

## Der Verkehr über den Platsch in der frühen Neuzeit

Von FERDINAND TREMEL

Zwischen der nördlichen und der südlichen Steiermark bestanden Jahrhunderte hindurch enge wirtschaftliche Bindungen, die sich ebenso aus der politischen Zusammengehörigkeit der beiden Landesteile wie aus ihrer gegensätzlichen geographischen Natur erklären. Sie ergänzten sich in vieler Hinsicht zu einer wirtschaftlichen Einheit, ohne freilich jemals das Land autark zu gestalten. Das wertvollste Produkt des Unterlandes, der Wein, fand seinen sichersten und verlässlichsten Abnehmer im steirischen Oberland, das seinerseits die Erzeugnisse seines blühenden Bergbaues und das Holz seiner ausgedehnten Wälder dem Unterlande abgab.

Im späten Mittelalter und in der frühen Neuzeit bestanden vor allem drei Handelswege, die dem gegenseitigen Warenaustausch zwischen der Ober- und der Untersteiermark dienten. Der eine davon und lange Zeit der wichtigste — namentlich für den Verkehr vom Norden nach dem Süden — war der Wasserweg der Mur, der eine bequeme und verhältnismäßig billige Verbindung zwischen dem Zentrum der Eisenerzeugung im Oberlande, der Landeshauptstadt und dem größten Ausfallstor nach dem Süden und Südosten, Radkersburg, herstellte. Der Wasserweg fand in Radkersburg eine Fortsetzung in der Landstraße, die über Luttenberg und die Windischen Bühel nach Pettau führte, einem Mittelpunkt des Weinhandels. Der Verkehr auf der Mur wurde an anderer Stelle behandelt<sup>1</sup>. Eine zweite, viel benützte Verbindung zwischen der nördlichen Steiermark und dem steirischen Süden war das Lavanttal und dessen Fortsetzung, das Tal der unteren Mießling; Endpunkt dieser Straße war Cilli<sup>2</sup>.

Zwischen diesen beiden Straßen lag der Weg, der in Ehrenhausen, das sich in der frühen Neuzeit zu einem recht ansehnlichen Umschlagplatz an der Mur entwickelte, die Murlinie verließ und über den Platsch, einen, wie sich Schmutz ausdrückte, „den Kommerz sehr erschwerenden Berg“, mit „unvergleichlicher Aussicht“<sup>3</sup> in das Drautal nach Marburg führte. Ein Bild vom Verkehr über diesen so „beschwerlichen“ Berg<sup>4</sup> für die Zeit vom Ausgange des 16. bis zum Beginn des 18. Jahrhunderts zu geben, soll hier versucht werden.

Am Fuße des Platsch, an der Steinernen Brücke zu St. Kunigund, befand sich eine landesfürstliche Wegmaut; ihre Geschichte soll uns hier nicht beschäftigen, wohl aber der Verkehr, der sich aus den Aufzeichnungen, die über diese Maut erhalten sind, ergibt. Die ertragreichsten Quellen zu seiner Erkenntnis sind die Mautbücher, von denen uns einige erhalten sind<sup>5</sup>. Der Ausdruck „Mautbücher“ ist für die dünnen, unscheinbaren und kleinen Hefte eigentlich eine Übertreibung, aber ihr Inhalt rechtfertigt ihn. Sie enthalten, nach Tagen geordnet, alle Waren verzeichnet, die die Maut passierten, dazu ihre Art, Menge und das Transportmittel, ferner die Höhe der bezahlten Mautgebühr und schließlich, wenigstens in einem Teil der Mautbücher, die Namen der Fuhrleute und Säumer, die die Waren führten oder doch vermauteten. Gegenüber den Mauttarifen, die im Anhang wiedergegeben sind, haben die Mautbücher den Vorzug, daß sie nicht bloß die Warengattung, sondern auch die Mengen erkennen lassen, die die Mautstelle passierten; zeigen die Tarife die Möglichkeiten auf, so geben die Mautbücher die Tatsachen an. Freilich erhebt sich sogleich die Frage, ob tatsächlich alle Waren, die die Mautstelle passierten, verzeichnet sind, oder ob nicht manche Warenzüge, sei es auf Grund von Mautfreiheiten, sei es infolge von Eigenmächtigkeiten des Mautners, verschwiegen wurden. Diese Frage läßt sich in der Regel durchaus positiv beantworten. Mautfreie Waren blieben nicht unverzeichnet, sie wurden wie die mautpflichtigen Waren eingetragen, doch folgt auf ihre Nennung die Bemerkung „frei“ und es fehlt die Eintragung einer Gebühr. Auch ist der Grund der Freiheit angeführt. Da es eine landesfürstliche Maut war, hatten übrigens die für gewisse Städte und Märkte und deren Bürger üblichen Mautbefreiungen keine Geltung; tatsächlich finden wir Bürger verschiedener Städte und Märkte als Frächter und Zahler genannt, mautfrei wurden nur die für den kaiserlichen bzw. erzherzoglichen Hof und für einige hohe, meist ausländische Würdenträger bestimmten Waren geführt. Der adelige und der geistliche Großgrundbesitz waren zur Zahlung der Maut ebenso verpflichtet wie ihre Diener und Untertanen; sie waren lediglich für ihre Person befreit. Natürlich bleibt trotzdem ein gewisser Grenzwert offen; da der Mautner eine fixe Besoldung erhielt — einen Monatsbezug von fünf Gulden — so ist es nicht auszuschließen, daß er gelegentlich für ein entsprechendes Trinkgeld einmal eine Ware „übersah“. Allzu häufig wird das nicht vorgekommen sein, denn einmal wurde der Mautner scharf kontrolliert und dann wurden die Waren nicht nach ihrem Kaufwert, sondern lediglich nach der Menge oder nach dem Gewicht vermautet, und ganze Wagen- oder Saumladungen ließen sich nicht so einfach verschweigen. Kann man somit Täu-

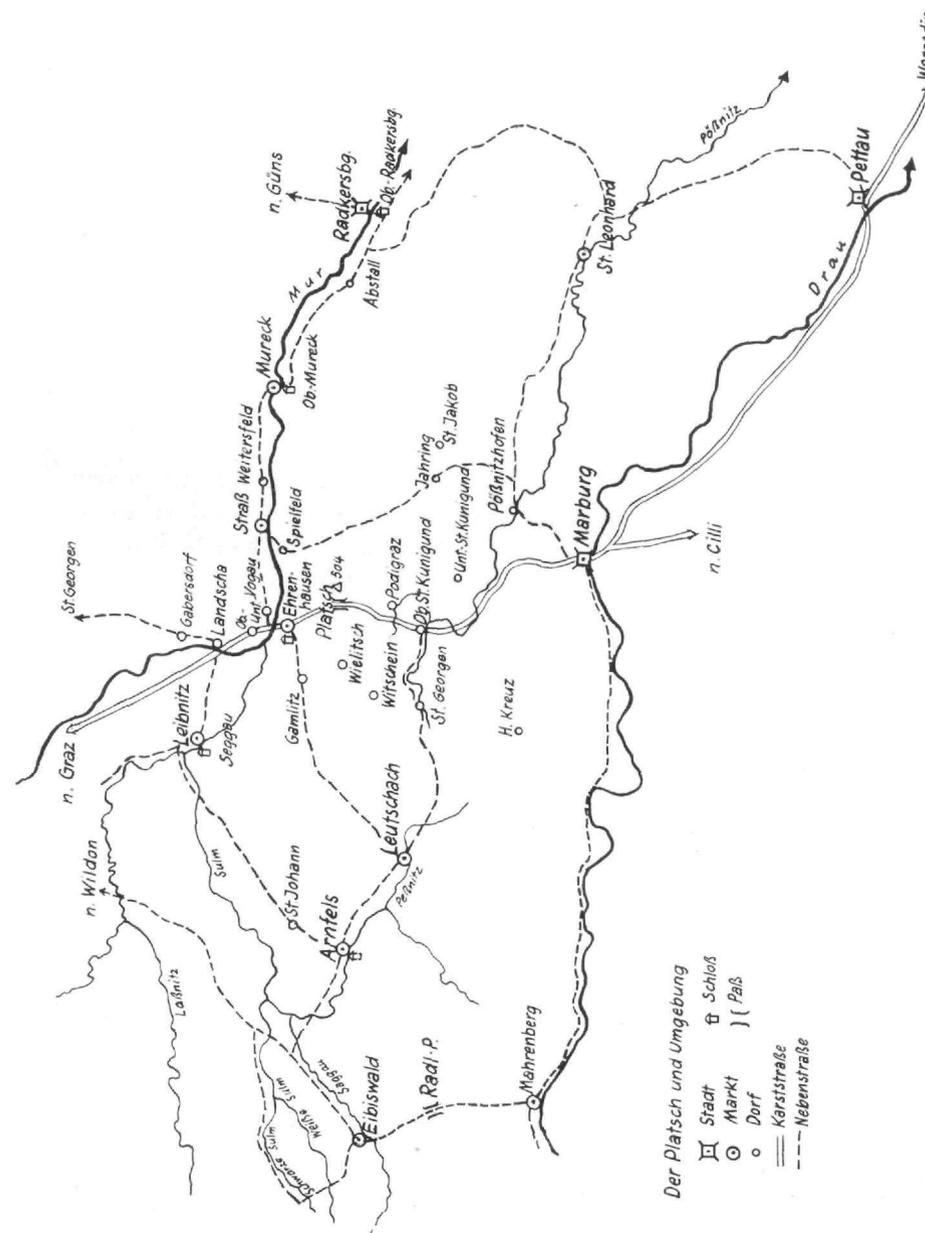
schungsversuche durch den Mautner ausschließen oder zumindest als unerheblich abtun, so bleibt freilich die Frage des Ausmaßes des Schmuggels, d. h., der Umgehung der Mautstätte bestehen. Den Schmuggel zahlenmäßig zu erfassen, ist ein Ding der Unmöglichkeit. Seine Existenz soll nicht geleugnet werden, groß kann er nicht gewesen sein, das schließen die örtlichen Verhältnisse ziemlich aus.

So erfreulich es für den Statistiker ist, daß solche Fehlerquellen als unerheblich abgetan werden dürfen, so bedauerlich ist es, daß die Waren meist nur ungenau deklariert wurden; wir hören von einem Wagen „Güter“, von „Kramereiwaren“, von „welschen Waren“ und von ähnlichen Sammelbezeichnungen, es ist aber nicht möglich, die einzelnen Warengattungen voneinander zu trennen und festzustellen, wieviele Säume Öl oder Orangen oder Reis sich unter den welschen Waren versteckten, wir müssen uns mit der Angabe der Gattung begnügen, darüber wird noch an anderer Stelle eingehender zu berichten sein. Ein weiterer Nachteil unserer Mautbücher liegt darin, daß ihre Angaben bezüglich der Fuhrleute und Säumer recht uneinheitlich sind. Den Idealfall stellt das leider unvollständige Mautbuch vom Jahre 1618 dar; es gibt nicht nur die Namen der Fuhrleute und Säumer an, sondern auch ihren Heimatort. Das unerfreuliche Gegenstück hierzu sind die Mautbücher der Jahre 1708 bis 1710, die es überhaupt unterlassen, zu verzeichnen, wer die Maut gezahlt hat und sich mit der Angabe der Ware, ihrer Menge und des bezahlten Geldbetrages begnügen. Zwischen diesen Extremen liegen die übrigen Mautbücher.

Endlich ist nicht zu übersehen, daß uns nur für einige wenige Jahre Mautbücher zur Verfügung stehen, nämlich für die Jahre 1587, 1595, 1610, für die Monate April bis einschließlich August 1618, Oktober 1630 bis einschließlich September 1631, für die Zeit vom 14. September 1638 bis 13. September 1639 und vom 14. September 1647 bis 13. September 1648, und schließlich für die Zeit vom Oktober 1708 bis August 1710. Für einige weitere Jahre besitzen wir Angaben über die Höhe der Einkünfte der Maut<sup>6</sup>.

So bedauerlich die Lücken in diesen Angaben sind, so reichen letztere doch aus, um ein Gesamtbild der Entwicklung zu ermöglichen. Einzelheiten freilich, Auswirkungen bestimmter Ereignisse können nicht erkannt werden, doch dürfen wir sagen, daß es sich um eine glückliche Fügung in der Verteilung der Jahre handelt. Die beiden ersten Mautbücher entstammen dem Ausgang des 16. Jahrhunderts, der Zeit vor der Durchführung der Gegenreformation, der ein entscheidender Anteil an der Schaffung eines engeren Kontakts zwischen der Steiermark und Italien nicht nur auf kulturellem, sondern auch auf wirtschaftlichem Gebiet

zuzumessen ist. Das nächste Mautbuch gibt uns einen Einblick in die Verhältnisse, wie sie kurz vor Ausbruch des Dreißigjährigen Krieges, zur Zeit der Hofhaltung in Graz, herrschten. Darauf folgen drei Bücher aus der Zeit des Dreißigjährigen Krieges, darunter eines aus dem letzten Jahr dieses unser Land zwar nicht direkt, aber indirekt durch den Steuerdruck sehr in Mitleidenschaft ziehenden Ringens, und das letzte vollständige



Mautbuch, das von 1709, spiegelt die Zustände während des Spanischen Erbfolgekrieges wider.

Das Bild, das sich aus diesen Mautbüchern ergibt, zu denen als weitere, freilich nur sekundäre Quellen, verschiedene Rechnungen, Bestandungen des Mautners und Empfangsbestätigungen kommen, wird in Einzelheiten der Korrektur bedürfen, aber die Grundzüge des Verkehrs über den Platsch, Durchschnittswerte, Herkunft und Ziel der Waren lassen sich errechnen oder erschließen, und das soll im folgenden versucht werden.

Wir wollen zunächst die Waren betrachten, die den Platsch passierten, und sie vorerst nach ihrer Herkunft in heimische und ausländische Waren trennen. Unter den heimischen Waren repräsentieren sich Wein bzw. Weinmost und Salz als die gangbarsten Massenartikel. Beim Wein ist zwischen dem steirischen Wein, auch Markwein genannt, und den sogenannten welschen Weinen zu unterscheiden; der letztere wird als ausländische Einfuhrware an späterer Stelle seinen Platz finden.

