

Straßenzwang und Städte im späteren Mittelalter

Von GÜNTER CERWINKA

Der Straßenzwang zählt zu den charakteristischen Merkmalen mittelalterlicher Wirtschaftspolitik. Quellen und Literatur zeigen, daß er nur schwer von anderen Maßnahmen, wie Verleihung von Stapel- und Niederlagsrechten, Maut und Zoll und dergleichen, zu trennen ist. Was heißt Straßenzwang? F. L ü t g e definiert ihn als „den vom Landesherrn ausgehenden Zwang, bestimmte Straßen zu benutzen“, mit dem Zweck, die Einkünfte der an diesen Straßen liegenden Städte zu verbessern und damit die eigenen Einnahmen zu erhöhen¹. Seine Herkunft als Regal ist ebenso unbezweifelbar, wie die Übernahme dieser Handhabe durch die Landesherren mit zu den den Ausbau der Landeshoheit begünstigenden Faktoren zählt. Dies scheint in hohem Ausmaß auf die Territorien im Südosten des Reichs zuzutreffen, wo O. B r u n n e r ein „völlig vom Landesfürsten abhängiges Städtewesen“ zu erkennen vermeint². Eine ihrer Ursachen hat diese Sonderstellung der Territorien im Südosten in den besonderen Voraussetzungen ihrer Entwicklung. Sie ist wesentlich auf Rodung aufgebaut und zielt damit von vornherein auf großflächige Territorienbildung. Freilich müssen, wenn vom Südosten die Rede ist, einschränkende Differenzierungen gemacht werden, etwa bei einem Vergleich der Steiermark mit Kärnten. Die unterschiedliche politische Geschichte der beiden Länder wurde entscheidend durch die Position des Landesherrn geprägt. Die eher schwache Stellung des Kärntner Herzogs in seinem Land spiegelt sich wider in seiner Stellung als Stadtherr in Kärnten³.

A. H o f f m a n n hat in seinen Arbeiten immer wieder darauf hingewiesen, und dies beschränkt sich nicht nur auf Oberösterreich, wie „die

¹ F. L ü t g e, Deutsche Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Berlin 1966, S. 181. — Vgl. auch O. S t o l z, Zur Entwicklungsgeschichte des Zollwesens innerhalb des alten Deutschen Reiches (VSWG 41, 1954), S. 20. — In der Folge wechseln aus stilistischen Gründen die Bezeichnungen „Landesherr“ und „Landesfürst“, wiewohl erstere für das 14. Jahrhundert zutreffender ist.

² O. B r u n n e r, Politik und Wirtschaft in den deutschen Territorien des Mittelalters (Vergangenheit und Gegenwart 27, 1937), S. 417.

³ Zum Problem insgesamt vgl. W. N e u m a n n, Landesfürst, Stadtherren und Städte Kärntens im 14. Jahrhundert (Stadt und Stadtherr im 14. Jahrhundert. Linz 1972), S. 325—344.

Erwerbung der Stadtherrschaft integrierender Bestandteil im Zuge der Ausbildung der Herrschaft über das ganze Land“ sei bzw. die „Bildung eines einheitlichen Handelsrechtes ... Voraussetzung für die vom Landesfürsten erstrebte Landeseinheit“⁴.

Recht anschaulich zeigt sich diese Entwicklung an der natürlich nicht zufälligen Zunahme landesfürstlicher Städte in der Steiermark. Während zu Beginn der habsburgischen Herrschaft noch von dreizehn Städten neun landesfürstlich waren, sind es am Ende des 15. Jahrhunderts achtzehn von einundzwanzig⁵.

Lange stand man den wirtschaftspolitischen Maßnahmen des Mittelalters verständnislos gegenüber. Dies zeigt die Behandlung des Themas bei F. K u r z zu Beginn des vorigen Jahrhunderts:⁶ Er nennt den Straßenzwang ein „ekelhaftes Bild“, spricht von seiner „häßlichen Gestalt“ und weist dem 18. Jahrhundert den „Ruhm“ zu, „den Handel im Innern und nach außen von so unwürdigen Fesseln des Mittelalters“ befreit zu haben⁷.

Eine allgemeine Neuorientierung der Geschichtsbetrachtung, wie sie etwa auch in der Bewertung des „Wahrheitsgehaltes“ mittelalterlicher Historiographie Platz griff, hat das Verständnis für die der mittelalterlichen Wirtschaft inhärente Vielgestaltigkeit gefördert und die damit zusammenhängende Problematik einer Schematisierung bewußt gemacht. A. L u s c h i n hat 1893 pragmatisch festgestellt: „Die Handelspolitik der österreichischen Herrscher sei von allem Anfang an das“ gewesen, „was sie *damals* sein konnte, *territoriale* Handelspolitik mit dem Ziele, den eigenen Untertanen auf Kosten der Fremden, den Nahverkehr auf Kosten des Fernverkehrs zu begünstigen“⁸. Noch differenzierter hat O. B r u n n e r auf die handelspolitischen Maßnahmen der Landesherren hingewiesen, die „nicht Teil eines geschlossenen handelspolitischen Systems“, sondern aus der jeweiligen politischen Struktur und Situation zu verstehen seien⁹. So scheinen die wirtschaftspolitischen Maßnahmen des Mittelalters eher zusammenhanglos und von den Notwendigkeiten des Augenblicks bestimmt, wobei fiskalische und politische Motive eng verknüpft sind.

U. D i r l m e i e r hat vor wenigen Jahren in einer umfangreichen

⁴ A. H o f f m a n n, Oberösterreich und sein Städtewesen (Die Städte Oberösterreichs = 1. Band des Österreichischen Städtebuches. Wien 1968), S. 48. — D e r s., Der oberösterreichische Städtebund im Mittelalter (JbOÖM 93, 1948), S. 134.

⁵ H. E b n e r, Das Städtewesen in der Steiermark am Ausgang des Mittelalters (Die Stadt am Ausgang des Mittelalters. Linz 1974), S. 314.

⁶ F. K u r z, Österreichs Handel in älteren Zeiten. Linz 1822.

⁷ K u r z, S. 32, 47 und 50 f.

⁸ A. L u s c h i n - E b e n g r e u t h, Die Handelspolitik der österreichischen Herrscher im Mittelalter (Almanach d. Kais. Akad. d. W. 43, 1893), S. 18.

⁹ B r u n n e r, S. 419 f.

