen der Geschichtswissenschaften, die zugleich alle Kleinforschungen seit dem letzten halben Jahrhundert einschließt, ist dringend geboten. Die Geschichte des Alpenraumes und seiner Verkehrswege ist ein Kernstück der europäischen Geschichte. Auf die Verkehrswege der Alpen wirkten sich die politischen Machtverschiebungen aus, die Europa seit der Römerzeit bewegten. Eine solche Darstellung müßte von allen Staaten, die im Alpenraum liegen oder ihm benachbart sind, in gemeinsamer Arbeit durchgeführt werden. In Betracht kommen Frankreich, Italien, die Schweiz, die westdeutsche Bundesrepublik, Österreich und Jugoslawien. Bei der Vielfalt der Kenntnisse, die für die Durchführung der Arbeit nötig sind, kann die Arbeit von einem Einzelnen nicht bewältigt werden. Es müßte eine Kommission aus den Vertretern der genannten Länder bestellt werden, die die Forscher zu den Vorarbeiten vereinigt. Teilforschungen über bestimmte Straßengruppen müßten vorangehen, den Beschluß sollte eine Gesamtdarstellung in mehreren Bänden bilden, die in den Sprachen der am Alpenraum beteiligten Völker herausgegeben werden könnte. In Betracht kämen nur Deutsch, Französisch, Italienisch und allenfalls Serbokroatisch.

Diese Vorschläge stellen nur Anregungen dar. Über die Möglichkeit und Art der Arbeit, über das gesteckte Ziel, über ihren Umfang und über die nötigen Mittel dafür müßte vorerst die Kommission entscheiden, die im Laufe der nächsten Fünf-Jahr-Periode gebildet werden könnte. Auch die Frage des zeitlichen Abschlusses wäre durch die Kommission zu klären. Das Mittelalter genügt nicht, zumal die neuzeitlichen Quellen des 16. bis 18. Jahrhunderts manche Rückschlüsse zulassen wer-

den. Auch die Zeit der Eisenbahnen wäre meines Erachtens noch einzubeziehen.

Ich glaube, daß diese Arbeiten sehr fruchtbar sein würden und wesentlich dazu beitragen werden, eine Geschichte Gesamteuropas zu fördern. Ich stelle daher diesen Vorschlag zur Diskussion und hoffe, daß auf diesem Gebiete ersprießliche Arbeit geleistet wird, die dem Zusammenwirken Europas in geistiger Hinsicht nur förderlich sein kann.