Heimischer Wein wurde in beachtlichen, aber in den einzelnen Jahren stark schwankenden Mengen über den Platsch geführt. Die Ausfuhr untersteirischer Weine nach dem Oberland hing begrifflicherweise sehr weitgehend vom Ausfall der Ernte ab und diese war und ist in den verschiedenen Jahren sehr ungleich geraten. Das zeigt sich sofort, wenn man die Jahresmengen berechnet. Der heimische Wein wurde zum weitaus größten Teil in Startinfässern auf Wagen geführt, nur im 16. Jahrhundert wurde daneben auch etwas steirischer oder kroatischer Wein in kleineren Fäßchen, sogenannten Lageln, von Saumpferden getragen. Ein Startin hatte einen Inhalt von rund 525 Litern, der Saum war die Last, die ein Tragtier, in unserem Fall ein Pferd, auf seinem Rücken längere Strecken zu tragen vermochte. Er entsprach einem Gewicht von höchstens drei Pfundzentnern, das sind, wenn man das Gewicht der Fässer abrechnet, 150 Liter<sup>7</sup>. Nach Startin oder Saum wurde auch die Mautgebühr berechnet. Eine Zählung ergab folgende Jahreswerte, die natürlich keinen Anspruch erheben, als absolute Werte betrachtet zu werden, gemessen in Startin + Saum:

1587: 1070 + 55; 1595: 713 + 80; 1610: 2376 + 0; 1630/31: 1577.5 + 0; 1638/39: 2384.5 + 0; 1647/48: 1031.5 + 0; 1709: 3298.5 + 0.

Selbstverständlich ist es gerade beim Wein sehr schwierig, aus verhältnismäßig wenigen Zahlen allgemeine Schlüsse zu ziehen, doch läßt ein Vergleich der angeführten Zahlen immerhin erkennen, daß einem Tiefstand im Weinbau und Weinhandel am Ende des 16. Jahrhunderts ein leichter Aufschwung zu Beginn des 17. Jahrhunderts folgte, der jedoch

gegen Ende des Dreißigjährigen Krieges einem neuerlichen Niedergang weichen mußte. Spätestens zu Beginn des 18. Jahrhunderts, wahrscheinlich nach Beendigung des großen Türkenkrieges unter Kaiser Leopold I., nahm der Weinhandel über den Platsch ganz bedeutend zu, was durchaus im Einklang mit der allgemeinen wirtschaftlichen Erholung steht, die im Gefolge des großen Sieges über die Türken und der Abwendung der drohenden Gefahr aus dem Osten zu beobachten ist.

Der über den Platsch geführte Wein wuchs zum größten Teil im steirischen Unterland, besonders im Draufeld und auf den Windischen Büheln<sup>8</sup>, und wurde teils von Marburg, teils das Pöbnitztal aufwärts nach St. Kunigund geführt. Aus den Mautbüchern lassen sich als Herkunftsorte der Weinfuhren Pöbnitz, Jahring, Lembach, Marburg und Pettau feststellen, Zielpunkte der Fuhren waren außer den nahe gelegenen Orten Arnfels und Leutschach, die gewiß nur Durchgangsstationen waren, Graz, Bruck an der Mur, das Lavanttal und nicht zuletzt das Enns- und Paltental und Aussee. Ins Enns- und Paltental, wo sich Rottenmann zu einem Mittelpunkt des Weinhandels entwickelt hatte, wurde der Wein als Rückfracht gegen Salz von Saumpferden getragen. Dürfen wir dem ausführlichsten Mautbuch, den, wie erwähnt, leider unvollständigen Aufzeichnungen vom Jahre 1618, trauen, so stammten die Startinfuhren zu meist aus dem Pöbnitztal, das ja in seiner ganzen Länge die Windischen Bühel durchzieht, sowie von den untersteirischen adeligen und geistlichen Herrschaften, die daselbst reiche Weingüter besaßen, so das Kloster Göß, die Herrschaft Obermarburg, die Gülden der Herren von Stubenberg, Lamberg, Spangstein, Hörnstein und andere. Ein Kaufmann aus Pettau steht im Jahre 1618 vereinzelt da. Es wäre interessant, den Anteil des Herrschaftsweines an der gesamten über den Platsch geführten Weinmenge festzustellen, er läßt sich jedoch leider nicht oder doch nur mit größten Vorbehalten und nur sehr annähernd bestimmen; Zählungen bzw. Schätzungen nach verschiedenen Angaben lassen die Vermutung zu, daß der Herrschaftswein mindestens ein Drittel der gesamten über den Platsch geführten Weinmenge ausmachte.

Nicht aller Wein, der die Platschmaut passierte, war steirischer Wein. Nachweislich mindestens für das Jahr 1708 wurde auch kroatischer Wein in die Steiermark eingeführt.

Die Weinfuhren verteilten sich sehr ungleichmäßig über das ganze Jahr. Sogleich nach der Weinlese, meist im Oktober, spätestens im November, gelangten die ersten Wagenzüge mit ihren Startinfässern nach St. Kunigund. Diese ersten Sendungen enthielten nicht Wein, sondern Weinmost. Erst sechs bis acht Wochen nach Beginn der Lese folgte der Wein. Die Lesezeit bedeutete den Höhepunkt im Weinhandel, manchmal

schon im November, regelmäßig im Dezember flaute der Verkehr wieder ab, er stieg im Jänner nochmals leicht an, nahm dann ständig ab, um in den Sommermonaten fast ganz aufzuhören. Es fällt auf, daß schon der Weinmost verkauft wurde und man nicht abwartete, bis der Wein fertig gegoren war, was ihm doch einen höheren Preis hätte sichern müssen; ja, in einigen Jahren tauchten die ersten Mostfuhren sogar schon im August auf. Das ist ein trauriges Zeichen der Armut unter den Winzern, die nicht zuwarten konnten, bis die Trauben voll ausgereift waren, sondern sie schon vorzeitig lesen mußten.

Gelegentlich und in geringfügigen Mengen von wenigen Startin im Jahr wurde Weinstein zur Maut gebracht, nur das Jahr 1709 weist mit 39.5 Startin eine sehr beachtliche Menge auf. Die Jahresmenge von 1709 war gewiß kein Zufall, Vergleiche mit Angaben aus Mautbüchern anderer Orte beweisen, daß der Weinstein (Tartarus), der bei der Gärung des Traubensaftes in Krusten abgeschieden wurde, sich im 18. Jahrhundert besonderer Beliebtheit erfreute. Er diente bekanntlich der Volksmedizin als harntreibendes und stuhlgangförderndes Mittel und wurde auch als Backpulver und in der Färberei gern verwendet.

Das Mautbuch von 1595 verzeichnet als einziges auch fünf Fuhren mit Maisch-Weinbeeren, das sind zum Pressen bestimmte Trauben, die natürlich nur einen kurzen Transportweg aushielten.

Einige Male wurde auch Preßzeug geführt. Unbedeutend waren die Mengen von Branntwein, die in den Mautbüchern aufscheinen. Er wurde in Eimern zu 26 Litern befördert, u. zw. meist im Herbst und im Winter.

Neben dem Wein stand das Salz unter den heimischen Waren voran. Es wurde im 16. Jahrhundert noch in der Hauptsache gesäumt, seit dem 17. Jahrhundert aber fast ausschließlich auf Wagen über den Platsch geführt. In Aussee wurde das Salz im Pfannhaus in Form von Fudern ausgeliefert, das waren Kegelstümpfe, deren Gewicht innerhalb weiter Grenzen schwankte; für unsere Zeit wird ein Gewicht von höchstens 80 bis 85 Pfundzentnern anzunehmen sein<sup>9</sup>. Vier Fuder gaben einen Saum, während der Wagen sehr ungleich beladen war; auf einen Wagen wurden bis zu dreißig und mehr Fuder verladen, doch wurden auf andere Wagen auch nur 12, 14 oder 16 Fuder verladen.

Berechnet man die Jahresmenge nach dem Transportmittel und nur dort nach Fudern, wo die Zahl der Fuder genau bekannt ist, so ergeben sich folgende Zahlen: 1587: 230 Saum und 20 Wagen, 1595: 637.5 Saum, 1610: 5318 Fuder, 1630/31: 3 Saum und 5254 Fuder, 1638/39: 401 Saum und 190 Fuder, 1647/48: 107 Saum und 2060 Fuder, 1709: 714 Fuder und 559 Wagen. Auf Fuder umgerechnet ergeben sich in der obigen

Reihenfolge der Zähljahre nachfolgende Mengen: 1420, 2550, 5318, 5266, 1794, 2488, 13.190 Fuder.

In diesen Zahlen spiegelt sich eine Entwicklung wider, die der des Weinhandels durchaus konform ist. Wiederum erkennen wir ein starkes Ansteigen der Jahresmengen zu Beginn des 17. Jahrhunderts, dem ein Absinken während der letzten Jahre des Dreißigjährigen Krieges folgte, und schließlich die enorme Steigerung zu Beginn des 18. Jahrhunderts. Wir können die Ursachen dieser Bewegung aus unseren Quellen nicht erkennen, doch sei auf eine Änderung im Salzverschleiß im letzten Viertel des 17. Jahrhunderts hingewiesen, die zur Steigerung des Salzhandels in die untere Steiermark ohne Zweifel ganz wesentlich beitrug. Im Jahre 1679 wurde die sogenannte „Ärarialverschleißregie“ eingeführt<sup>10</sup>. In Leoben wurde ein staatliches Salzbeförderungsamt errichtet, das das Salz auf der Mur nach der ebenfalls neu errichteten Legestätte in Ehrenhausen befördern ließ. Von Ehrenhausen wurde es dann auf Wagen über den Platsch nach Marburg gebracht. Dadurch wurde der Salzschnuggel nach dem Unterland unterbunden, die Folge war die oben ersichtliche Steigerung der legitimen Salzfuhrn. Sie ist der beste Beweis dafür, daß sich dieses bei der Bevölkerung freilich sehr unbeliebte System der „Hofsalzversilberung“ glänzend bewährte. Tatsächlich handelte es sich bei dem 1709 über den Platsch geführten Salz ausschließlich um „Hofsalz“, nicht um „Kaufsalz“.

Das über den Platsch geführte Salz stammte aus Aussee. Diese Behauptung darf als Regel gelten, auch wenn einige Nachrichten aus dem Anfang unserer Periode dagegen zu sprechen scheinen. Das Mautbuch des Jahres 1610 nennt einmal ausdrücklich Salz von Radstadt und einmal sogar von Salzburg, wobei freilich nicht zu erkennen ist, ob die Stadt oder das Land Salzburg gemeint war. Das Mautbuch vom Jahre 1618 verzeichnet außerdem Fuhrleute von Kuchl. Darauf wird noch zurückzukommen sein. Daß Salzburger Weinfuhrleute Ausseer Salz als Gegenfracht geladen hätten, erscheint nicht unwahrscheinlich, während nicht anzunehmen ist, daß Halleiner Salz noch im 17. Jahrhundert, also zu einer Zeit, da das Erzbistum seine untersteirischen Besitzungen schon längst abgestoßen hatte, auf legalem Wege nach Untersteiermark gegangen wäre.

Die Salztransporte verteilten sich viel gleichmäßiger über das Jahr als die Weinfuhren. Abgesehen von den durch Wetter, witterungsbedingte Fahrbarkeit der Straßen und durch die Feldarbeit hervorgerufenen Schwankungen waren die Salzfuhrn und Salzsaumzüge annähernd regelmäßig über das ganze Jahr verteilt. Am umfangreichsten waren die Transporte in den Wintermonaten Dezember und Jänner; der gefrorene

Boden erleichterte die Beförderung, die geringe Beschäftigung der in der Landwirtschaft tätigen Arbeitskräfte stellte diese, die Zugtiere und Wagen für andere Zwecke frei. Mit dem Einbruch des Tauwetters und der dadurch bewirkten Verschlechterung der Wege nahm der Verkehr zunächst stark ab, um im Spätfrühling wieder anzusteigen. Das Einsetzen der Erntezeit und ganz besonders der Weinlese drängte den Salztransport zurück, der erst nach Beendigung der Lesezeit und nach dem Einsetzen der Fröste wieder zunahm. Die Einrichtung der Hofsalzversilberung schuf auch auf diesem Gebiet einen Wandel; sie nahm auf diese naturbedingten Hindernisse und Erleichterungen keine Rücksicht und erzwang eine gleichmäßige Verteilung der Salzfuhrn über das ganze Jahr.

Mit dem Weinhandel stand die Rückbeförderung der leeren Startinfässer in Zusammenhang. Die in den einzelnen Mautbüchern verzeichneten Zahlen sind sehr ungleich groß — z. B. 1595: 277 Fässer, 1638/39 dagegen gar keine — so daß anzunehmen ist, daß diese Schwankungen auf eine verschiedene Auffassung von der Pflicht zur Vermautung leerer Fässer zurückzuführen ist. Tatsächlich besitzen wir einen Bericht aus dem Jahre 1675, aus dem hervorgeht, daß sich die Bauern weigerten, die leeren Fässer zu vermauten und diese Weigerung damit begründeten, daß diese Fässer ohnehin gefüllt denselben Weg zurückgehen und dann vermautet werden müssen<sup>11</sup>. Der Transport solcher leerer Fässer in die Weinbaugegenden setzte in der Regel erst kurz vor Beginn der Lese ein und hörte mit ihrem Ende wieder auf.

Das Oberland liefert dem Unterland auch das dort fehlende Holz. Neben vereinzelt Fuhren mit Floßbäumen ist vor allem das Raafholz zu nennen. *Unger-Khull*<sup>12</sup> sahen darin ein Bauholz, das namentlich zur Herstellung von Dachsparren verwendet wurde. Die gelegentliche Bezeichnung dieses Holzes als „Startinraf“ läßt aber erkennen, daß es ein Holz war, das zur Herstellung von Faßreifen für die Weinfässer diente.

Mit dem Weinbau standen auch die zahlreichen Fuhren mit Weingartstecken im Zusammenhang, von denen jährlich viele Tausende nach dem steirischen Süden geführt wurden.

Selbstverständlich fehlte es an Bauholz nicht. Als solches sind besonders Laden genannt, unter denen Gemeinladen, Viertelladen und Reichladen unterschieden wurden<sup>13</sup>, weiters Schindel und Zimmerholz. Die Gesamtmenge an Holz, die durch St. Kunigund durchgeführt wurde, war aber, an modernen Maßstäben gemessen, doch sehr gering. Rechnet man auf einen Wagen 200 Laden oder 1000 Stecken, so erhält man folgende angenäherte Jahresmengen an Wagen: 1587: 24, 1595: 75, 1610: 51, 1630/31: 123, 1638/39: 21, 1647/48: 37, 1709: 13.

Bauholz wurde naturgemäß meist im Frühjahr geführt, Weingartstecken passierten unsere Mautstätte vom Frühsommer bis zum Spätherbst.

In diesem Zusammenhang sei auf andere Baumaterialien hingewiesen. Als solche scheinen Ziegel, Kalk, Lehm und Mörtel — letzterer als Malter bezeichnet — auf, alles aber in ganz geringfügigen Mengen. Lehm, der 1587 in 14 Fuhren geführt wurde, kam von Podigraz; ob er tatsächlich zur Herstellung von Ziegeln Verwendung fand, muß dahingestellt bleiben. Im übrigen ist die Bedeutungslosigkeit des Baumaterials unter den vermuteten Gegenständen ein trauriger Beweis für den Tiefstand des Baugewerbes in der überwiegend ländlichen Gegend und damit ein erschreckendes Zeichen der Armut der kleinbäuerlichen Bevölkerung. Das wenige Baumaterial, das unsere Mautbücher verzeichnen, konnte ja nicht einmal zur Durchführung der dringendsten Reparaturen ausgereicht haben, von Neubauten gar nicht zu reden.