Arbeit die Funktion der Städte und Märkte als Mittel der Konkurrenz von Trägern staatlicher Gewalt untersucht und dabei festgestellt, daß die fiskalischen Interessen der Landesherren durchaus mit „der allgemeinen übergeordneten Verpflichtung zur Gemeinnützigkeit“ vereinbar seien¹⁰. Diese Konkurrenz mußte sich naturgemäß dort besonders drastisch auswirken, wo die beiden Parteien machtpolitisch annähernd gleichwertig waren bzw. die Interessen des einen oder anderen sich der Ausbildung einer flächenhaft geschlossenen Landesherrschaft entgegenstellten. Ein Beispiel dafür bietet Salzburg, sowohl im Kampf gegen den Nachbarn im Nordwesten, Bayern, als auch gegen die Habsburger, wobei Abbau und Absatz zweier Haupthandelsgüter des Mittelalters, Salz und Eisen, eine ausschlaggebende Rolle spielen. Auch das Projekt Kaiser Karls IV., gegen die Monopolstellung Wiens und damit der Habsburger eine neue Handelsverbindung von Venedig über Böhmen nach Flandern zu schaffen, ist im Rahmen größerer, nicht allein wirtschaftlicher Zusammenhänge zu sehen. K. B l a s c h k e hat auf die Bedeutung einer Straßenverlegung in der gegen die bischöflich-naumburgischen Städte gerichteten Politik der Markgrafen von Meißen verwiesen¹¹.

Diese Politik beschränkte sich natürlich nicht auf Städte und Märkte, sondern erfaßte alle Bereiche des Landes, den hohen Adel, soweit noch vorhanden, ebenso wie die mächtigen Ministerialenfamilien¹².

Die Konflikte, die im folgenden dargelegt werden und nur eine Auswahl sind, wurzeln wesentlich in der spezifischen Verfassung des mittelalterlichen „Staates“ mit seinen sich überschneidenden Hoheitsbereichen. Städte und Märkte, die nicht der landesfürstlichen Herrschaft unterstanden, waren dem Druck, den Einschränkungen und Zwangsmaßnahmen des Landesherrn oder auch seiner Städte ausgesetzt. A. H o f f m a n n hat in der Privilegienpolitik des Landesfürsten für Oberösterreich zwei Tendenzen festgestellt: die Forderung der „inneren Landeseinheit“ und die Auseinandersetzung mit den grundherrlichen Gewalten¹³. Beides ergänzt sich und führt zwangsläufig zu einer Begünstigung der landesfürstlichen gegenüber patrimonialen Städten und Märkten, die H. E b n e r geradezu als „Symbol der selbständigen Stellung ihrer Stadtherren gegenüber dem Landesfürsten“ bezeichnete¹⁴. Ein Musterbeispiel

¹⁰ U. D i r l m e i e r, Mittelalterliche Hoheitsträger im wirtschaftlichen Wettbewerb (VSWG Bh. 51, 1966), S. 221.

¹¹ K. B l a s c h k e, Stadt und Stadtherr im sächsisch-lausitzischen Raum (Stadt und Stadtherr im 14. Jahrhundert. Linz 1972), S. 58.

¹² Vgl. O. S t o w a s s e r, Zur inneren Politik Herzog Albrechts III. von Österreich (MIÖG 41, 1926), S. 141—149.

¹³ A. H o f f m a n n, Landesherrschaft und Privilegienrechte in Österreich ob der Enns (JbLKNÖ 37, 1965/67), S. 87.

¹⁴ E b n e r, S. 331.

dafür ist die Auseinandersetzung zwischen dem landesfürstlichen Steyr und dem bischöflich-freisingsischen Waidhofen an der Ybbs¹⁵. Steyr hat 1287 das Handelsprivileg für Eisen und Holz erhalten. Seit der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts verstärkte sich der Druck auf Waidhofen. Entweder traf ein Verbot Waidhofen direkt¹⁶, oder es wurde, wie 1360, der landesfürstliche Burggraf in Steyr beauftragt, dafür zu sorgen, daß das Innerberger Eisen auf keiner anderen Straße als nach Steyr befördert werde¹⁷. Erst seit 1501 erlahmte der hartnäckige Widerstand Waidhofens¹⁸.

Auch der über zweihundert Jahre währende Kampf zwischen Freistadt und dem Markt Leonfelden setzt zu Ende des 14. Jahrhunderts ein¹⁹. Freistadt hat schon 1277 das Niederlagsrecht erhalten und kontrollierte den gesamten Salzhandel durch Oberösterreich nach Böhmen²⁰. Wie weit hier die Schaunberger, die zwischen 1216 und 1291 die Herrschaft Waxenberg, zu der Leonfelden gehörte, innehatten bzw. die Verpfändung der Herrschaft an die Wallseer von 1306 bis 1435 eine Rolle spielten, wäre zu untersuchen. Letztere scheinen tatsächlich die Leonfelder Interessen kräftig unterstützt zu haben. Jeden, der von den Freistädtern festgehalten wurde, nahmen sie in Schutz. Alle diesbezüglichen Prozesse fielen zugunsten Freistadts aus. Erst 1496 entschied König Maximilian, daß für bestimmte Waren auch der Weg über Leonfelden genommen werden könne²¹.

In diesem Zusammenhang sei auch auf Eferding hingewiesen, dessen Funktion in der Auseinandersetzung der Schaunberger mit den Habsburgern zu prüfen wäre. Es ist immerhin bemerkenswert, daß die Schaunberger 1367, also wenige Jahre vor dem Ausbruch ihres Kampfes mit den

Habsburgern um die Selbständigkeit ihres Territoriums, die Stadt vom Passauer Bischof käuflich erwerben²².

Zu den in der Literatur immer wieder genannten Beispielen für den Straßenzwang zählt das Privileg der landesfürstlichen Städte ob der Enns — und *nur* sie besitzen dieses Recht —, ihre Handelswaren über die Zeiring zu befördern²³.

1410 verbietet Herzog Ernst den Kirchdorfern, die bambergische Untertanen sind, Eisen und venezianische Waren über die den landesfürstlichen Städten vorbehaltenen Straßen zu führen²⁴. Diese Bevorzugung der landesfürstlichen Städte richtete sich aber nicht allein gegen die patrimonialen Städte und Märkte innerhalb des Landes, sondern insbesondere auch gegen die Kaufleute aus dem benachbarten Böhmen.