Wenden wir uns den heimischen Bodenprodukten zu, so muß nach dem schon besprochenen Wein das Getreide an der Spitze der Gegenstände stehen. Da sei vorausgeschickt, daß die Art des Getreides, das den Platsch passierte, den Mautbüchern nicht zu entnehmen ist, denn in ihnen steht meist nur „Getreide“ schlechthin, „Traid“, „Trad“, vermerkt. In einigen wenigen Fällen wird Weizen ausdrücklich genannt, in anderen, jedoch seltener, Korn, doch reichen diese spärlichen Hinweise bei weitem nicht aus, um feststellen zu können, in welchem Mengenverhältnis das geführte Korn und der Weizen zueinander standen. Das Getreide wurde meist in Startinfässern befördert, im 16. Jahrhundert außerdem auch von Saumpferden getragen. Die jüngeren Mautbücher berechnen die Maut dagegen nach Vierteln und nach Görz, also nicht nach der Verpackungart, sondern nach dem Maß. Da einmal (1648) auch ein „Sackl“ mit Getreide genannt wird, dürfen wir annehmen, daß ansonsten das Getreide, soweit es nicht gesäumt wurde, in Fässern verpackt war. Regelmäßig kehrt dagegen die Bezeichnung „Wagen“ oder „Fuhre“ wieder.

Es ist nun sehr schwierig, diese Mengenangaben aufeinander abzustimmen und dadurch zu einer einheitlichen Bewertung zu gelangen. Vor allem läßt sich das Fassungsvermögen eines Wagens nur sehr annähernd bestimmen; das Mautbuch von 1595 z. B. unterscheidet Wagen mit 15, 16 und 18 Viertel Getreide, ja, einzelne Wagen wurden nur mit 6 bis 10 Viertel beladen. Leichter ist der Saum zu messen, er entsprach zwei Vierteln. Das Viertel und das Görz waren in den verschiedenen Teilen nicht nur der Steiermark, sondern selbst in der Umgebung des Platschrückens von sehr ungleicher Größe, wir werden aber doch annehmen dürfen, daß am Fuße des Platsch das Marburger Maß Geltung hatte. Ein

Marburger Viertel zählte im 19. Jahrhundert gestrichen 86.5 Liter, das Görz die Hälfte davon, also 43.25 Liter schweres Getreide. Der Hafer ist etwas leichter als Roggen oder Weizen, die Gewichts Differenz beträgt rund 10 Prozent, doch waren das Viertel sowohl wie das Görz Hohlmaße. Das Startin umfaßte 6 Viertel, wodurch wir fast genau auf die bekannte Literzahl kommen. Dies entspricht auch dem Mauttarif, nach dem für ein Startin ebensoviel zu zahlen war wie für 6 Viertel oder 12 Görz.

Versuchen wir nun, unter Berücksichtigung dieser Relationen die Getreidemengen festzustellen, die jährlich über den Platsch geführt wurden, so ergeben sich die folgenden Jahreswerte in Hektolitern: 1587: 405, 1595: 554, 1610: 416, 1630/31: 542, 1638/39: 152, 1647/48: 40, 1709: 100.

Man mag diese Zahlen im einzelnen für nicht oder doch nicht ganz zutreffend halten, es ergibt sich unter Berücksichtigung der einheitlichen Berechnungsgrundlage doch folgendes Bild: die Getreidefahren blieben sich bis in die dreißiger Jahre des 17. Jahrhunderts hinein zahlenmäßig gleich, dann aber nahmen sie sehr stark ab, um erst nach dem Ende des großen Türkenkrieges wieder etwas anzusteigen. Das wird kaum auf eine Veränderung der Handelswege zurückzuführen sein, sondern eher auf einen Rückgang des Getreidehandels zwischen dem Unterland und dem Oberland, der mit dem zunehmenden Ausbau der mittelsteirischen Grundherrschaften, ihrer Vergrößerung und einer Intensivierung ihrer Wirtschaftsweise zusammenhängen könnte.

Der Rückgang des Getreidehandels, der sich nach den angeführten Zahlen während des Dreißigjährigen Krieges einstellte, läßt sich auch aus anderen Indizien ermessen. So fällt bei der Durchsicht der Mautbücher auf, daß in den älteren Büchern Getreidehändler aus weiter abgelegenen Orten, wie Pinkafeld und Steinamanger, aufscheinen, während in den jüngeren Büchern nur Fuhrleute aus Orten der näheren Umgebung, besonders aus Spielfeld, aufscheinen. Wie beim Wein ist auch beim Getreide Kaufgetreide und grundherrschaftliches Getreide zu unterscheiden, der Transport innerhalb einer Grundherrschaft, d. h. der Ausgleich zwischen Ämtern mit reichem Getreidebau und solchen mit wenig Ackerbau, scheint beachtlich gewesen zu sein.

Anders als beim schweren Getreide war die Entwicklung beim Hafer recht uneinheitlich. Wie erwähnt, wurde er mit denselben Maßen gemessen wie das schwere Getreide, in Viertel und Görz. Danach ergeben sich für die einzelnen Jahre folgende Jahresmengen in Hektolitern: 1587: 44, 1595: 63, 1610: 11, 1630/31: 139, 1638/39: 171, 1647/48: 338, 1709: 168.

Die starken Schwankungen zwischen den einzelnen Jahren erklären sich meines Erachtens ungezwungen aus den verschiedenen Ernte-

erträgen in diesen Jahren, doch ist im allgemeinen ein Ansteigen der Mengen in den Kriegsjahren zu erkennen. Es wäre aus anderen Quellen zu untersuchen, ob sich die Kriege des 17. und 18. Jahrhunderts auf die Pferdehaltung auswirkten; eine Zunahme der Pferdezucht in den Kriegsjahren würde die Steigerung des Haferverbrauchs verständlich machen.

Gerste findet sich nur einmal (1709), u. zw. nur mit einem Wagen, verzeichnet, Hirse ebenfalls nur in geringfügigen Mengen und recht unregelmäßig. Transportmittel waren Startinfässer bzw. Wagen. Ausnahmefälle waren die Beförderung von drei Startin Pfennich<sup>14</sup> laut dem Mautbuch von 1630 und von zwei Fuhren Haide n im Jahre 1648. In geringen Mengen wurden Fuhren mit Rüb s a m e n vermerkt, der von Bauern und Händlern aus dem Murfeld, den „Rieblern“, gebracht wurde. Selbstverständlich handelte es sich bei allen diesen Feldfrüchten um die Deckung eines rein lokalen Bedarfes auf kurze Strecken.

Gleiches gilt auch für den Verkehr mit Mehl und Brot. Ersteres wurde in Startinfässern und in Säcken, die ein Viertelstartin faßten, befördert. Wieweit es sich beim Mehl um den Transport von der Mühle zum Bauern oder um Handelsware handelte, läßt sich im einzelnen nicht mehr feststellen. Die Mengen waren gering und erreichten in der Summe kaum einen Startin im Monat.

Einige Worte noch über die jahreszeitliche Verteilung der Getreidefahren! Man möchte glauben, daß das Getreide sogleich nach der Ernte zum Verbraucher geführt wurde; das trifft jedoch nur zum Teil zu, zum anderen und größeren Teil fielen die Getreidetransporte in das Frühjahr oder in den Frühsommer, also erst in jene Zeit, in der in den getreidearmen Landstrichen die eigene Ernte schon aufgebraucht war; Aufkäufe auf Vorrat lassen sich nicht feststellen.

Nur im lokalen Verkehr wurden Heu und Stroh über den Platsch geführt. Das Heu wurde nach Fudern, Fuhren oder Wagen verrechnet, wobei ein Fuder rund tausend Pfundzentner wog. Für das Stroh galten Schlitten bzw. Wagen und Schober als Maße. Die Mengen waren unbedeutend, die Fuhren fielen teils in den Winter, teils in den Frühling.

An Feld- und Gartenfrüchten sind weiters Kraut, Erbsen und Zwiebeln zu nennen, sie wurden in so geringen Mengen geführt, daß sie ersichtlich nur dem Eigenbedarf, nicht dem Handel dienten.

Verhältnismäßig selten wurde Obst vermerkt, am häufigsten Zwetschen, wohl kroatischer Herkunft, einmal auch Kastanien. Das Maximum an Obst weist das Jahr 1595 mit 28.5 Saum auf, doch ist nicht festzustellen, wieweit etwa Obst unter den mit dem Sammelnamen „Kramergüter“ bezeichneten Waren inbegriffen war.

Verhältnismäßig unbedeutend war der Transport von lebenden

Tieren, der sich zwischen Ehrenhausen und Marburg abspielte. Während in der Obersteiermark dem Viehhandel nach Tirol, Süddeutschland und nach den heimischen Bergbausiedlungen eine gewisse Bedeutung zukam<sup>15</sup> und in der Südsteiermark ein nicht unbeträchtlicher Handel nach Venedig stattfand<sup>16</sup>, war der Viehtrieb über den Platsch, der zwischen diesen beiden Wirtschaftsgebieten lag, ganz belanglos. Aus der geringen Zahl der Tiere, die in St. Kunigund vermautet wurden, läßt sich ferner schließen, daß es sich so gut wie ausschließlich um lokalen Viehtrieb handelte, nicht um einen organisierten Fernhandel, wenn auch gelegentlich Tiere, besonders Kleintiere, außer Landes verkauft wurden. Diese Annahme wird durch die Angaben des Mautbuches von 1618 verstärkt, nach denen die wenigen Ochsen von Fleischhauern der Umgebung, die Pferde von Bauern und Fuhrleuten aus der Gegend — Frauheim, Remschnick, Witschein — getrieben wurden. Erst das Jahr 1709 deutet auf regeren Pferdehandel hin, es wurden Pferde aus der Obersteiermark, die sogenannten „Oberlennnderros“, nach dem Unterland geführt. Die Zunahme des Haferverbrauches in diesem Jahr gegenüber der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts mag damit im Zusammenhang stehen.

Die Jahressummen der lebenden Tiere, die sich aus den Mautbüchern ergeben, sind die folgenden, wobei die Zahlen in der Reihenfolge Pferde, Rinder (hauptsächlich Ochsen), Kleintiere (hauptsächlich Schweine) angeordnet sind: 1587: 52, 80, 60, außerdem sieben Wagen bzw. Schlitten und ein Saum Hühner und Kapaune; 1595: 103, 254, 94, außerdem vier Wagen Hühner und Kapaune; 1610: 5, 17, 278; 1630/31: 2, 7, 150; 1638/39: 9, 43, 112; 1647/48: 1, 55, 24; 1709: 330, 124, 332 (112 Schweine und 220 Schafe).

Die Verteilung der Viehtransporte über das Jahr zeigt in der älteren Zeit charakteristische Züge, die mit den Erfahrungen an anderen Mautstellen durchaus übereinstimmen. Pferdehandel wurde nur in der guten Jahreszeit betrieben, gleiches gilt für Kühe, während der Ochsenhandel schon im Vorfrühling einsetzte, im Herbst einen Höhepunkt erreichte und zur Lesezeit vollständig aufhörte. Schweine dagegen wurden nur in der kalten Jahreszeit durch St. Kunigund durchgetrieben, Schafe nur im Herbst.

Das Mautbuch von 1587 kennt Wildpret als Handelsobjekt; in diesem Jahr wurden 19 Saum Wildpret über den Platsch gesäumt, und zwar alle in den ersten fünf Monaten des Jahres. Es handelte sich offenbar um geselechtes oder eingepökelttes Wildfleisch, das in der kalten Jahreszeit, wenn es kein frisches Fleisch gab, gern genossen wurde. Auffallend ist, daß das Wildpret auch in der Fastenzeit sehr geschätzt war; es war eben ein Herrenessen, und die Herren waren im genannten Jahr

überwiegend lutherisch. Außerdem wurde Wildpret aus der Steiermark ausgeführt; unter den Käufern des Wildprets wurde auch ein „Herr“ Andrä von Augsburg mit seinem Diener genannt. Wenn Wildpret später nicht mehr genannt wurde, so wahrscheinlich deshalb, weil es unter den anderen Saumgütern inbegriffen war; vielleicht wurde später auch keine Maut mehr gezahlt, wenn es für adelige Häuser bestimmt war. Leider wissen wir nicht, um welches Wild es sich handelte; zweifellos waren es heimische Tiere.

Im Mautbuch desselben Jahres sind auch ein Korb Fische und ein Saum Krebse vermerkt.

Unter den tierischen Produkten überwiegt der Menge nach der Honig bei weitem. Er wurde fast allgemein in Startinfässern geführt, ein Startin entsprach einem „Stück“ Honig. Einmal (1610) erscheinen als kleinere Honigfässer Tonnen in der Größe eines Viertelstartins.

Die Jahresmengen des durchgeführten Honigs sind, in Startin gemessen, die folgenden: 1587: 10, 1595: 4, 1610: 222, 1630/31: 118, 1638/39: 55, 1647/48: 67, 1709: 86.

Erstaunlich niedrig sind die Zahlen, die aus dem Ausgang des sechzehnten Jahrhunderts erhalten sind; sie könnten sich daraus erklären, daß der Honig im 16. Jahrhundert den Weg über Radkersburg nahm. Die Abnahme während des Dreißigjährigen Krieges ist eine allgemeine Erscheinung. Die Geringfügigkeit des Zuwachses, den der Handel mit Honig im 18. Jahrhundert nahm, dürfte eine Folge des nunmehr schon gesteigerten Zuckerverbrauches sein.

Der Honig kam, wie wir aus anderen Quellen mit Sicherheit wissen<sup>17</sup>, aus dem steirischen Unterland, wo in der Umgebung von Marburg, im Draufeld und um Tüffer rege Bienenzucht betrieben wurde, und aus Krain, das ebenfalls viel Honig ausführte, vielleicht auch aus Kroatien. Es ist bekannt, daß die Südslawen, besonders die Slowenen, seit jeher eifrige und erfolgreiche Bienenzüchter waren. Sie belieferten mit ihrem Honig nicht nur beträchtliche Teile der deutschsprachigen Steiermark, sondern auch die der Steiermark benachbarten Länder. So berichtet *Herbert Klein*, daß Honig „in großen Mengen“ aus Graz nach Salzburg gebracht wurde, wo er teilweise an Lebzelter, „vorzüglich zur Metbereitung“, verkauft wurde, teilweise an Händler „zum Verkauf in Richtung Bayern und Oberdeutschland“ weitergegeben wurde<sup>18</sup>. Im Jahre 1618 waren es Fuhrleute aus der Klachau, von Graz, dem Grazer Feld und dem Leibnitzer Feld, die Honig über den Platsch führten.