Zugunsten Wiens wurden dem salzburgischen Pettau Zügel angelegt. So erhielt das nur etwa dreißig Kilometer entfernte landesfürstliche Windischfeistritz 1339 das Privileg der Weinniederlage für alle von Pettau und dem Sanntal kommenden Weine; bezeichnend, daß das ebenfalls landesfürstliche Marburg von dieser Einschränkung ausgenommen blieb. Allerdings kam es schon 1342 in dieser Sache zu einem Vergleich der beiden Städte²⁵. 1368 forderte Herzog Albrecht III. die Städte ob der Enns auf, ihm zu berichten, ob die Pettauer Bürger die Berechtigung hätten, ihre Waren aus Italien über den Karst nach Ungarn zu führen; Wien und die steirischen Städte hätten darüber Beschwerde geführt, da dies „uns an unsern embttern und auch an unsern land und lewttten groß schad“ wäre²⁶. Dieses Motiv, so formelhaft es auch sein mag, schließt Pettau aus dem „Land“ und damit aus der Interessenssphäre des Landesherrn aus. Auf den für Pettau negativen Bescheid der oberösterreichischen Städte folgt die entsprechende Verfügung Herzog Albrechts. Wie rücksichtslos diese Situation ausgenützt wurde, läßt sich daraus erschließen, daß 1377 und ein zweitesmal 1378 die Herzoge Albrecht und Leopold die Pettauer in deren Weinfuhrrechten vor den landesfürstlichen Amtleuten schützen mußten²⁷. Daß das salzburgische Leibnitz trotz Ummauerungsrechtes von 1296 nicht Stadt wurde, führt H. Ebner auf den Gegensatz zwischen

²² O. Hageneder, Die Grafschaft Schaunberg (MOÖLA 5, 1957), S. 189—264, geht auf diese Fragestellung nicht ein.

²³ Hoffmann, Städtebund, S. 122. — 1370 und 1371 erhielten dieselben Städte das Recht, von Venedig herauf die Zeiringer Maut zu umgehen (OÖUB 8, n. 501, 508).

²⁴ F. Krones, Urkunden zur Geschichte des Landesfürstenthums, der Verwaltung und des Ständewesens der Steiermark von 1283—1411 (VHLSt 9, 1899) n. 531.

²⁵ H. Pirchegger, Geschichte der Steiermark 1282—1740. Graz 1942, S. 238 f. Ebner, S. 348.

²⁶ Kurz, Beilage II.

²⁷ J. v. Zahner, Steiermärkische Geschichtsblätter, 6, 1885, S. 57 f.

¹⁵ K. Gutkas, Das Städtewesen der österreichischen Donauländer und der Steiermark im 14. Jahrhundert (Stadt und Stadtherr im 14. Jahrhundert. Linz 1972), S. 240. — E. Schröckenfuchs, Das Eisenwesen in Waidhofen an der Ybbs bis zur Gegenreformation und die Gottesleichnamszeche. Phil. Diss. Wien 1966. — A. Zauner, Das Städtewesen im Land ob der Enns (Die Stadt am Ausgang des Mittelalters. Linz 1974), S. 112.

¹⁶ U. a. verbietet Herzog Albrecht III. 1372 den Waidhofenern den Handel mit venezianischen Waren (E. M. Lichnowsky, Geschichte des Hauses Habsburg IV. Wien 1839, Regestenhang von E. Birk, n. 1094).

¹⁷ Lichnowsky-Birk IV n. 197.

¹⁸ L. Bittner, Das Eisenwesen in Innerberg-Eisenerz bis zur Gründung der Innerberger Hauptgewerkschaft im Jahre 1625 (AÖG 89/II), S. 527. Bittner nennt S. 526 f. eine Reihe von Urkunden zum Schaden Waidhofens. — Kurz, S. 53, bemerkt im Zusammenhang mit der Förderung Steyrs „zum Nachtheil aller Nebenbuhler“, daß diese „doch ebenfalls Österreichische (!) Unterthanen waren“.

¹⁹ F. Kaindl, Der Kampf der Stadt Freistadt um ihr Straßenvorrecht. Phil. Diss. Wien 1961.

²⁰ Vgl. u. a. die landesfürstlichen Mandate aus den Jahren 1393, 1395 und 1398 (Lichnowsky-Birk IV n. 2358 und 2479 und V, Wien 1841, n. 237).

²¹ Zauner, S. 111.

Erzbischof und Landesherrn zurück²⁸. Zum Schaden des salzburgischen Friesach wurde das landesfürstliche Neumarkt im 15. Jahrhundert mit Niederlagsrechten ausgestattet²⁹.

Ebenfalls wechselhaft, aber anders als zu Salzburg, gestaltete sich das Verhältnis zu Bamberg. Alle Versuche des Kärntner Landesherrn — besonders im 13. Jahrhundert —, Villach in den Griff zu bekommen, scheiterten. Die Bischöfe vermochten ihre Rechte durch kluge Kompromisse im wesentlichen zu behaupten.

Wenden wir uns nun im Detail der Auseinandersetzung zweier Städte zu, die *ohne* nachweisbaren, unmittelbaren Eingriff des Landesherrn ausgetragen wurde. In vier Urkunden, die erste wurde am 24. November 1376, die letzte am 17. Jänner 1377 ausgestellt, bestätigen Kärntner Märkte den Bürgern der liechtensteinischen Stadt Murau, daß sie seit alters her mit ihren Waren von Venedig den Weg über Feldkirchen und den Zammelsberg benützt hätten und bisher nicht daran behindert worden seien; die Verzollung der Waren erfolge in Steindorf oder Tiffen und nicht in St. Veit³⁰. Aussteller dieser „Rechtshilfeurkunden“ sind Richter und Gemeinde von Feldkirchen und Straßburg, der Propst zu Gurk und Richter und Gemeinde des „offen Marktes zu Weitenfeld“³¹. Das Diktat der Urkunden ist weitgehend das gleiche. Die Feldkirchner nennt als Mautstätten für die Murauer Bürger Steindorf oder Tiffen, die übrigen drei Urkunden erwähnen nur Steindorf mit dem Vermerk, daß „dewselb maut ze Stayndorff dem Mawtner gen Sand Veit dient und allezeit geraicht wirt“. Schließlich weisen Straßburg, Weitenfeld und analog dazu der Gurker Propst darauf hin, daß die Steindorfer Maut „durch unsern gnedigen Heren des Bischof und auch durch der egenanten Murawer willen erdacht worden ist und erfunden“; Feldkirchen nennt als Initiator nur die Murauer. Es ist also eine gewisse Differenzierung im Text der Urkunden zwischen Feldkirchen einerseits und den drei Gurker Diplomen andererseits festzustellen. Weiters ist aus der Tatsache, daß der Propst von Gurk und nicht etwa ein Richter und die Bürgerschaft des Ortes ur-

²⁸ Ebner, S. 316.

²⁹ Kärntens gewerbliche Wirtschaft von der Vorzeit bis zur Gegenwart. Hrsg. v. d. Kammer der gewerblichen Wirtschaft f. Kärnten. Klagenfurt 1953 (Bearbeiter K. Dinkl age), S. 70.

³⁰ StLA in Graz, Nr. 3262 a (= MC X n. 817), 3264 b, 3264 c, 3264 d (= MC X n. 821). — K. Dinkl age, Geschichte des St. Veiter Wiesenmarktes und des Marktwesens der Herzogsstadt, St. Veit 1962, erwähnt S. 38 die Beurkundungen als Beweis für die überragende Stellung St. Veits, geht auf sie aber nicht näher ein. — Über die Tiffener Maut im 17. Jh. vgl. F. O. Roth, Von St. Veit an der Glan bis zur Landskroner Brücke (Carinthia I 165, 1975 = Festgabe Neumann), S. 301 ff.

³¹ Die chronologische Reihenfolge der Urkunden vom 11. (Straßburg), 16. (Gurk) und 17. (Weitenfeld) Jänner 1377 entspricht der geographischen Reihung der betreffenden Orte von Osten nach Westen.

kunden sowie aus der Bezeichnung Weitenfeld als „offenem“ Markt, die enge Bindung der beiden Gemeinwesen an das Domkapitel zu ersehen.

Ein knappes Vierteljahrhundert später flammte der Streit nochmals auf. Nun finden wir aber nur noch zwei Urkunden, die den Murauern zur Unterstützung ihrer Rechte ausgestellt wurden; immer vorausgesetzt, daß weitere Stücke nicht verlorengegangen sind. Am 16. Oktober 1400 urkunden Richter und Rat der Stadt Oberwölz über das uns schon bekannte Recht der Murauer Kaufleute, die herzogliche Maut in St. Veit umgehen zu dürfen³²; ähnlich auch der Richter und sechs Bürger, „die eldesten . . . zw Velchirchen“³³. Allerdings findet sich hier ein nicht unwesentlicher Zusatz: Die Murauer Bürger vermuten ihre Waren in Steindorf oder Tiffen, weil „ein vicztum in Kernden zw Sand Veit daz enpholhen hat und von derselbigen erber chawfflawt und purger wegen von Muraw da hin gegen Staindorff oder gen Tiffen die selbig huetmawt also gelegt worden ist und nye chainer gegen Sand Veit oder ferer genot worden ist mit seiner chawfmanenschaft von der mawt wegen . . .“.

Noch einmal bezeugen 1453 Jörg von Tiffen und andere, daß seit jeher Kaufmannswaren von Wölz, Murau, Grades, Straßburg, Gurk, Weitenfeld und dem Zammelsberg nach und von Italien gebracht und in Tiffen vermutet worden seien³⁴. 1489 befahl Friedrich III., daß alles Gurker Eisen durch St. Veit geführt werden müsse, entgegen der ein Jahr zuvor ergangenen Berechtigung, es über den Zammelsberg zu verfrachten; offenbar eine Folge St. Veiter Proteste³⁵. Und 1495 beklagen sich die St. Veiter Bürger bei König Maximilian wieder einmal darüber, daß „kaufmansgut durch das Gurkhtal und an der Traa ab wider alts herkomen noch gefuert wierdt, dadurch konigliche mayestet an irer gnaden camergut merklich abgang hat . . .“³⁶.

Welche Fragen und Vermutungen ergeben sich aus den durch die Urkunden dargelegten Fakten und welche Schlüsse lassen sich daraus ziehen?

Erstens haben wir hier einen Nachweis für die Bedeutung der Übergänge aus dem oberen Murtal in das Metnitz- und weiter in das Gurktal. Der Weg über den Zammelsberg erweist sich, noch dazu bei geringem Höhenunterschied, als kürzeste Verbindung aus dem Gurktal nach Feldkirchen, dem Anschlußpunkt zum „Schrägen Durchgang“ von Wien über

³² StLA in Graz, Nr. 4026 b; Regest bei Krones n. 552/1.

³³ StLA in Graz, Nr. 4029 a; Regest bei Krones n. 552/2.

³⁴ H. Staunig, Zur Geschichte des Marktes Metnitz in Kärnten vom Mittelalter bis 1848/1849. Phil. Diss. Wien 1971, S. 59. Von dieser Arbeit ist in Carinthia I 161, 1971 ein Auszug erschienen (S. 175—196).

³⁵ Dinkl age, Gewerbliche Wirtschaft, S. 54.

³⁶ Dinkl age, St. Veiter Wiesenmarkt, Beilage 17.

Judenburg und Villach nach Italien³⁷. Welchen Weg in das Gurktal die Murauer im 14. Jahrhundert wählten, ist ungewiß: den längeren, aber bequemer über die Flattnitz und das Glödnitztal nach Weitensfeld oder — und dies ist wahrscheinlicher — den kürzeren über Laßnitz und den Priewald in das Metnitztal und weiter über den Prekawasattel nach Straßburg. Ersterer ist sicher schon in der Römerzeit begangen gewesen, aber auch der Weg vom Priewaldkreuz durch den Teichlgraben nach Metnitz wird unter der Metnitzer Burg 1330 mit dem auf hohes Alter hinweisenden Namen „Rennweg“ bezeichnet³⁸. Dinklage spricht von der Einrichtung eines „Fernhandelsweges“ von Oberwölz über Murau, Straßburg und den Zammelsberg im frühen 15. Jahrhundert³⁹. Wahrscheinlich bestand diese Verbindung schon wesentlich länger. Die Karte zeigt das dichte Netz von Wegen und Saumpfadern zwischen Mur- und Gurktal, das die verkehrstechnische und mittelbar politische Bedeutung dieses Raumes unterstreicht. Kennzeichnend für die Priorität der Nord-Süd-Verbindungen ist die danach ausgerichtete Anlage des Marktes Weitensfeld⁴⁰.

Die Häufung von Edling-Orten entlang dieser Altwege ist nicht zufällig⁴¹. Wir finden ein Edling nördlich von Straßburg, eines südlich des Zammelsberges und ein drittes nördlich von Poitschach, kurz bevor die Straße die Gebirgsrandstufe durchschritten hat⁴². Sie alle hatten die Aufgabe, offenbar wichtige Straßenzüge zu schützen. Die Bezeichnung „Rennweg“ findet sich auch für Abschnitte der Zammelsbergstraße.

Seiner Lage im Schnittpunkt mehrerer Verkehrswege verdankt das liechtensteinische Murau seine Entstehung⁴³. Nach 1298 Stadt geworden, erlebte es insbesondere seit dem Ende des 15. und im 16. Jahrhundert durch den Eisenhandel eine Blütezeit⁴⁴.

³⁷ Früheste Nennung 1050–65 „Zomoltesperga“ (E. Kranzmayer, Ortsnamenbuch von Kärnten II, Klagenfurt 1958, S. 255).