Recht erstaunlich ist die jahreszeitliche Verteilung der Honigfuhren. Sie waren am häufigsten im Winter, und zwar im Spätwinter, während

im Sommer, der Zeit der Honigernte, kaum jemals Honig geführt wurde. Im übrigen machten auch die Honigfuhrer die witterungsbedingten Schwankungen mit. Diese Verteilung war gewiß nicht oder nicht nur durch die Arbeitsüberlastung der bäuerlichen Bevölkerung im Sommer bedingt, sondern dadurch, daß man keine Vorratswirtschaft trieb, vielmehr den Honig erst dann kaufte, wenn der letzte heimische Vorrat verbraucht war — genau so, wie es beim Getreide der Fall war. Der Mangel an Bargeld unter den Händlern und die ärmlichen Verhältnisse, unter der die gesamte Wirtschaft des Landes litt, kommen darin zum Ausdruck.

Merkwürdigerweise wurde fast kein Wachs über den Platsch geführt; die Mautbücher nennen es ein einzigesmal (1639), und da nur in der ganz geringfügigen Menge von zwei Pfundzentnern. Auch Met findet sich nur gelegentlich und stets nur in unbedeutendem Ausmaß vermerkt.

Der Menge nach folgen unter den tierischen Produkten hinter dem Honig Häute und Felle. Unter den Häuten ragen naturgemäß die Ochsenhäute mengenmäßig weit hervor, doch auch Schaffelle, Kalbfelle und das Pfundleder waren vertreten, während die in der Obersteiermark so häufigen „Solstücke“, worunter man das Sohlenleder verstand, ganz fehlten; der Name war eben in der unteren Steiermark nicht bekannt. Das Pfundleder, dessen Name daher rührt, daß es nach dem Gewicht verkauft wurde, war allerdings kein heimisches Erzeugnis, sondern Importware aus dem Süden.

Die Ochsenhäute wurden überwiegend aus Krain gebracht; Fuhrleute aus Laibach, Krainburg und Neumarkt führten die Ochsenhäute in die Steiermark ein, vereinzelt wurden auch ungarische Ochsenhäute vermautet und selbstverständlich brachten auch die Fleischhauer der Umgebungsgemeinden Ochsenhäute auf den Markt. Fast ausschließlich wurden „rohe“ Ochsenhäute geführt, nicht gegerbte Ware.

Häute und Felle wurden teils auf Saumrossen, teils in Wagen befördert, die kleineren Felle waren in sogenannte „Puschen“ zusammengebunden, von denen jeder einem Saum entsprach. Da die Mautbücher das einermal die Häute zählten, ein andermal Säume und Wagen und sich ein drittesmal mit ungefähren Angaben, wie „etliche“ Häute, begnügten, ist es sehr schwierig, Summen in genauen Zahlen anzugeben. Eine allerdings mit den genannten Fehlern behaftete Berechnung ergab folgende Jahressummen in Wagen und Saum, wobei die erste Zahl die Wagen, die zweite die Säume angibt: 1587: 4, 27.5, 1595: 2, 85.5, 1610: 1, 0, 1630/31: 1, 58, 1638/39: 2, 35, 1647/48: 14.5, 75, 1709: 17.5, 14.

Unter den tierischen Produkten seien schließlich Schmalz, Speck und Käse erwähnt. Schmalz und Speck wurden nur in ganz unbedeutenden Mengen vermerkt, sie legten nur einen kurzen Weg zurück und dien-

ten dem Hausbedarf, nicht dem Handel. Häufiger war der in Wagen und Butten beförderte Käse, doch läßt er sich zahlenmäßig nicht erfassen, da er häufig mit anderen Waren zusammen verpackt wurde. Wie andere Lebensmittel wurde auch der Käse von den Mautnern nur dann gesondert verzeichnet, wenn er allein einen Wagen oder einen Saum füllte. Das war aber nur bei jenen Sendungen der Fall, die einen weiteren Weg zurückzulegen hatten, also Importware waren. Ansonsten wurde der Käse mit anderen Lebensmitteln unter den „Kramergütern“ oder „Victualien“ mitverstanden.

Soweit sich die Herkunft des Käses erkennen läßt, stammte er aus Ungarn.

Zu den heimischen, d. h. innerösterreichischen Waren werden wir auch die Schafwolle zählen dürfen, für die sich leider wiederum keine Zahlenangaben errechnen lassen, weil sie namentlich in den jüngeren Mautbüchern unter verschiedenen Sammelbegriffen versteckt ist. Soweit sie gesondert verzeichnet ist, wurde sie teils nach Wagen, teils nach dem Gewicht zur Mautleistung herangezogen. Das „Haar“ des Jahres 1587 war gesponnener Flachs.

Unter den weiteren heimischen Waren sei zuvor eine steirische Spezialität vermerkt, der Speik, der allerdings nur in einem einzigen Mautbuch zu finden ist, in dem des Jahres 1630. Er stammte aus der Obersteiermark und wurde im genannten Jahre in einer Menge von 3 Pfundzentnern über den Platsch geführt. Aus Judenburg Quellen wissen wir, daß sich im Süden Österreichs die Stadt Triest zu einem Mittelpunkt des Speikhandels entwickelt hatte.

In der „Ehernen Mark“ sollte man erwarten, daß auf allen Straßen und zu allen Zeiten Eisen in größeren Mengen anzutreffen war. Dem war jedoch nicht so; selbstverständlich wurden auch über den Platsch Eisen und Eisenwaren geführt oder getragen, aber doch nur in Mengen, die sich im 16. und 17. Jahrhundert in überraschend engen Grenzen hielten. Erst das 18. Jahrhundert erlebte einen gewaltigen Aufschwung; die merkantilistische Handelspolitik drängte an die einzigen beiden Meereshäfen der Monarchie, nach Triest und St. Veit am Pflaum (=Rijeka), sie verbesserte die Straßen dorthin und ermöglichte einen regeren Verkehr auch mit spezifisch schweren Gegenständen, wie Metallen. Die Folge war eine gewaltige Zunahme des Eisenhandels nach den genannten Häfen und über sie nach der Levante. Das prägt sich deutlich in der Steigerung der Ausfuhr von Eisen und Eisenwaren nach dem Süden aus, wie er in den Zahlen für das Jahr 1709 zum Ausdruck kommt.

Die Jahresmengen an Eisen, worunter wohl geschlagener Zeug, nicht

Rauheisen zu verstehen ist, sind, in Pfundzentnern gemessen, die folgenden: 1587: 65, 1595: 9, 1610: 7, 1630/31: 20, 1638/39: 24, 1647/48: 134, 1709: 1858.

Unbedeutend blieben mengenmäßig die Eisenwaren, unter denen Nägel und Messer die häufigsten waren. Sie finden sich in folgenden erstaunlich geringen Mengen verzeichnet: 1587: drei Wagen Nägel und eine Truhe Messer, 1595: sechs Zentner Nägel und elf Fassel Messer, 1610: ein Wagen Messer, 1630/31: nichts, 1638/39: nichts, 1647/48: fünf Fassel Messer, 1709: neun Zentner Nägel. Das ist wenig genug und wird auch nicht viel mehr, wenn man annimmt, daß zu den Kramerwaren auch Werkzeuge zählten. Sensen sind lediglich in den Mautbüchern von 1595 und von 1709 verzeichnet, beidemal in nicht nennenswerten Mengen. Säbelklingen wurden von Trägern ebenfalls nur verzeinzelt zur Maut gebracht.

Heimische Erzeugnisse waren sicher auch die Mühlsteine, von denen alljährlich einige durchgeführt wurden.

Zum Abschluß der heimischen Waren seien die sogenannten Kaufmannswaren angeführt. Wir wissen nicht genau, was alles darunter verstanden wurde, sicher nicht nur Waren, die in Innerösterreich erzeugt wurden. Die Mautbücher verzeichnen die vielen Waren, die der Kleinhändler in den Märkten und größeren Dörfern oder der Wanderkrämer in seinen Kraxen oder auf seinen Jahrmarktsbuden feilhielt, als „Kramerei“ oder „Kaufmannsgüter“, und sie unterscheiden nur nach dem Beförderungsmittel, „Kramereischlitten“, „Kramereiwagen“ und „Kramereikörbe“. Dazu kommen — in den einzelnen Mautbüchern sehr ungleich behandelt — Waren, deren Inhalt mit verwandten Sammelbegriffen bezeichnet ist, wie „Materialwaren“<sup>19</sup>, Viktualien und Kurzwaren aller Art, ausgenommen jene Erzeugnisse des Mittelmeerraumes, die stets als „welsche“ Waren gesondert verzeichnet und im übrigen nicht in Wagen geführt, sondern auf Saumrossen getragen wurden. Letztere werden gesondert behandelt werden. Wie schon erwähnt, entstammten durchaus nicht alle Kaufmannsgüter der Heimat, viele Güter, wie das „Holzwerk“, d. h. die hölzernen Küchengeräte, die meisten Webwaren und manche andere Erzeugnisse des Gewerbefleißes, waren Einfuhrgüter; auf sie wird im Rahmen des Hausiererverkehrs noch einzugehen sein. Als Besonderheit seien unter diesen Gütern der Kienruß (1610) oder der Vogelleim (1630) genannt. Selbstverständlich wurde unter den Kaufmannswaren auch das „Geschmeide“, d. h. Eisenwaren, verstanden. Die Waren wurden je nach ihrer Art in Fässer oder Ballen verpackt. Der Ausdruck „beschlagenes Gut“, der in den österreichischen Mauttarifen des 15. und 16. Jahrhunderts immer wiederkehrt<sup>20</sup>, scheint

in unseren Mautbüchern nicht mehr auf, er war offenbar schon überlebt. Der Ausdruck „Saum in Stricken“ für die von Norden nach Süden gehenden Säume findet sich nur im Jahre 1595. Man könnte allerdings vermuten, daß der Ausdruck „Ballen“ den älteren Namen „beschlagenes Gut“ bzw. „Ganzgut“ ablöste, dagegen spricht, daß, wie erwähnt, die welschen Waren, die einen wesentlichen Bestandteil des beschlagenen Gutes bildeten, unter den Kaufmannsgütern nicht inbegriffen waren. Zwischen diesen beiden liegt vielmehr eine geographische Trennungslinie: Die Kaufmannsgüter kamen aus dem Norden, die welschen Waren aus dem Süden nach St. Kunigund.

Über das Ausmaß der jährlich über den Platsch geführten Kaufmannswaren geben die nachfolgenden Zahlen Aufschluß, wobei die erste Zahl die Wagen oder Schlitten, die zweite Zahl die Träger oder Hausierer bezeichnet: 1587: 78, 30; 1595: 67, 30; 1610: 71, 49; 1630/31: 67, 63; 1638/39: 45, 18; 1647/48: 65, 43; 1709: 190, 184.

Die Verteilung über das Jahr zeigt kurz folgendes Bild: Ein beachtlicher Teil der Waren ging während des Winters — im Dezember und Jänner — über unseren Paß, die Schneeschmelze und der dadurch verursachte schlechte Zustand der Straße hatte einen starken Rückgang des Wagenverkehrs zur Folge. Mit der Besserung der Straßenverhältnisse nahm auch der Verkehr wieder zu, erreichte im Mai einen neuen Höhepunkt und sank im Sommer, der Zeit der dringendsten landwirtschaftlichen Arbeiten, auf den tiefsten Stand ab, worauf im Herbst eine leichte Erholung folgte.

Herkunft und Ziel dieser Kaufmannswaren sind nur selten vermerkt, die wenigen Angaben, die wir besitzen, reichen jedoch hin, um erkennen zu lassen, daß die Kaufmannsgüter, wie schon erwähnt, von Norden kamen und für den Marburger Kreis bestimmt waren, also in der Regel nicht über die Drau nach Süden gingen. Über die Herkunftsorte dieser Waren unterrichten nur gelegentliche Nachrichten. Darauf wird ebenso wie auf den Hausierhandel noch zurückzukommen sein.

Neben diesen Kaufmannswaren standen die welschen Waren, die, wie erwähnt, so gut wie ausschließlich von Saumrossen oder Trägern befördert wurden. In Saum umgerechnet ergeben sich die folgenden Jahresmengen: 1587: 897, 1595: 730, 1610: 629, 1630/31: 458, 1638/39: 990, 1647/48: 500, 1709: 1516. Diese Zahlen geben, wenn man von der höheren Jahressumme für 1638/39 absieht, die ich nicht zu erklären vermag, das übliche, uns schon bekannte Bild der Entwicklung des Verkehrs über den Platsch.

Die jahreszeitliche Verteilung des Verkehrs läßt dagegen nur teilweise die von den anderen Waren ersene Abhängigkeit des Verkehrs

vom Wetter bzw. von dem wetterbedingten Zustand der Straßen und von der Erntearbeit der Bauern erkennen. Allgemein bestand ein regerer Verkehr im Dezember, offenbar durch das Weihnachtsgeschäft hervorgerufen. Ziemlich rege war auch der Verkehr während der Fastenzeit, da war die „Fastenspeise“<sup>21</sup> sehr beliebt, auch erforderten verschiedene welsche Waren den Transport in der kalten Jahreszeit, schließlich fällt die Ernte an Südfrüchten in unseren Spätherbst bzw. Frühwinter. Daraus erklärt sich auch der Tiefstand des Verkehrs während des Sommers; die große Hitze war den leicht verderblichen Waren gefährlich.

Unter den welschen Waren stehen Wein, Öl und Südfrüchte obenan. Welscher Wein — die Sorte ist nie genannt — wurde zu einem beträchtlichen Teil an den Hof versandt, der sich ja während der ersten Hälfte unserer Periode noch in Graz befand, zum anderen Teil diente er dem allgemeinen Verbrauch des Adels, der Kirche und der wohlhabenden Bürgerkreise. Im 18. Jahrhundert bezog der Hof seine Weine nicht mehr über Graz, dafür waren die hohen Beamten und Offiziere in Graz und Warasdin gute Abnehmer. Die häufigste welsche Ware war jedoch das Öl, das in den wohlhabenden Kreisen offenbar sehr geschätzt wurde. An Südfrüchten wurden Pomeranzen (= Orangen), Weinbeeren und Haselnüsse ausdrücklich genannt, sicherlich waren sie nicht die einzigen Früchte, die aus dem Süden in die mittlere Steiermark gelangten; aus anderen steirischen Mautbüchern kennen wir außerdem die Beliebtheit der Limonie (= Zitronen), Feigen, Mandeln, Rosinen, Zibeben und der Boxhörndln (= Johannisbrot). Reis und Fastenspeise sind gelegentlich genannt. Zu Beginn eines jeden Kalenderjahres setzte der Handel mit Austern ein, einer in der frühen Neuzeit noch mehr als heute geschätzten Delikatesse. Selbstverständlich gehörten Gewürze, unter denen der Pfeffer besonders genannt wird, zu den welschen Waren, weil sie aus dem Süden eingeführt wurden. Das Mautbuch des Jahres 1709 verzeichnete außerdem 42 Wagen mit Knoppfern, das waren die Fruchtbecher von südlichen Eichenarten, die stark gerbsäurehaltig waren. Es ist freilich fraglich, ob diese Knoppfern tatsächlich aus Welschland kamen, es scheint ihre Herkunft aus Kroatien wahrscheinlicher.