³⁸ Staunig, S. 43. — Dieselbe Verfasserin nennt noch eine Reihe von Abzweigungen und Querverbindungen. Vgl. auch A. H. Schluga, Die Entwicklung der alten Straßen und Wege in Kärnten. Phil. Diss. Graz 1934, S. 191 ff., 209 und 222. Er hält den Zammelsberg vor allem als Transportweg des Hüttenberger Eisens für wichtig. — Die Bedeutung des Priewaldweges unterstreicht K. Kren, Die Kämpfe der Erzbischöfe Rudolf und Konrad IV. von Salzburg mit Albrecht von Österreich. Lehramts Hausarbeit, Graz 1932, S. 43 ff.

³⁹ Dinklage, Gewerbliche Wirtschaft, S. 54. — 1458 kam ein Vertrag zwischen Friedrich III. und dem Salzburger Erzbischof zustande, der die Einfuhr des Halleiner Salzes über Murau und den Priewald nach Friesach und weiter nach Süden gestattete (Dinklage, Gewerbliche Wirtschaft, S. 53).

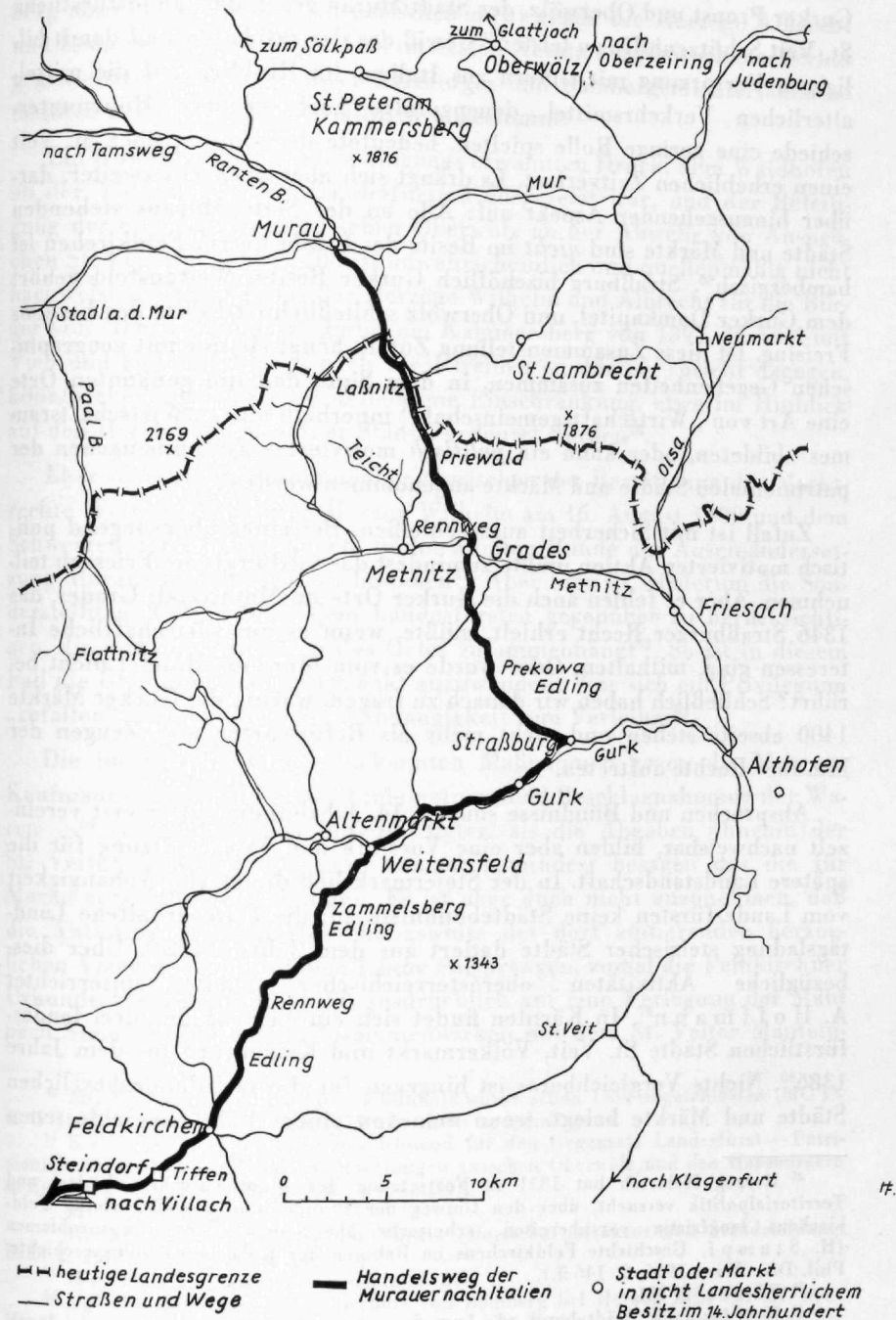
⁴⁰ Schluga, S. 209.

⁴¹ Österreichische Karte 1:50.000, Nr. 185 (Straßburg) und 159 (Murau).

⁴² Alle bei Kranzmayer II, S. 59.

⁴³ F. Popelka, Murau im Mittelalter (ZHVSt., Sdbd. 3, 1957), S. 40 ff. — H. Ebner, in: Kunstdenkmäler des Gerichtsbezirkes Murau. Wien 1964, S. 311–322, mit ausführlicher Bibliographie. — R. Brodschil, Geschichtlicher Führer durch den Bezirk Murau, 1971.

⁴⁴ F. Tremel, Die Niederlage der Stadt Murau 1490–1740. Ein Beitrag zur Handelsgeschichte Süddeutschlands (VSWG 36, 1943), S. 33 f.



Welches Interesse hatten Feldkirchen, Straßburg, Weitensfeld, der Gurker Propst und Oberwölz, der Stadt Murau gegen das landesfürstliche St. Veit Schützenhilfe zu leisten? Gewiß das der rascheren und damit billigeren Versorgung mit Gütern aus Italien. Im Hinblick auf die mittelalterlichen Verkehrsmittel, denenzufolge auch größere Höhenunterschiede eine geringe Rolle spielten, bedeutete der Umweg über St. Veit einen erheblichen Zeitverlust. Es drängt sich aber auch ein zweiter, darüber hinausgehender Aspekt auf: Alle an der Seite Muraus stehenden Städte und Märkte sind *nicht* im Besitz des Landesherrn. Feldkirchen ist bambergisch⁴⁵, Straßburg bischöflich Gurker Besitz, Weitensfeld gehört dem Gurker Domkapitel, und Oberwölz schließlich ist Besitz des Bistums Freising. Ist diese Zusammenstellung Zufall, hängt sie nur mit geographischen Gegebenheiten zusammen, in dem Sinn, daß die genannten Orte eine Art von „Wirtschaftsgemeinschaft“ innerhalb eines „Wirtschaftsraumes“ bildeten, oder kann ein *politisch* motiviertes Zusammengehen der patrimonialen Städte und Märkte angenommen werden?

Zufall ist mit Sicherheit auszuschließen. Bei einer überwiegend politisch motivierten Aktion müßte zumindest das salzburgische Friesach teilnehmen. Aber es fehlen auch die Gurker Orte im Metnitztal; Grades, das 1346 Straßburger Recht erhielt, müßte, wenn es um wirtschaftliche Interessen ging, mithalten. Oder wurde es vom Murauer Handel nicht berührt? Schließlich haben wir danach zu fragen, warum die Gurker Märkte 1400 abseits stehen und nicht mehr als Befürworter und Zeugen der Murauer Rechte auftreten.

Abreden und Bündnisse sind im 14. Jahrhundert zwar erst vereinzelt nachweisbar, bilden aber eine Vorstufe und Voraussetzung für die spätere Landstandschaft. In der Steiermark ließ die starke Abhängigkeit vom Landesfürsten keine Städtebündnisse zu; die erste erhaltene Landtagsladung steirischer Städte datiert aus dem Jahre 1412⁴⁶. Über diesbezügliche Aktivitäten oberösterreichischer Städte unterrichtet A. Hoffmann⁴⁷. In Kärnten findet sich ein Vertrag der drei landesfürstlichen Städte St. Veit, Völkermarkt und Klagenfurt aus dem Jahre 1386⁴⁸. Nichts Vergleichbares ist hingegen für die nichtlandesherrlichen Städte und Märkte belegt, wenn man von einem 1376 abgeschlossenen

⁴⁵ Herzog Heinrich hat 1311 in Fortsetzung der spanheimischen Städte- und Territorialpolitik versucht, über den Umweg der Pfandnahme die Erwerbung Feldkirchens langfristig vorzubereiten, scheiterte aber an Finanzierungsproblemen (H. Stumpf, Geschichte Feldkirchens im Rahmen der Kärntner Landesgeschichte. Phil. Diss. Wien 1966, S. 146 ff.).

⁴⁶ Ebner, S. 331.

⁴⁷ Hoffmann, Städtebund, wie Anm. 5.

⁴⁸ MC X n. 933.

Vertrag zwischen dem Salzburger Erzbischof und dem Bischof von Bamberg absieht, der jedoch ausdrücklich nicht gegen die Herzöge Albrecht und Leopold gerichtet ist⁴⁹. Das im ersten Absatz ausgesprochene Verbot gegenseitiger Pfändung durch Salzburger und Bamberger Untertanen ist deutlich auf städtische Verhältnisse abgestimmt.

Ein Konnex zwischen dem eingangs erwähnten Druck, dem Waidhofen an der Ybbs durch den Landesfürsten ausgesetzt war, und der Beteiligung des ebenfalls freisingischen Oberwölz an der Abwehr von Ansprüchen St. Veits im Jahre 1400 ist unwahrscheinlich und quellenmäßig nicht nachweisbar. Das Privileg der Herzöge Wilhelm und Albrecht für die Bürger von Oberwölz und St. Peter am Kammersberg von 1397, Handel mit Vieh und anderen Waren nach Tirol treiben zu dürfen, spricht dagegen, könnte aber auch als eine unliebsame Einschränkung, etwa im Hinblick auf den Handel der Kärntner Städte, gedeutet werden⁵⁰.

Eher scheint ein Zusammenhang zwischen der Bestätigung der Marktrechte Weitensfelds durch Herzog Wilhelm am 16. August 1400 und dem Schweigen der Gurker Märkte in der zweiten Runde der Auseinandersetzung Muraus mit St. Veit zu bestehen⁵¹. Aber hier ist wiederum die Sonderstellung Weitensfelds dem Landesfürsten gegenüber zu berücksichtigen, die mit den Anfängen des Ortes zusammenhängt⁵². So ist in diesem Fall die Gleichung nur beschränkt anzuwenden: Wer sich ein Privilegium „gefallen“ läßt, begibt sich in Abhängigkeit zum Verleiher⁵³.

Die im einzelnen nicht bekannten Maßnahmen gegen die Murauer Kaufmannschaft — in erster Linie naturgemäß Beschlagnahme der Waren —⁵⁴ scheinen um so unberechtigter, als die Abgaben ohnehin der St. Veiter Hauptmaut zugute kamen; zumindest besagen das die für Murau sprechenden Urkunden. Es ist aber doch nicht anzunehmen, daß die Aktionen St. Veits beziehungsweise des dort amtierenden herzoglichen Vizedoms einer bloßen Laune entsprangen, zumal die Feldkirchner Urkunde aus dem Jahre 1400 ausdrücklich auf eine Verlegung der Maut nach Steindorf/Tiffen im Zusammenwirken mit dem St. Veiter Mautein-

⁴⁹ MC X n. 812. — Ein ähnliches Bündnis wurde schon 1334 abgeschlossen (MC IX n. 657). Ein Zusammenhang mit 1379 bzw. 1335 ist naheliegend.

⁵⁰ Krones n. 378. Recht bezeichnend für den Gegensatz Landesfürst — Patrimoniale Stadt sind die Auseinandersetzungen zwischen Oberwölz und den Habsburgern zu Ende des 15. Jahrhunderts (Ebner, S. 334).

⁵¹ MC X n. 1050.

⁵² H. Knittler, Städte und Märkte (Herrschaftsstruktur und Ständebildung. Band 2, 1973), S. 101, Anm. 54.

⁵³ Hoffmann, Landesherrschaft, S. 80.

⁵⁴ Vgl. die Beschwerde des Bischofs von Bamberg bei Herzog Albrecht III. über Mautforderungen des herzoglichen Vizedoms zu St. Veit an die Villacher Bürger für Waren, die sie über den Katschberg (!) führen (MC X n. 994).

nehmer hinweist. Offenbar war die Verlegung doch mit Verlusten für St. Veit verbunden, weniger für den Säckel des Landesherrn als für jenen der Bürger. Vielleicht ist eine Ursache auch in Selbständigkeitsbestrebungen der Steindorf/Tiffener Maut zu suchen.

Wie keine andere landesherrliche Einnahmequelle wurden Maut und Münze von St. Veit immer wieder verpfändet. Besonders „erfolgreich“ in diesem Sinne betätigte sich der „König“-Herzog Heinrich, aber auch die Habsburger setzten diese Art der Schuldentilgung fort. Keine andere Stadt Kärntens hat aber auch nach 1355 ihre Rechte so oft bestätigt bekommen wie St. Veit⁵⁵. W. Neumann hat betont, daß seit der Belehnung der Habsburger mit Kärnten auch die Städte des Landes in eine neue Entwicklungsphase treten. Das Übergewicht der landesfürstlichen Städte wird deutlicher. Dennoch dauert der Widerstand Salzburgs und Bamberg noch zwei Jahrhunderte an. Erst 1535 wurde durch Vergleiche der beiden Bistümer mit Erzherzog Ferdinand auch deren Besitz der Hoheit des Landesfürsten unterworfen⁵⁶.