Aus dem Süden stammte ferner feines Leder, so das Korduanleder, das war chagriniertes Schaf- oder Ziegenleder, das zu feinem Schuhwerk Verwendung fand und in Krain um Neumarkt erzeugt wurde. Welsche Tuche fanden alle Jahre ihren Weg über den Platsch, ebenso Wolle und Baumwolle. Im Jahre 1709 finden wir als neuen Gattungsnamen die Bezeichnung „orientalische Waren“, ein Zeichen der Zunahme des Orienthandels über Triest im Zeitalter des Merkantilismus.

Die Tuche, die aus Italien kamen, waren nicht die einzigen aus-

ländischen Tuche, die ihren Weg in die Steiermark fanden; Tuche wurden ebenso aus dem Norden und Nordwesten, aus Böhmen und Oberdeutschland, bezogen. Man kann die beiden Tuchsorten ihrer Herkunft nach dadurch auseinanderhalten, daß die welschen Tuche gesäumt wurden, während die deutschen Tuche in Ballen oder nach Stücken verpackt und auf Wagen verschickt wurden. In unserer Statistik ist daher das welsche Tuch zur Saumware gezählt. Mengenmäßig spielten die Tuche im Verkehr über den Platsch gar keine Rolle, jährlich gingen zwischen 11 und 17 Ballen über den Paß. Einmal wird Loden erwähnt, der natürlich steirische Ware war, häufiger war die Leinwand, die zum Teil aus Schlesien stammte<sup>22</sup> und dann immer als „schlesische Leinwand“ charakterisiert ist, zum Teil aus Krain kam, wo in der Gegend von Bischoflak, Krainburg und Neumarkt die Leinenweberei blühte. Schlesische Leinwand wurde fast ausschließlich von Trägern gebracht, krainische dagegen auf Saumrossen. Aus Krain kam auch Meslan, ein grobes Tuch, das in oberkrainischen Dörfern gewebt wurde. Mengenmäßig fielen diese Webwaren allesamt nicht ins Gewicht.

Als Besonderheit seien eineinhalb Karren mit Seilen aus dem Mautbuch von 1595 erwähnt. Es waren ohne Zweifel Seile, die für den Schifflug flußaufwärts Verwendung fanden. Man ist versucht, anzunehmen, daß sie der Murschiffahrt dienten, die damals noch in Blüte stand, doch muß darauf verwiesen werden, daß zur selben Zeit beachtliche Mengen von Seilen über den Präbichl nach Norden zur Enns befördert wurden, wo sie für den Schifflug am Unterlauf dieses Flusses Verwendung fanden.

Weder in Ballen noch in Lageln, sondern in Fässern, großen Startinfässern oder kleinen Tonnen, wurden Fische transportiert. Die beliebtesten Fische waren ohne Zweifel die Heringe, die stets in Tonnen verpackt wurden. Es ist nicht ganz sicher, ob diese Tonnen den anderen gleich waren, die mit Honig gefüllt wurden; dem Gewicht nach entsprachen sie im Verhältnis der Mautgebühr drei Viertel eines Saumes, enthielten also  $2\frac{1}{4}$  Pfundzentner. Neben den Heringen finden wir Hausen und „eingesalzene“ Fische, die in Startinfässern, sowie im 18. Jahrhundert den Stockfisch, der stets nach Gewicht vermautet wurde.

Als eine Ware, die regelmäßig über den Platsch von Saumrossen und von Männern getragen wurde, sei das Glas hervorgehoben. Es handelte sich dabei sowohl um Glasscheiben als auch um Trinkgläser. Teilweise war es böhmisches Glas<sup>23</sup>, teilweise dürfte es Glas von heimischen Glasbläsereien gewesen sein, bekanntlich blühte ja im Gebiet des Bachers die Glasbläserei.<sup>24</sup> Manches venezianische Glas dürfte unter den welschen Waren versteckt gewesen sein.

Eine im 18. Jahrhundert geschätzte tierische Ware waren die Schildkröten, die ihres Panzers wegen für medizinische Zwecke eingeführt wurden; nicht weniger als 1300 Stück wurden allein im Mai des Jahres 1709 über den Platsch gebracht.

Weitere Waren wurden nur gelegentlich, vereinzelt und dann in ganz kleinen Mengen in St. Kunigund vermutet, sie seien lediglich der Vollständigkeit halber hier angeführt. So verzeichnet das Jahr 1595 einen Ölstein. Das Steinölbrennen war besonders in Tirol sehr verbreitet,<sup>25</sup> doch ist gerade deshalb nicht sehr wahrscheinlich, daß der Ölstein als der Rohstoff, aus dem das Dürschenöl gewonnen wurde, aus Tirol stammte. Gagatstein, ein dem Ölstein verwandtes und mit ihm oft verwechseltes Gestein, wurde auch an der steirisch-oberösterreichischen Grenze bei Weißenbach an der Enns gewonnen.<sup>26</sup> Ebenfalls aus dem 16. Jahrhundert, aus 1587, sind zwei Glocken verzeichnet, doch ist der Notiz weder zu entnehmen, woher sie kamen, noch, wohin sie gingen. Buntmetalle, wie Kupfer, Blei und Zinn, finden sich unter den vermuteten Waren ebenso wie verschiedene Geräte für den Haushalt: Außer dem schon genannten Holzwerk wurden Zinngeschirr, Kupferkessel, Kleidungsstücke und Bettzeug, verschiedener Hausrat, ja sogar Reitsättel und einmal gar eine Säufte vom Mautner verzeichnet.

Mengenmäßig waren alle diese Gegenstände und Waren belanglos, selbst Kupfer, das vermutlich von Samobor stammte, wurde nur in geringen Mengen auf unserer Straße befördert, das beweisen die folgenden Zahlen, die die Säume angeben, die in den angeführten Jahren über den Platsch getragen wurden: 1587: —, 1595: 483, 1610: —, 1630/31: 13, 1638/39: 46, 1647/48: 56, 1709: 120.

Das Jahr 1709 kannte erstmals das Pulver als mautpflichtige Ware. Auf andere Waren, die nicht auf Wagen geführt oder mit Pferden gesäumt, sondern auf menschlichem Rücken getragen wurden, wird noch zurückzukommen sein. Abschließend sei nur noch vermerkt, daß in den ältesten Mautbüchern verhältnismäßig viele leere Wagen vermerkt sind, so 1587: 95, 1595: 63. Wenn das im 17. Jahrhundert nicht mehr geschah, so deshalb, weil sich die Benutzer der Straße weigerten, für ihre leeren Wagen Maut zu bezahlen; sie begründeten diese Weigerung damit, daß sie dafür ohnehin anlässlich der Rückfahrt mit beladenen Wagen die Maut entrichten müssen.

Die bisher angeführten Zahlen gaben schon einen ungefähren Überblick über das Ausmaß des Verkehrs über den Platsch und damit über den wirtschaftlichen Zusammenhang zwischen der nördlichen und mittleren und der südlichen Steiermark. Sie zeigen dabei einen starken Konservatismus im Handel und Verkehr. Wenn auch innerhalb der be-

handelten Periode einige Waren von unserer Straße verschwanden und andere dafür auftauchten, so waren das doch nur Güter, die in bescheidenen Mengen unsere Straße benützten, nicht die Massengüter. Diese, die sozusagen das Rückgrat des gesamten Frachtenverkehrs zwischen Ehrenhausen und Marburg bildeten, blieben sich gleich: Wein, Salz und Kaufmannsgüter aller Art. Neben ihnen traten alle anderen Waren, auch das Getreide, in den Hintergrund.

Es soll nun versucht werden, das gesamte Ausmaß des Verkehrs in den einzelnen Jahren, aus denen uns die Mautbücher zur Verfügung stehen, herauszuarbeiten. Dazu stehen uns zwei Möglichkeiten offen, nämlich eine Schätzung nach dem Gewicht der beförderten Massen und die Berechnung nach den verwendeten Transportmitteln. Eines ist so schwierig wie das andere, und keine der beiden Möglichkeiten kann Anspruch darauf erheben, zu absolut richtigen Zahlen zu gelangen. Die Berechnung nach dem Gewicht stößt außerdem auf die unübersteigliche Schwierigkeit, um nicht zu sagen Sinnlosigkeit, vollkommen unvergleichbare Dinge zusammenzufassen; wer möchte schon einen Zentner Wolle mit einem Zentner Eisen zusammenzählen oder den Wein nach dem Gewicht messen! Wonach die Menschen jener Tage den Verkehr einschätzten, das war nicht das Gewicht der Waren, sondern lediglich die Zahl der Fahrzeuge oder Tragtiere und natürlich der Menschen, die sie begleiteten, die an der Mautstelle rasteten und dort sich und ihre Tiere stärkten. Daher wollen wir versuchen, die Zahl der Fahrzeuge, d. h. der Wagen oder Schlitten, der Säume und der Kraxenträger, festzustellen.

Auch dieser Berechnung stehen ernste, ja kaum zu überwindende Schwierigkeiten im Wege. Den größten Widerstand leistet einer exakten zahlenmäßigen Erfassung der Verkehrsmittel der Wein. Der Wein wurde nach der Menge, also nach dem Startin, vermutet und demnach in den Mautbüchern vermerkt. Nun darf als Regel angenommen werden — genaue Aufschreibungen aus anderen Mautorten bestätigen diese Annahme —, daß ein Startin einem zweispännigen Wagen entsprach. Das scheint wenig, aber gerade für den Platsch mit seiner beträchtlichen Steigung darf man es als Regel gelten lassen. Es wurde aber nicht selten auf einem Wagen nur ein halbes Startin geladen, ein andermal wieder waren es anderthalb oder sogar zwei Startin, die auf einem Wagen geladen waren. Im allgemeinen wird sich das ausgleichen. Schwieriger wird die Berechnung, wenn gleichzeitig eine größere Zahl von Startinfässern, manchmal waren das 40 bis 50, zur Mautstätte kamen und die Maut vom Führer des Konvois für alle Fässer bezahlt wurde. Niemand kann sagen, auf wieviele Wagen sich derart große Mengen verteilten. Wir hielten

uns auch in solchen Fällen an die Richtschnur, Startin sei gleich Wagen. Da wir die Zahl der durch die Maut geführten Startin oben anführten, ist ohne allzu große Schwierigkeit jede andere Berechnung möglich.

Das gleiche Verfahren wurde bei allen jenen Waren angewendet, die in Startin befördert und danach vermutet wurden. Eine Umrechnung der Saum auf Wagen oder umgekehrt wurde bewußt unterlassen; zu groß wären die Fehlerquellen, denen wir uns damit aussetzten. Ebenso wurden die Traglasten gesondert gezählt, wobei freilich kein Unterschied zwischen den verschiedenen Kraxen, Butten, Körben und sonstigen Tragmitteln gemacht wurde.

Natürlich bereiteten auch andere Waren, nicht nur der Wein, der Umrechnung auf das Transportmittel Schwierigkeiten, doch waren sie nicht allzu schwer zu überwinden. Selbstverständlich ist festzuhalten, daß die verschiedenen Wagen und Schlitten ein sehr ungleiches Fassungsvermögen hatten; wir werden darauf noch zurückkommen. Für unsere Berechnung ist das unwichtig, es darf ja auch nicht vergessen werden, daß das Fassungsvermögen eines Wagens keineswegs immer voll ausgenützt wurde. Für die Verkehrszählungen unserer Tage ist es auch unwesentlich, welcher Kategorie die Wagen angehören oder wieviele Sitze in den Personenkraftwagen unbesetzt sind. Von ähnlichen Gesichtspunkten ließen auch wir uns bei unserer Zählung leiten.

Selbstverständlich wollen die folgenden Zahlen nur als Annäherungswerte gewertet werden, nicht als mehr. Die Gleichheit der Bemessungsgrundlage läßt Vergleiche der einzelnen Jahre ohneweiters zu, und mit einiger Vorsicht können auch Vergleiche mit den wenigen Zahlen, die über den Verkehr auf anderen Pässen vorliegen,<sup>27</sup> angestellt werden.

Gesamtverkehr über den Platsch:

Jahr	Fahrzeuge	Säume	lebende Tiere	Reiter	Fußgänger
1587:	1545	1872	152	651	98
1595:	1354	2249	451	213	52
1610:	3100	661	300	66	49
1630/31:	2208	527	159	—	69
1638/39:	2813	1053	158	—	15
1647/48:	1436	725	80	—	43
1709:	4150	1687	790	—	184

Zur Kontrolle der Richtigkeit dieser Zahlen folgen die Erträgnisse der Maut in Ober-St.-Kunigund:

Jahr	Gulden	Kreuzer	Pfennige	Jahr	Gulden	Kreuzer	Pfennige
1587:	224	5	2	1630/31:	207	7	3
1588/94:	.	.	.	1631/38:	.	.	.
1595:	259	28	1	1638/39:	282	53	—
1596:	266	36	—	1639/47:	.	.	.
1597:	233	54	2	1647/48:	179	5	2
1598:	201	5	2	1648/1709:	.	.	.
1599:	227	21	—	1709/10:	438	3	—
1600:	178	38	—	1710/19:	.	.	.
1601:	218	50	3	1719/20:	641	32	2
1602:	259	35	1	1720/21:	629	36	1
1603:	235	—	3	1721/22:	583	4	2
1604:	213	17	—	1722/23:	521	3	3
1605:	208	57	—	1723/24:	372	41	1
1606:	333	33	1				
1607/09:	.	.	.				
1610:	272	29	—				
1611/30:	.	.	.				

(Die angeführten Zahlen beziehen sich stets auf einen Zeitraum von zwölf Monaten.)

Wir ersehen aus dieser Statistik über den Gesamtverkehr dasselbe Bild, das uns schon aus den Angaben über den Verkehr mit einzelnen Waren bekannt ist: Das Ende des 16. Jahrhunderts brachte eine Abnahme des Verkehrs mit sich, die zu Beginn des 17. Jahrhunderts von einem leichten Ansteigen abgelöst wurde. Das Rechenjahr 1630/31 sah einen Tiefstand, der wohl kaum auf dieses eine Jahr beschränkt war; möglicherweise war er eine Folge der Übersiedlung des Hofes von Graz nach Wien. In der Folgezeit trat trotz der Fortdauer des Krieges eine Erholung ein, wie die Zahlen für 1638/39 beweisen. Dann aber, wir kennen nur leider das Jahr des Umschwunges nicht, wirkte sich der Krieg auch auf unser Land katastrophal aus; 1645 stand Torstenson vor Krems, von wo eine nicht unwichtige Handelsstraße über Mariazell und den Seeberg in die Steiermark führte, im folgenden Jahr verband sich Rakoczy neuerdings mit Frankreich, große Teile Ungarns waren in seiner Hand, der Rest des Landes wegen der gegenreformatorischen Bestrebungen des Kaisers höchst erbittert und unzuverlässig. Das spürte auch die Steiermark, Handel und Wandel stockten. Für die folgenden Jahre klafft eine große Lücke von mehr als einem halben Jahrhundert. Wir wissen aus den Mautakten, daß sich die Mautmoral um 1675 auf einem sehr

niedrigen Stand befand, daß insbesondere der Adel und die Geistlichkeit von einer Vermutung ihrer Weine und ihrer leeren Startinfässer nichts wissen wollten und daß die Mautner selbst ihre Aufgabe ziemlich leicht nahmen; vielleicht erklärt sich daraus auch der Verlust nicht nur der Mautbücher, sondern auch jeder Abrechnung. Dieser Verlust ist weniger schmerzlich, wenn wir erkennen, daß das Verlorene nicht allzu wertvoll war. Die Reform der Mautstätte fiel mit der Wiederbelebung des Handels und des Güterverkehrs zusammen, und das Jahr 1709 zeigt Zahlen wie kein anderes Jahr vorher. Dabei dürfen seine Zahlen als Durchschnitt der Epoche gelten, die nach Beendigung des Spanischen Erbfolgekrieges eine weitere Zunahme des Verkehrs sah. Dann brechen unsere Aufzeichnungen ab.

Der Güterverkehr bediente sich dreier verschiedener Beförderungsmittel: des Wagens bzw. Schlittens, des Saumpferdes und der menschlichen Tragkraft. In der älteren Zeit unterschieden die Mautbücher zwei Arten von Wagen, nämlich die „Baierwagen“ und die „Land-“ oder „Ungarwagen“. Der Baierwagen, der seinen Namen offenbar von seiner Herkunft aus Bayern herleitete, wozu man in Untersteier auch die dialektmäßig mit Bayern verwandten Gebirgslandschaften Salzburgs und der Obersteiermark zählte, war ein Anzenwagen, d. h. ein Wagen mit einer gabelartigen Deichsel, zwischen deren beide Äste die Pferde hintereinander eingespannt wurden. Der Landwagen, wie er von den Platscher Mautnern meist genannt wurde, oder Ungarwagen, wie er in anderen, unweit davon gelegenen Orten genannt wurde,<sup>28</sup> besaß dagegen nur eine Deichselstange und wurde von Pferden gezogen, die paarweise zu beiden Seiten der Deichsel eingespannt waren. Dem Unterschied der beiden Wagen lag der Unterschied der Landschaften zugrunde, aus denen er stammte. Auf den schmalen Gebirgswegen Salzburgs und der oberen Steiermark konnte nur ein engspuriger Wagen Verwendung finden, das war der Anzenwagen, während in den weiten Steppen Ungarns, aber auch in den breiten Ebenen an der unteren Mur und Drau der weitspurige Wagen leichter vorwärts kam.

Wie schon erwähnt, gab es außer diesem grundsätzlichen Unterschied im Bau der Wagen recht wesentliche Größenunterschiede, die sich nur zum Teil aus unseren Aufzeichnungen erkennen lassen, dann nämlich, wenn die Mautgebühr verschieden bemessen wurde. Ein solcher kleinerer Wagen, der wahrscheinlich nur von einem Pferd oder von einem Ochsen gezogen wurde, war die „Fuhre“. Für sie findet sich in den älteren Mautbüchern auch die aus dem Slowenischen stammende Bezeichnung „Glait“. Der kleinste Wagen war der „Karren“, in unseren Aufzeichnungen meist „Garn“ genannt, unter dem wir den Handkarren zu verstehen haben,

wobei freilich nicht übersehen werden darf, daß die Begriffe nicht scharf voneinander zu trennen sind. Wenn gelegentlich von einem „Bockwagen“ gesprochen wurde, darf geschlossen werden, daß der Kutschbock auf dem Wagen in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts noch nicht allgemein üblich war.

Das Fassungsvermögen eines Wagens war nach oben hin mit etwa 25 Pfundzentnern begrenzt. Das ergibt sich aus der Belastung mit Salz, die uns für die Jahre 1618 und 1631 genau bekannt ist. Rechnet man, wie schon erwähnt, ein Fuder mit 85 Pfund und nimmt man 25 Fuder als Normallast an, so trug der Wagen  $21\frac{1}{4}$  Zentner, bei der Höchstbelastung mit 30 Fudern  $25\frac{1}{2}$  Zentner. Allein gerade an den Salzfuhrn merkt man die unterschiedliche Belastung eines Wagens, denn andere Wagen waren mit nur 12 bis 18 Fudern belastet. Zu ähnlichen Ergebnissen kommen wir bei den Weinfuhrn, davon war schon die Rede.

Nach der Belastung richtete sich die Bespannung des Wagens. Darf man als Norm den zweispännigen Wagen rechnen, so wurden doch besonders schwer beladene Wagen mit drei oder vier Pferden bespannt. Die Last, die ein Pferd im Wagen ziehen konnte, ist mit höchstens sechs Pfundzentnern anzusetzen, also der doppelten Traglast; ein vierspänniger Wagen konnte daher eine Last von 24 Zentnern fassen, womit wir etwa bei derselben Last angelangt sind, die oben als Grenze der Tragfähigkeit angeführt wurde. Er entsprach der Last von zwei Startin Wein.

Nur selten beförderte der Käufer oder der Verkäufer seine Ware selbst. Das war nur dann die Regel, wenn die Ware einen kurzen Weg zurückzulegen hatte. Den grundherrschaftlichen Wein hatten die Untertanen zu führen, wobei nicht festzustellen ist, ob es sich um eine Robotverpflichtung oder um eine Lohnarbeit handelte. Auffallend ist, daß meist die ganze oder doch der Großteil der Ernte auf einmal geführt wurde; förmliche Lastzüge von 20 bis 40 und mehr Startin und wahrscheinlich nicht viel weniger Wagen fuhrn dann über den Platsch. Kaufmannsgüter und Salz wurden von Fuhrleuten befördert. Entsprechend den Wagen, mit denen sie kamen, unterschieden die Mautbücher von 1618 und 1630/31 „Baierfuhrleute“ und „Landfuhrleute“. Der Unterschied lag jedoch nicht bloß im Namen oder im Wagen; die Baierfuhrleute waren in der Obersteiermark, u. zw. hauptsächlich im Ennstal und im Ausseer Land, beheimatet, die Landfuhrleute dagegen im Grazer und Leibnitzer Feld. Die Bezeichnung „Bawari“ reicht weit zurück; unter diesem Namen treten uns salzburgische und obersteirische Fuhrleute schon im frühen 13. Jahrhundert entgegen<sup>29</sup>. Das, wie mehrmals betont, leider unvollständige, aber weitaus gewissenhaftest geführte Mautbuch vom Jahre 1618 nennt die nachfolgenden Baierfuhrleute und ihre Hei-

matorte: Aussee (Wolf Liennkhel und Valtan Mädl), Klachau (Balthasar Strimitzer<sup>30</sup> und Andrä Obmär<sup>31</sup>), Pürgg (Jörg Mössrer), Wolkenstein<sup>32</sup> (Ruep Khoch), Weißenbach bei Liezen (Hans Schweickhler und Hans Hartauff), Liezen (Andrä Früchtner, Hans Fösel und Josef von Walt), Gröbming (Ruep Carl, Wolf Schrüeffl<sup>33</sup>, Christian Rindarffer, Hans Lärckher und Hans Wurmberger), Rottenmann (Blasius Hainl, Ambros Mair und Simon Feurer) und Kalwang (Jakob Huetter). Diese Orte bzw. Pfarren, denn in den meisten Fällen dürfte der Pfarrbezirk gemeint sein, liegen alle an der Salzstraße, die von Aussee entweder über die Sölker Scharte (Gröbming) oder durch das Palten-Liesingtal in das obere Murtal führte. Schließlich wurde noch ein Ort genannt, der unsere besondere Aufmerksamkeit verdient: „Khuchel“. Einen Ort dieses oder auch nur eines ähnlich klingenden Namens gibt es an den von Aussee ausgehenden Salzstraßen nicht, wohl aber südlich von Hallein in Salzburg. Aus Kuchl stammten folgende Fuhrleute: Lienhart Augenstrasser, Martin Neunhauser, Balthasar Pacher, Christof Scharn, Lienhart Streyfellner und Andrä von Walt. Kuchl und Umgebung war die Hauptheimat der Salzburger Säumer; das Säumergewerbe erlebte im 17. Jahrhundert einen rapiden Rückgang, der die Säumer veranlaßt haben dürfte, sich auf das Fuhrwerk zu verlegen<sup>34</sup>.

Alle diese Baierfuhrleute brachten Salz und vereinzelt ausländische Kaufmannsgüter aus dem Norden und führten Wein und Honig und in einem Fall Tuche zurück in die Heimat. Sie fuhren selten allein, meist in Gruppen zu zwei bis vier Fuhrleuten mit drei bis sieben Wagen. Da zwischen der Salz- und der Weinfuhr nur wenige Tage Zwischenraum liegen, nämlich vier bis sechs Tage, konnte das Ziel dieser Baierfuhren nicht weit von St. Kunigund entfernt gelegen sein, es war offenbar Marburg, wo die Fuhrleute das Salz ablegten und den Wein aufluden. Für die Fahrt von St. Kunigund in das Ennstal bzw. nach Aussee und wieder zurück nach St. Kunigund samt dem Aufenthalt in Aussee waren rund drei Wochen erforderlich.

Etwas größer als die Zahl der Baierfuhrleute war die Zahl der Landfuhrleute. Unter ihnen fallen zwei Gruppen auf, die einen, die aus weiter entfernt liegenden Städten kamen, während die andere, zahlenmäßig weit stärkere Gruppe im Grazer und Leibnitzer Feld beheimatet war.

Aus Graz kennen wir vier Fuhrleute: Christof Feichtinger, Christof Hoffmann, Stefan Roth und Gerhard Zümperle. Ein Mittelpunkt der Landfuhrleute war Premstätten, wo Balthasar Hörzuog, Stefan Jury, Toman Leibnitzer und Marx Püetter beheimatet waren, mit den in unmittelbarer Nähe von Premstätten gelegenen kleinen Ortschaften Gradenfeld (Augustin Jury, Michael Obenaus), Zettling (Jörg Prixer),

Kalsdorf (Andrä und Matthias Reinisch), Großsulz (Balthasar Pardt und Hans Reinisch<sup>35</sup>) und Werndorf (Andrä Cräggl). Ein zweiter Mittelpunkt war St. Margareten, worunter nur St. Margareten bei Wildon gemeint sein konnte. Aus diesem kleinen Ort kennen wir die Namen von drei Landfuhrleuten: Pankraz Jury, Michel Mair und Andrä Pölzer. Schließlich bildete das Dreieck im Murknie bei Straß ein drittes Zentrum der Lohnfrächtereier mit den Orten Landscha (Matthes Häckhel), Obervogau (Michel Lackner), Untervogau (Lorenz Kürkher) und Gabersdorf (Zenz Polainz). Abseits dieser Orte lag die Heimat des Fuhrmannes Bertl Rauch, nämlich Gnas. Selbstverständlich fehlen die Orte der näheren Umgebung von St. Kunigund in unseren Aufzeichnungen nicht, Witschein (Gregor Perlich), Wielitsch (Mathäus Carth) und Arnfels (Andrä Misel) sind in diesem Zusammenhang zu nennen.

Diese Landfuhrleute führten Wein überwiegend nach Graz, Krämerwaren, Honig und, wie die Baierfuhrleute, Salz und ausländische Kaufmannsgüter sowie welsche Waren. Auch sie fuhren häufig in Gesellschaft zu zweit oder zu dritt, wobei sie stets dieselben Waren geladen hatten; darin dürfen wir einen sicheren Nachweis ihres genossenschaftlichen Zusammenschlusses erblicken, den *F. Popelka* für die Premstätten Frächter schon vor längerer Zeit nachgewiesen hat<sup>36</sup>. Ergänzend zu seinen grundlegenden Ausführungen läßt sich an Hand der Mautbücher feststellen, daß diese Frächter nicht so sehr Salz und Eisen, sondern Wein und Honig führten. Wie schon *Popelka* nachwies, legten sie nicht eng begrenzte und vorgeschriebene Wegstrecken zurück, sondern Fahrten im zeitweiligen Dienste des Landesfürsten; daraus erklärt es sich, daß sie in unseren Mautbüchern nur selten und unregelmäßig aufscheinen. Offenbar unternahmen sie die Fahrten nach der Untersteiermark, wo auch für sie Marburg das Endziel war, nur dann, wenn ihnen keine landesfürstlichen Fahrten übertragen waren und wenn sie auch keine landwirtschaftlichen Arbeiten zu verrichten hatten. Die Fahrten über den Platsch führten sie nicht im Dienste des Landesfürsten, sondern aller Wahrscheinlichkeit nach von Grazer Bürgern durch.

Fuhrleute aus weiter entfernt gelegenen Orten gelangten nur selten nach St. Kunigund. Ein regelmäßiger Besucher unserer Mautstätte war Jury Temerlle aus Bruck an der Mur; er fuhr nach Untersteiermark, um dort Wein einzukaufen und nach Bruck zu führen<sup>37</sup>. Ein anderer Landfuhrmann, Andrä Hillyprandt, stammte aus Oberwart im heutigen Burgenland; er brachte Salz von Norden und führte Wein nach Graz. Wein, die geschätzte Gegengabe des Unterlandes, führten auch Peter Khocher aus Pettau und Hans Schwarz aus dem Lavanttal.

Temerle (auch Temmerl geschrieben) aus Bruck führte offensichtlich seinen Wein auf eigene Rechnung, war daher nach unseren Begriffen nicht Frächter, sondern Händler, obwohl ihn der Mautner als „Frachtfuhrmann“ bezeichnete. Andere Reisende, die mit Kaufmannswaren die Mautstätte passierten, wurden, wenn die Waren ihnen gehörten, ausdrücklich als *H a n d e l s l e u t e* bezeichnet. In dieser Gruppe finden wir Hans Lugger aus Leoben (1618)<sup>38</sup> und Andrä Prager von Villach, der 1618 drei Wagen welsche Güter vermautete. Im selben Jahr begegnet uns Adam Hueffnagel von Gmunden, der mit Holzwerk nach Pettau fuhr. 1610 kamen Güterwagen aus Linz, 1630 wird uns wieder ein Name aus Oberösterreich genannt, der des Andrä Gast aus Steyr, welcher ebenfalls Kaufmannsgüter brachte. Auch Jakob Zschebelair aus Wien werden wir zu den Handelsleuten rechnen dürfen, wenn er auch nur einmal (1618) mit einer Fuhre Wein verzeichnet ist. Das Mautbuch von 1630/31 führt in der Regel keine Standesbezeichnungen an, doch lassen sich einige Handelsleute in ihm wiederfinden, so Simon Weiß<sup>39</sup> und Paul Hietwol<sup>40</sup>, die beide angesehene Bürger der Stadt Bruck an der Mur waren, ferner N. Patter aus Schladming, Hans Pinter aus Marburg und Ruet Frainzel aus Knittelfeld.