Mit der Förderung der landesfürstlichen Städte scheint eine stärkere Betonung der herzoglichen Gerichtsrechte einherzugehen; dies zeigt ein Vergleich der Bestätigungen des St. Veiter Stadtrechtes von 1295 und 1308 mit der von 1338. Letztere nennt zum Unterschied von den übrigen ausdrücklich den landesfürstlichen Vizedom, der über „unser richter, mautter, müntzer, amman und zoller“ Recht sprechen soll⁵⁷.

Aus der langen Reihe der Privilegien, die St. Veit erhielt, erweckt im Zusammenhang mit Murau jenes Aufmerksamkeit, das der Stadt wegen erlittener Brandschäden eine auf zwei Jahre befristete Mautfreiheit in allen habsburgischen Ländern gewährt⁵⁸. Diese Frist lief am 10. November 1374 ab. Vierzehn Tage später schon urkundet Feldkirchen für Murau! Offenbar suchten die St. Veiter sich an den Murauer Kaufleuten schadlos zu halten, obgleich sie 1375 — allerdings bis auf Widerruf — freien Vieh- und Getreidehandel nach Friaul und in die landesfürstlichen Städte bestätigt erhalten hatten⁵⁹.

Aus dem Jahre 1399 datiert das Eisenniederlagsrecht der Stadt Sankt Veit, das in erster Linie gegen das salzburgische Althofen gerichtet war⁶⁰. Gab es deswegen schon vorher heftige Auseinandersetzungen, so wurden

diese nun nach der eindeutigen Stellungnahme des Landesherrn um so erbitterter⁶¹. Gegen dieses Privileg liefen nicht nur Salzburg und Bamberg Sturm, auch das landesfürstliche Klagenfurt leistete Widerstand. Zusammenhänge mit der Verfrachtung von Eisen durch Murauer Kaufleute und damit mit dem kein volles Jahr später einsetzenden zweiten Versuch St. Veits, den Murauer Handel zu stören, sind nicht auszuschließen. Ein Dokument mehr für Interessengemeinschaft landesfürstlicher Städte, auch über den engeren Landesbereich hinaus, ist die 1406 erfolgte Verständigung St. Veits mit Judenburg bezüglich des Eisenhandels⁶².

Zuletzt noch ein Wort über die Stadtherren von Murau, die Liechtensteiner. Alles deutet auf ein ungetrübtes, gutes Verhältnis zu den Landesherrn im behandelten Zeitraum hin. 1371 erwarb Rudolf Otto von Liechtenstein zu Murau das Kärntner Marschallamt und Treffen als landesfürstliche Lehen; 1379 folgte ihm darin sein Sohn Ulrich, der 1377 zusammen mit seinem Bruder Friedrich am Kreuzzug Albrechts III. gegen die Preußen teilgenommen hatte⁶³. 1357, 1360 und 1366 hatten die Liechtensteiner von den jeweiligen Landesherrn eine Bestätigung ihrer Bergbauprivilegien im Landgericht Murau erhalten⁶⁴. 1401 allerdings führte zunehmende Verschuldung des jüngsten der Söhne Rudolf Ottos zur Verpfändung eines Teiles der Stadt Murau an die Stubenberger⁶⁵. Vielleicht ist das Fehlen einer landesfürstlichen Entscheidung im Wirtschaftskrieg zwischen Murau und St. Veit auch darin begründet, daß den Herzögen zwar ihre Stadt gewiß näher lag als die Interessen der Murauer Bürger, sie andererseits aber durch eine Erklärung zugunsten St. Veits das oben geschilderte gute Einvernehmen mit den Liechtensteinern nicht aufs Spiel setzen wollten; Beweis für die Kunst des „Dis-simulierens“, wie sie von den Habsburgern dann im 16. Jahrhundert meisterhaft geübt wurde?

Ähnlich in der Form der Austragung stellt sich ein Streit zwischen den Städten Radkersburg und Marburg zu Ende des 14. Jahrhunderts dar⁶⁶. Anders als bei St. Veit und Murau haben wir es hier mit zwei landesfürstlichen Städten zu tun, so daß eine Konkurrenz übergeordneter Hoheitsbereiche von vornherein nicht zu erwarten war. Kurz der Sachverhalt: Marburg sperrt den Weinhandel der Radkersburger beziehungsweise deren Kärntner Abnehmer über den Radlpaß, um sie zur Verzol-

⁵⁵ Neumann, S. 341 und 329. — Vgl. auch die im allgemeinen kritisch beurteilte zweibändige Arbeit von E. K. Winter: Rudolf IV. von Österreich. Wien 1934, 1936. II, S. 81—130.

⁵⁶ M. Wutte, Zur Geschichte Kärntens in den ersten zwei Jahrhunderten habsburgischer Herrschaft (Carinthia I, 125, 1935), S. 57.

⁵⁷ MC X n. 90. — Vgl. Dinklage, St. Veiter Wiesenmarkt, S. 23 f.

⁵⁸ MC X n. 787.

⁵⁹ MC X n. 799.

⁶⁰ MC X n. 1045.

⁶¹ Vgl. Dinklage, Gewerbliche Wirtschaft, S. 70—73.

⁶² MC X n. 1088.

⁶³ MC X n. 738 und 857. — Siehe auch F. Zub, Beiträge zur Genealogie und Geschichte der steirischen Liechtensteine (VHLSt 15, 1902), S. 30.

⁶⁴ Zub, S. 28 ff.

⁶⁵ Zub, S. 31.

⁶⁶ Einige Zeilen darüber bei Pirchegger, S. 242.

lung und Niederlage in Marburg zu zwingen. Eine solche Maßnahme mußte natürlich zur Verteuerung der untersteirischen Weine führen.