Aus Graz finden wir die folgenden Namen: Christof Michelitsch (1618), der Einnehmer Georg Adl<sup>41</sup>, Konrad Kropfberger<sup>42</sup>, Jörg Pinder<sup>43</sup>, Hans Tollerer<sup>44</sup> und N. Holpacher (alle 1630/31). Der erste und der letzte lassen sich aus anderen Quellen nicht nachweisen, die übrigen gehörten Grazer Bürgersfamilien an.

Fuhrleute aus Warasdin und Pettau brachten Käse, aus der letzten Stadt auch Wein, so der „Ungar“ Blasius Khraill und der Stadtrichter. Die Rückfracht nach Warasdin war Eisen.

An den Weinfuhren nach Graz beteiligten sich Bauern aus dem Pöbnitztal sehr rege, während die Salzfrachten von Ehrenhausen nach Marburg ganz in den Händen von Bürgern aus Spielfeld und Ehrenhausen lagen. Als Beispiel für diese Art von Salzführern sei Paul Ostermann aus Spielfeld genannt, der zwischen dem 23. April und dem 31. August 1618 nicht weniger als zehnmal die Maut passierte, neunmal mit Salz, einmal mit Eisen. Zwischen dem 5. Oktober 1630 und dem 16. Juni 1631 kam er weitere dreizehnmal nach St. Kunigund, zwölfmal mit Salz, einmal mit Eisen. Auch diese Fuhrleute kamen selten allein, meist hatten sie einen Begleiter, einen „Gspann“, mit oder es schlossen sich mehrere zu einer Fahrt zusammen.

Lebhafter und bunter wirkt das Bild, das die *S ä u m e r* boten. Die Bezeichnung „Säumer“, in den Mautbüchern „Saimer“ oder „Sämber“ geschrieben, rührt vom Worte „Saum“ (Sämb, Saam, Saumb) her, von

dem schon die Rede war. Die Saumlast bestand entweder in „Lageln“, Fudern, Truhen oder „Pinkeln“. Erstere waren kleine, ovale Fässer, von denen zwei auf einen Saum gingen. Sie dienten zur Beförderung von Flüssigkeiten, vor allem von Wein und Öl, aber auch feste Waren wurden gelegentlich in solchen Lageln verpackt. Das Fuder ist uns schon bekannt, der Pinkel war ein Ballen, er umfaßte feste, aber weiche Gegenstände, die in Tuch eingeschlagen waren und entsprach annähernd dem, was man früher „beschlagenes Gut“ nannte. Diese Ballen waren zum besseren Halt verschnürt, weshalb man in älterer Zeit vom „Saum in Stricken“ sprach.

Der Säumerei widmete *Herbert Klein* eine eingehende Untersuchung<sup>45</sup>, die für alle weiteren Forschungen grundlegend ist und daher auch uns zur Richtschnur dient, so weitab unsere Landschaft auch von dem von *Klein* untersuchten Gebiet, den Hohen Tauern, liegt. Wie in den Tauern schieden sich im steirischen Unterland die Säumer in zwei Gruppen, die „deutschen“ und die „Krainen“ Säumer. Zwischen den beiden Gruppen bestand nicht nur dem Volkstum und der örtlichen Herkunft nach ein Unterschied, sondern sie führten ganz verschiedene Waren. Die deutschen Säumer, die hauptsächlich aus der Obersteiermark stammten, aus Aussee, Murau und dem Ennstal, führten auf ihren Rossen hauptsächlich Salz und Wein, ähnlich wie die Baierfuhrleute, deren Heimat auch die ihre war. Die Krainer Säumer stammten zum überwiegenden Teil aus Laibach, einige waren in kleineren oberkrainischen Städten, wie Bischoflack, Krainburg und Neumarkt beheimatet. Sie brachten die welschen Güter, italienische Tuche, Ochsenhäute und Leinwand. Die welschen Güter wurden, soweit wir sehen, fast ausschließlich von Laibacher Säumern in die Steiermark gebracht; die Hauptstadt Krains war eben, was bei uns oft zu wenig beachtet wird, ein viel besuchter und sehr reger Handelsplatz. Die oberkrainischen Säumer führten dagegen die Leinwand aus ihrer Heimat aus. Alle diese Säumer fuhren selten allein, sie schlossen sich meist zu zweien oder dreien zusammen, doch auch Saumzüge mit 15 bis 30 und mehr Rossen querten den Platsch. Das Ziel ihrer Fahrt ist unbekannt, mit Sicherheit erreichten sie Graz, wahrscheinlich Bruck und Judenburg<sup>46</sup>. Da die einzelnen Säumer nur selten im Jahr St. Kunigund berührten, ist anzunehmen, daß sie weitere Fahrten unternahmen, wahrscheinlich Rundreisen. Anders als bei den deutschen Säumern scheinen bei ihnen nur Städte oder Märkte als Herkunftsorte auf, daher müssen sie Bürger oder doch Stadtbewohner gewesen sein, keine Bauern. Die Mehrzahl unter ihnen trug deutsche Namen, einige trugen italienische und nur eine Minderheit besaß slowenische Namen.

Auch die deutschen Säumer kamen selten allein, es gab bei ihnen Saumzüge bis zu 30 Pferden. Die Belastung war auf der Rückfahrt meist eine größere als auf der Hinfahrt. Zwischen der ersten Ankunft an der Mautstätte und der Rückkehr der Säumer vom Süden lagen in der Regel nur wenige Tage, woraus zu schließen ist, daß für sie wie für die Baierfuhrleute Marburg das Endziel ihrer Fahrten war. Die soziale Herkunft der deutschen Säumer läßt sich aus den uns zur Verfügung stehenden Quellen nicht feststellen, *Klein* wies für Salzburg nach, daß dort die Säumer durchwegs dem Bauernstand entstammten; wir dürfen für die deutschen Säumer in der Steiermark annehmen, daß neben Bauern und Bauernsöhnen sich auch Bürger aus Aussee und den Ennstaler Märkten am Saumhandel beteiligten<sup>47</sup>.

Beachtlich war das Ausmaß des Hausierhandels, der seinen Weg über den Platsch nahm. Dem Hausierhandel kam bis tief in das 19. Jahrhundert hinein eine heute kaum noch vorstellbare Bedeutung zu. Er stellte für abgelegene Täler, für Dörfer und Einzelgehöfte, ja selbst für kleinere Märkte die Verbindung mit der Welt her, indem er ihnen all das brachte, was der ortsansässige Krämer in seinem bescheidenen Laden nicht führte, weil es leicht verderblich oder dem wechselnden Geschmack der Kundschaft unterworfen war oder auch, weil es zu selten verlangt wurde, Süßigkeiten und Medikamente, Geräte und billigen Schmuck, Glaswaren und Textilien, kurz, alle die Gegenstände, die auch dem einfachen und in seinen Lebensgewohnheiten durchaus bescheidenen Bewohner des flachen Landes das Leben erst lebenswert machten<sup>48</sup>.

Der Wanderhandel nahm vom ausgehenden Mittelalter bis in das 18. Jahrhundert langsam aber ständig zu. Das hing mit dem Anwachsen der Bevölkerung zusammen; der Wanderhandel saugte viele junge Bauernsöhne auf, die in der Heimat, auf dem väterlichen Hof, im Bergbau oder im Störgewerbe, keine Existenz finden konnten. Er kam dem Drange der Jugend in die Ferne, der Abenteuerlust, die so vielen jungen Menschen im Blut sitzt, ebenso entgegen wie dem Gewinnstreben des armen Mannes, dem das Anfangskapital fehlte, das notwendig war, um irgendwo seinen dauernden Wohnsitz aufzuschlagen zu können, und der doch sein Glück in kaufmännischer Betätigung zu finden hoffte.

Die Last, die ein Mann tragen konnte, war naturgemäß recht unterschiedlich; *H. Wopfner* meint, ein Meterzentner sei das Höchstmaß gewesen, das sich ein Hausierer auflud<sup>49</sup>. Das war in unserem Gebiet kaum die Regel, kann es um so weniger gewesen sein, als vielfach Waren getragen wurden, die von geringem spezifischem Gewicht waren und deshalb eine große, schwer zu bewältigende Oberfläche besaßen. Nach

unseren Angaben darf ein bis eineinhalb Pfundzentner als Durchschnittsgewicht einer Traglast angenommen werden. Der Hausierer trug die Ware in Kraxen, Truhen, Körben oder Pinkeln auf dem Rücken oder schob sie in einem Karren vor sich her.

Wie bei den Säumern sind auch unter den Hausierern einheimische und fremde zu unterscheiden. Die einheimischen Wanderhändler waren meist Krämer aus benachbarten Märkten und Städten, aus Ehrenfels, Leutschach, Groß-St. Florian, aber auch aus Graz, die ihren Kramladen im Heimatort auf kürzere oder längere Zeit ihren Frauen überließen und sich mit Kramwaren verschiedenster Art auf den Weg machten, um sie bei den Bauernhöfen oder auf Jahrmärkten und Kirchtagen an den Mann zu bringen.

Unter den fremden Hausierern treffen wir dagegen die verschiedensten Typen an, und auch nach den Waren, die sie trugen, zeigt sich eine ausgesprochene Spezialisierung. Da finden wir einmal die Fatschenträger, die meist aus Oberkrain kamen, wo, wie schon erwähnt, die Leinenweberei blühte. Leinenfatschen wurden ja vor dem Aufkommen der Strümpfe als eine Art Wickelgamaschen von der ländlichen Bevölkerung in der kalten Jahreszeit gerne und viel getragen. Zahlreich waren die Glasträger, die teils mit böhmischem Glas hausierten und wohl auch selbst aus Böhmen stammten, teils Welsche aus dem Görzischen waren und venezianisches Glas nach dem Norden trugen. Nicht minder zahlreich waren die Händler, die Holzwerk, das heißt hölzerne Löffel, Teller und Schüsseln trugen; sie waren in den waldreichen Gegenden der Nordalpen Salzburgs und Oberösterreichs daheim; im Salzkammergut und in seinem Umkreis blühte diese Art der Holzverarbeitung<sup>50</sup>. Zu ihnen zählten auch die Sieberer, die mit Sieben aus Holz und Roßhaar hausierten. In unseren Gegenden wurden die Siebe als „Reitern“, die Sieberer als „Reiterer“ bezeichnet. Unentbehrlich für die Hausfrauen waren die Häfenträger, die irdenes Kochgeschirr mit sich führten, und die Körbler, die geflochtene Körbe anboten. Fellhändler trugen, wenn sie sich kein Saumpferd leisten konnten, ihre Ware auf dem Rücken herum. Aus Krain kamen Leinwandträger, die Hietler boten Filzhüte feil, die in Obersteier, in der Gegend von Oberwölz, erzeugt wurden. Einmal begegnen wir drei Hausierern mit Vogelleim, vereinzelt kamen Hausierer mit Goldschmiedewaren. Im 18. Jahrhundert kamen weitere Waren hinzu: Bilder und Papier, Spitzen, Schwefel, Tabak und das schon erwähnte Maslan. Vereinzelt war ein Träger mit Mausfallen, immer häufiger kamen die Savoyarden, die namentlich mit Seidenwaren und Posamenten handelten<sup>51</sup>. Den Hauptstock unter den fremden Gästen stellten jedoch die Materialisten, von deren Ware schon an anderem

Orte gehandelt wurde. Nicht vergessen seien endlich die Briefträger, denen in einer Zeit, die noch keinen regelmäßigen Postverkehr kannte, keine geringe Bedeutung zukam.

Die ältesten Mautbücher weisen eine nicht unbeträchtliche Zahl von reitenden Personen auf, die späterhin offenbar nur aus dem Grunde nicht mehr verzeichnet wurden, weil sie keine Maut zu bezahlen brauchten. Wir finden unter ihnen Männer aller Stände, Adelige, Bürger und Bauern. Ihr Auftauchen in Ober-St. Kunigund läßt einen Einblick tun in die Reiselust jener Tage, wenn uns „Herren“ von Triest, Marburg, Klagenfurt, Salzburg, Nürnberg und Wien in dem kleinen Dorf an der Pöbnitz begegnen.

So bietet sich der Verkehr auf dieser uralten Landstraße in einem Ausmaß dar, das sich zwar in keiner Weise mit den Maßstäben der Gegenwart messen läßt, aber doch hinter dem auf anderen, bekannteren Straßen der Ostalpen nicht allzusehr zurücksteht. Die Rückschlüsse auf das Leben und die Wirtschaft in diesem wichtigen Bindeglied zwischen südlicher und mittlerer Steiermark, die uns die Platscher Mautbücher vermitteln, beleuchten die Kultur der frühen Neuzeit von einer bisher wenig beachteten Seite.

## Anhang.

### Tarif 1617-X-23<sup>52</sup>.

Wir Ferdinandt der Ander... embietten N..., so da vber den Platschweg zwischen Marchburg vnd Ernhaußen raisen, Viech treiben oder Wahrn, was Sortten die auch sein, führen, tragen oder bringen, Vnser Gnadt... vnd geben Euch hiemit gnediglich zu uernemen:...

Nemblichen:

Von ainem Hauptviech als Ross vnd Oxen, welche zu verkauffen hin vnd wider vber den Plätsch getriben werden . . . . .	10 d.
Von ainem geladenen Sämbroß, welches mit Salz, Wein, Traydt oder andern Victualien, Wahrn vnd Gattung beladen . . . . .	8 d.
Von ainem Sämb außlendischer Wahr oder wälischen Früchten . . . . .	24 d.
Von ainem Wagen oder lähren Schliitten . . . . .	6 d.
Von ainem Rindtviech, so vbers Jar altt, vnd vber Landt getriben würdet . . . . .	4 d.
Von ainem Cramer oder Haußierer . . . . .	8 d.
Von ainem Schwein . . . . .	2 d.

Von ainem Gaiß oder Schaff . . . . .	1 d.
Von ainem Stärttin Wein . . . . .	16 d.
Ain jede reittende Persohn soll geben . . . . .	4 d.

Doch sollen die geist- vnd weltlichen Herrn vnd Landleuth, wie auch vom Adl, inn oder außer Landtes geseesen, sambt iren Reutt- vnd Gutsche-Rossen vnd derselben Diennern frey sein . . . Diejenigen Diener vnd Vndterthonen aber, so ohne irer Herrn Beysein beruerte Strassen handeln vnd wandlen, auch ihnen oder iren Herrn ichtwas der Ortten auß- oder einführen, die sollen die gebürende Mautt, wie obstehet, erlegen vnd bezahlen. Ingleichen alle vnd jede, hoch vnd nider Standts, so daselbst vber den Plätsch Wein, Traidt oder dergleichen, nichts außgenomben, zu iren Haußnotturfftten hin- vnd heerführen oder bringen, die sollen vorverstandtermassen die statuierte Mauttgebüehr richtig zu machen vnd zu bezahlen schuldig sein. . . .