1389 teilt Hartnid von Liechtenstein, damaliger Hauptmann in Steier, der Stadt Radkersburg mit, sein Schwager, „der Tybeiner“, lasse bitten, die Weine, die von Friedau über den Radel geführt werden, mit ihrem Siegel zu versehen, um sie gegen Beschlagnahme zu sichern⁶⁷. Ist hier schon ein Grund für das spätere Vorgehen der Marburger zu suchen? Daß Haug von Tibein/Duino — er starb 1390 — ein Interesse an der ungehinderten Benützung des Radlpasses hatte, erhellt daraus, daß er zur fraglichen Zeit im Pfandbesitz von Windischgraz und Eibiswald war. Das Beispiel mag Schule gemacht haben: Umgehung der Maut in Marburg mit Hilfe des offenbar „billigeren“ Radkersburger Siegels, das zur Befahrung des Radls berechnete. Dagegen wehrten sich die Marburger mit Recht. Dazu kam, daß die meisten Klöster und Stifte Kärntens das Privileg der mautfreien Einfuhr ihrer Weine besaßen — natürlich nur zum eigenen Gebrauch; der Bischof von Gurk hatte dieses Privileg 1371 erhalten⁶⁸. Dies entzog gerade den Marburgern einen Teil ihrer Einkünfte, abgesehen davon, daß die einschränkende Bestimmung regelmäßig mißachtet wurde und dieser Wein, weil er preiswerter verkauft werden konnte, den eigenen Absatz schmälerte.

Anfang 1391 beauftragte Herzog Albrecht III. den Liechtensteiner, die Beschwerden der Bürger zu Radkersburg zu untersuchen⁶⁹. Kurze Zeit später schon beginnen die Radkersburger Gutachten der mit ihnen in Handelsverbindung stehenden Städte und Märkte zu sammeln. Das salzburgische Friesach urkundet zuerst, zwei Tage später Villach, und in Tagesabständen folgen Klagenfurt, Völkermarkt und das bambergische Hohenmauthen⁷⁰. Nach einem Monat kommen Wolfsberg und St. Leonhard, beide ebenfalls in Bamberger Besitz, nach⁷¹. Alle bestätigen in sinngemäß gleichen Urkunden, den in Luttenberg oder Radkersburg erworbenen Wein seit jeher über den Radlpaß transportiert zu haben. Die Reihenfolge der Beurkundungen läßt deutlich den Weg des Boten erkennen; zwischen Hohenmauthen und Wolfsberg hat er offensichtlich einen kurzen „Heimaturlaub“ eingeschoben.

Außer dieser Reihenfolge sucht man vergeblich nach einem System,

⁶⁷ StLA in Graz, Nr. 3670 a.

⁶⁸ Dinklage, Gewerbliche Wirtschaft, S. 75.

⁶⁹ I. C. Hofrichter, Die Privilegien der ... Stadt Radkersburg ..., Radkersburg 1842, Nr. 13.

⁷⁰ StLA in Graz, Nr. 3723 c (1391 III 7, —), 3723 b (1391 III 9, —), 3723 d (1391 III 10, —) = MC X n. 970 mit Erwähnung der vier übrigen Kärntner Urkunden, MC X n. 971 (1391 III 11, —) und 3723 e (1391 III 12, —).

⁷¹ StLA in Graz, Nr. 3724 d und 3724 e (1391 IV 18, — und IV 22, —).

einer geographisch-räumlich oder stadtherrschaftlich bestimmten Ordnung. Von den landesfürstlichen Städten fehlen St. Veit und Bleiburg⁷², vollständig fehlen die Gurker Orte, von den bambergischen vermißt man Feldkirchen und Griffen. An Verlust von Urkunden ist bei der erwähnten knappen Reihung nicht zu denken. Es bleibt nur eine Erklärung: Der übrige Teil des Ostkärntner Versorgungsbereiches, d. h. jene Orte, die sich nicht für Radkersburg engagierten, wurden von Marburg beliefert oder auch — als Konterbande — von den geistlichen Weingütern in der Untersteiermark. Hinsichtlich Wolfsberg und St. Leonhard im oberen Lavanttal möchte man eher die Übergänge der Koralm, etwa die Weinebene, als Versorgungswege erwarten. Für Reichenfels ist ein Befehl Herzog Albrechts von 1392 erhalten, in dem er den steirischen Landeshauptmann für die unbehelligte Zufuhr von Wein über die Alm nach Reichenfels verantwortlich macht⁷³.

Aus der Reihe der die Ansprüche Radkersburgs unterstützenden Urkunden fällt die letzte, da sie eine Einzelperson zum Aussteller hat: Dietrich den „Pierrer“. Auch er bezeugt, von seinen „vodern und eltern“ nie gehört zu haben, daß die Straße über den Radl den Radkersburgern oder Kärntnern verboten sei⁷⁴. Der Aussteller entstammt einer bekannten Leobner Bürgerfamilie und wird 1368 als Landschreiber in Steier genannt⁷⁵. Nach ihm besaß Paul Ramung dieses Amt und am 18. Juni 1391 wird Ulrich von Reicheneck als Landschreiber erwähnt⁷⁶. Dietrich dem Pierer wird man kaum persönliches Interesse an den Weinfuhren über den Radl nachsagen können; wahrscheinlicher ist, daß zwischen April und November 1391 über eine Schlichtung des Streites verhandelt wurde und der Landesfürst von seinem einstigen und ältesten noch lebenden Landschreiber ein Gutachten forderte⁷⁷. Erhärtet wird diese Annahme dadurch, daß Herzog Albrecht im Sommer 1391 in Graz weilte, um — einen Straßenzwang zugunsten Voitsbergs zu bestätigen⁷⁸!

Zusammenfassend ist festzustellen: Das Beispiel Radkersburg zeigt, wie sich eine landesfürstliche Stadt in der Auseinandersetzung mit einer zweiten landesfürstlichen Stadt der Hilfe patrimonialer Städte und Märkte

⁷² 1424 erhielt die Stadt Bleiburg von Herzog Friedrich die Erlaubnis, jährlich eine bestimmte Menge Wein mautfrei durch Marburg zu führen (Dinklage, Gewerbliche Wirtschaft, S. 74).

⁷³ Dinklage, Gewerbliche Wirtschaft, S. 56.

⁷⁴ StLA in Graz, Nr. 3735 f.

⁷⁵ A. Luschn-Ebengreuth, Materialien zur Geschichte des Behördenwesens und der Verwaltung in Steiermark (VHLSt 8, 1898), S. 8.

⁷⁶ Luschn, Materialien, S. 8 und Nr. 47.

⁷⁷ Luschn, Materialien, S. 47, betont, daß sich die Amtstätigkeit des Landschreibers vor allem auf die landesfürstlichen Städte und Märkte erstreckte.

⁷⁸ Luschn, Materialien, Nr. 47. — A. v. Muchar, Geschichte des Herzogthums Steiermark, VII, Graz 1864, S. 43.

Zur Karte: Tiffen war Besitz Aquilejas und kam erst in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts in habsburgische Hand. Neumarkt war während des 14. Jahrhunderts zumeist an Salzburg verpfändet.

⁸¹ Pirchegger, S. 231.