### S a z u n d O r d n u n g 1753-X-6.

	kr.	d.
Von einem Hauptviech, als Roß und Ochsen, welche zu verkaufen hin und wider über den Platsch getrieben werden . . . . .	2	2
Von einem Saam ausländischer Waar oder wälischen Früchten	6	—
Von einem Rindviech, so übers Jahr alt und über Land getrieben wird . . . . .	1	—
Von einem Schwein . . . . .	—	2
Von einem Startin Wein . . . . .	4	—
Von einem Wagen mit Kramergütern . . . . .	12	—
Von einem Stück Hönig oder Mött . . . . .	6	—
Von einem Fuder Salz . . . . .	—	1
Von einem Startin Weinstein . . . . .	6	—
Von einem Wagen hungarischen Kaaß . . . . .	4	—
Von einem Saam oder Thunen Haring . . . . .	3	—
Von einer Thunen Fischschmalz . . . . .	6	—
Von einem Wagen geflochtene Sieb oder Körb . . . . .	3	—
Von einem Wagen mit leeren Startin . . . . .	3	—
Von einem 100 Laden . . . . .	3	—
Von einem Saam Tuch . . . . .	4	—
Von einer Fuhr Schindl . . . . .	3	—
Von einem geladenen Saamroß, so mit Salz, Wein, Getraid oder andern Victualienwaaren und Gattung durchpassiert . . . . .	2	—
Von einem Wagen oder leeren Schliitten . . . . .	1	2
Von einem Kramer oder Hausierer . . . . .	2	—

	kr.	d.
Von einer Gäß oder Schaaf . . . . .	—	1
Von einem Wagen wälsche Früchten . . . . .	24	—
Von einem Pallen Tuch . . . . .	4	—
Oder vom Centen . . . . .	—	3
Von einem Centen Eisen . . . . .	1	—
Von einem Startin Lach oder Kalch . . . . .	3	—
Von einem hungarischen Wagen mit Getraid . . . . .	6	—
Von einem Saam roher Ochsenhäut . . . . .	4	—
Von einem Saam Kupfer . . . . .	4	—
Von einem Wagen mit Landgetraid . . . . .	3	—
Von einem halben Startin Brandwein . . . . .	6	—
Von 1000 Weingart-Stöcken . . . . .	3	—
Von einem Wagen mit böhmischen Wollen . . . . .	7	—
Von einem Saam Schmalz . . . . .	2	—
Von einer jeden reitenden Persohn . . . . .	1	—

Was etwa in dieser Tariffa nicht specificiert ist und gleichwohlen den Mauthdistrict betritt, solle die Gebühr nach Proportion und Billigkeit bezahlen.

Befreiungen wie 1617.

#### Anmerkungen

<sup>1</sup> F. Tremel, Schiffahrt und Flößerei auf der Mur, Graz 1946. — <sup>2</sup> Der Verkehr nach Cilli fällt nicht mehr in den Rahmen dieser Studie. Darüber werden die im Erscheinen begriffenen Veröffentlichungen der Mauthbücher und Mauttarife in den „Deutschen Handelsakten des Mittelalters und der Neuzeit“ die Quellen bringen. — <sup>3</sup> C. Schmutz, Historisch-topographisches Lexikon von Steyermark, 3. Bd., Graz 1822, S. 160. — <sup>4</sup> J. G. Seidl, Wanderungen durch Tyrol und Steiermark, II., Leipzig, o. J., S. 104. — <sup>5</sup> Eine Beschreibung im Einzelnen und eine Auswertung des Sachinhaltes nach Vierteljahre behalte ich mir für die geplante Ausgabe in den oben erwähnten „Deutschen Handelsakten des Mittelalters und der Neuzeit“ vor. — <sup>6</sup> 1587—1595: Laa.-A. Sch. 1813; 1610: Laa.-A., Straßenwesen, Sch. 24; 1618—1631: Sch. 26; 1638—1648: Laa.-A. Sch. 1814; 1708—1710: Laa.-A., Straßenwesen, Sch. 26. LA Graz. — <sup>7</sup> Die Berechnung der Maße — abgesehen vom Saum — erfolgte nach den Angaben bei R. Baravalle, Zur Geschichte der steirischen Maße, I., diese Zeitschrift 29/1935, S. 9—98, II., ebenda 30/1936, S. 53 bis 158. — <sup>8</sup> F. Tremel, Der Streit um den Wein, Bl. f. H., 25/1951, S. 61 ff. — <sup>9</sup> H. v. Srbik, Studien zur Geschichte des österreichischen Salzwesens (Forschungen zur inneren Geschichte Österreichs 12), Innsbruck 1917, S. 124, Anm. 1. Die Größe der Fuder nahm im Laufe der Zeit ab, auch waren die Ausseer Fuder kleiner als die Fuder von Hallstatt und Gmunden, die um 1480 rd. einen Pfundzentner wogen. A. Hoffmann, Die Salzmaut zu Sarmingstein in den Jahren 1480—87 (MIOEG, LXII/1954), S. 452. Die Ausseer Fuder waren auch kleiner als die Halleiner und Schellenberger Fuder, von denen jedes ungefähr 115 Pfund schwer war und wovon nur zwei

auf einen Saum gingen. H. Klein, Der Saumhandel über die Tauern (Mitteilungen der Gesellschaft für Salzburger Landeskunde 90/1950), S. 53. Das Gewicht eines Fuders schwankte innerhalb weiter Grenzen infolge der ungleichen Grädigkeit und der verschiedenen chemischen Zusammensetzung der Sole. C. Schraml, Das oberösterreichische Salinenwesen, Wien 1932, S. 215. — <sup>10</sup> H. v. Srbik, a. a. O., S. 211. — <sup>11</sup> Laa.-A., Sch. 1814, LA Graz. — <sup>12</sup> Th. Unger und F. Khull, Steirischer Wortschatz als Ergänzung zu Schmellers bayrischem Wörterbuch. Graz 1903, S. 489. — <sup>13</sup> Über die Arten der Laden siehe Anm. 1, S. 20. — <sup>14</sup> Vgl. O. Lamprecht, Pfennich und Himmeltau, „Das Joanneum“ 5, S. 64 ff. — <sup>15</sup> Das ergibt sich aus den Mauthbüchern von Judenburg und Kapfenberg. — <sup>16</sup> Darüber siehe die Mauthbücher von Franz und die Hofkammerakten. — <sup>17</sup> A. Dopsch, Die landesfürstlichen Gesamturbare der Steiermark im Mittelalter (Österreichische Urbare, hg. von der Akademie der Wissenschaften in Wien I., 2), Wien 1910, S. CXXX. Valvassor, Ehre des Herzogthums Krain, XI., Laibach 1689, S. 706. — <sup>18</sup> Der Saumhandel über die Tauern, a. a. O., S. 82. — <sup>19</sup> Über den Begriff „Materialwaren“ siehe jetzt H. Klein, I „Materialisti“ della Carnia nel Salisburghese, Udine 1955. (SA aus Ce Fastu? XXX/1954, n. 1—6.) — <sup>20</sup> Darüber vgl. H. Klein, „Beschlagenes Gut“, Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, XL/1953, S. 327 ff. — <sup>21</sup> H. Klein wie Anm. 20, S. 333. — <sup>22</sup> A. Zimmermann, Blüthe und Verfall des Leinengewerbes in Schlesien, Breslau 1885. — <sup>23</sup> E. Schebek, Böhmens Glasindustrie und Glashandel, Quellen zu ihrer Geschichte, Prag 1878. — <sup>24</sup> P. Schlosser, Die Glasindustrie des Bachergebirges. (Bl. f. H. 3/1925, S. 78 f. und 92 ff.) — <sup>25</sup> H. v. Falser, Das Dürschenölbrennen. Ein uraltes Tiroler Gewerbe. Tiroler Wirtschaft in Vergangenheit und Gegenwart (Schlernschriften 77), S. 115 ff. H. Wopfner, Bergbauernbuch, 1. Bd., Innsbruck 1951, S. 393. — <sup>26</sup> F. Tremel, Der Frühkapitalismus in Innerösterreich, Graz 1954, S. 83 f. — <sup>27</sup> Vgl. z. B. die Angaben bei O. Stolz, Geschichte des Zollwesens, Verkehrs und Handels in Tirol und Vorarlberg (Schlernschriften 108), Innsbruck 1953, S. 141 ff. Für die steirischen Straßen werde ich an anderer Stelle Angaben bringen. — <sup>28</sup> So z. B. in Wildon. Indirekte Angaben IX., Mauten, Sch. 83, Stmk. LA Graz. — <sup>29</sup> J. v. Zahn, Urkundenbuch des Herzogthumes Steiermark, 2. Bd., Graz 1879, n. 317, S. 419. Es handelt sich um den Vergleichsbrief des Patriarchen Berthold von Aquileja mit Grafen Meinhard von Görz aus dem Jahre 1234. Vgl. H. Klein, Das Geleitrecht der Grafen von Görz „vom Meer bis zum Katschberg“, Carinthia I., 147/1957, S. 322. — <sup>30</sup> Strimitzen ist ein Weiler nördlich von Oeblarn, damals zur Pfarre Gröbming gehörig, an der Straße von Mitterndorf im Salzkammergut in die Sölk. — <sup>31</sup> Das Spechtengut in Wörschachwald, abseits der Salzstraße nach Rottenmann, führte bis tief in das 18. Jahrhundert hinein den Vulgonamen Ebmerbau. — <sup>32</sup> Damit ist wahrscheinlich der Landgerichtsbezirk gemeint, nicht der zu Füßen der Burg Wolkenstein liegende Ort Wörschach. — <sup>33</sup> Die Schröfl waren seit alters in der Pfarre Gröbming ansässig. Vgl. W. Sittig, Die Schröfl in der Pfarre Gröbming, diese Zeitschrift XLVI/1955, S. 162 ff. Im Häuserbuch von Gröbming scheint keiner dieser Namen auf. H. Pirchegger, Geschichte des Bezirkes Gröbming, Gröbming, o. J. S. 85 ff. — <sup>34</sup> Die Namen Schorn, am Wald, Streitfeldner finden sich zur gleichen Zeit im „Kuchltal“ (= Gericht Golling) häufig; Augstrasser ist sogar ein ganz typischer Name. Leonhard Augstrasser ist in einem Injurienprozeß von 1622 als Fuhrmann, der mit Hafer handelt, erwähnt. Vgl. Pfliegergerichtsakten Golling, Hofrat Prozesse, K. 7, Bd. 16, Nr. 24, Landesarchiv Salzburg. Ich verdanke diese Mitteilungen dem freundlichen Entgegenkommen des Herrn Archivdirektors Dr. Herbert Klein in Salzburg, wofür auch an dieser Stelle herzlichst gedankt sei. Ein Bauerngut vlg. Scharn lag auch in der Gemeinde Oeblarn, damals Pfarre Gröbming. — <sup>35</sup> In Großsulz befand sich ein der Herrschaft Weißenegg untertäniger Bauernhof

vgl. Reinisch. J. H. Joherl, Feldkirchen, Graz 1905, S. 307. — <sup>36</sup> F. Popelka, Die Frächtergenossenschaft der Premstätter Bauern. Diese Zeitschrift XXVI/1931, S. 231 ff. — <sup>37</sup> Er scheint in unseren Mautbüchern sowohl 1618 wie 1631 auf. Georg Temerl war Bürger von Bruck an der Mur, er besaß dort das Haus Mittergasse 19 und einen Garten vor dem Leobner Tor. F. Wagner, Historisches Gassen- und Häuserbuch der Stadt Bruck. Bruck 1935, S. 31. — <sup>38</sup> Das Häuserbuch von Leoben weist für die Zeit von 1605 bis 1749 eine bedauerliche Lücke auf; im Jahre 1605 ist kein Bürger namens Lugger zu finden. M. Löhr, Leoben. Werden und Wesen einer Stadt. Baden bei Wien 1934. — <sup>39</sup> Simon Wels war Hammerherr und Besitzer des alten Rathauses — heute Apothekerhaus am Hauptplatz — in Bruck an der Mur. Wagner, a. a. O. S. 31. — <sup>40</sup> Paul Hietwol war Bürger und Handelsmann in Bruck an der Mur und besaß dort das Haus Hauptplatz 6. Wagner, a. a. O. S. 62. — <sup>41</sup> Ein Georg Adl von Adlstein erlangte 1644 einen Schirmbrief über das ihm verpfändete Haus Schmiedgasse 26 in Graz. F. Popelka, Geschichte der Stadt Graz, I. Bd., Graz 1928, S. 613a. — <sup>42</sup> Ein Andrä Kropfberger besaß 1596 das Haus Franziskanerplatz 7 in Graz. Popelka, a. a. O., I. 534a. — <sup>43</sup> 1596 saßen Ruep Pindters Erben auf dem Hause Sporgasse 28 in Graz. Popelka, a. a. O., I. 622a. — <sup>44</sup> Hans Döllerer besaß um 1650 das Haus Sporgasse 13 in Graz. Popelka, a. a. O., I. 618a. — <sup>45</sup> H. Klein, Der Saumhandel über die Tauern, wie Anm. 9. — <sup>46</sup> Krainer Bauern auf den Grazer Märkten weist um 1650 F. Popelka in seiner „Geschichte der Grazer Messen“, Graz 1921, S. 32, nach. — <sup>47</sup> F. Tremel, Der Hausierhandel über die Tauern. Diese Zeitschrift XLII/1951, S. 165. — <sup>48</sup> Über den Wanderhandel siehe die Zusammenfassung bei F. Leskoschek, Der Wanderhandel in Steiermark vom Mittelalter bis zum 19. Jahrhundert. Jahresbericht 1939/40 der Handelsakademie Graz, Graz 1940, und die dort angeführte Literatur. — <sup>49</sup> H. Wopfner, Das Bergbauernbuch, I. Bd., Innsbruck 1951, S. 383. — <sup>50</sup> A. Hoffmann, Wirtschaftsgeschichte des Landes Oberösterreich, I. Bd., Werden, Wachsen, Reifen. Salzburg 1952, S. 387. — <sup>51</sup> F. Leskoschek, a. a. O., S. 12. F. Popelka, Geschichte der Stadt Graz, 2. Bd., Graz, 1937, S. 684. — <sup>52</sup> Laa.-A., Straßenwesen, Sch. 26. Ein im gleichen Schuber liegender undatiertes Auszug wurde von J. v. Zahn, Steirische Miscellen, Graz 1890, S. 315, veröffentlicht.