Sonderbände der Zeitschrift des Historischen Vereines für Steiermark 14 (1967)

Probleme der Verkehrsgeschichte der Steiermark vor dem Eisenbahnbau

Von ANTON ADALBERT KLEIN

Bei der 16. Versammlung Deutscher Historiker im Jahre 1927 in Graz wurden im Rahmen der Konferenz der Vertreter landesgeschichtlicher Publikationsinstitute im Anschluß an ein Referat „Über die Notwendigkeit einer verkehrsgeschichtlichen Erforschung des Mittelalters"[1] die verschiedenen Möglichkeiten, den verkehrsgeschichtlichen Stoff der archivalischen Überlieferung zu heben, erörtert. Dabei zeigte sich, daß die verkehrsgeschichtliche Forschung noch in den Anfängen steckte und erst darum bemüht war, methodische Wege dafür zu finden und diese in ein wissenschaftliches System zu bringen. Die wenigen vorhandenen Vorarbeiten waren noch nicht Allgemeingut geworden. Aber als besonders fruchtbar für die Zukunft erwies sich der bei der Diskussion wiederholt vertretene Standpunkt, daß der gesamte aus den Quellen zu erschließende Verkehr zu Wasser und zu Land in landschaftlicher Gliederung vorgeführt werden solle und daß daher die Aufmerksamkeit der landesgeschichtlichen Forschung darauf zu lenken sei.

Prüft man heute, vierzig Jahre später, welche Fortschritte die verkehrsgeschichtliche Erforschung der Steiermark inzwischen erzielt hat, so kann mit Genugtuung festgestellt werden, daß diese ganz bedeutend sind. Denn es wurden nicht nur grundlegende Probleme der Verkehrsgeschichte des Mittelalters allein, sondern auch solche der folgenden Zeiten bis an die Schwelle der Gegenwart geklärt. Es ist das das Verdienst einer Reihe von Forschern, aber einen wesentlichen Anteil daran hat unser Jubilar Ferdinand Tremel[2]. Während in der 16. Versammlung Deutscher Historiker zu Graz die „Betrachtung der beherrschenden Rolle, die der Verkehr (Handels-, Personen-, Brief-,

[1] Bericht über die 16. Versammlung Deutscher Historiker in Graz vom 19. bis 23. September 1927. Graz 1928. S. 35 ff.

[2] Siehe das Schriftenverzeichnis in der Zeitschrift des Histor. Vereines für Steiermark, LIII. Jg., 1. Teil (1962), S. 4 ff.

Botenverkehr von Ort zu Ort) bei der Nachrichtenübermittlung an die Geschichtsschreiber gespielt hat"[3], im Vordergrund gestanden war, zog Tremel den Rahmen auf Grund der Erschließung neuer wichtiger Quellen zur Wirtschaftsgeschichte der Steiermark viel weiter, indem er die verkehrsgeschichtliche Erfassung des Landes im Zusammenhang mit der Handelsgeschichte und der Wirtschaftsgeschichte überhaupt betrieb. Diese Verbindung liefert auch den Schlüssel zu Tremels wissenschaftlichen Ergebnissen. Besonders gut kommt sie in der Bearbeitung des von Tremel herausgegebenen „Handelsbuches des Judenburger Kaufmannes Clemens Körbler (1526 bis 1548)"[4] zum Ausdruck. Bis vor kurzem war diese in Privatbesitz befindliche Handschrift noch völlig unbekannt.

Durch ihre Herausgabe erschloß Tremel eine der wichtigsten Quellen zur österreichischen Handelsgeschichte der Forschung; denn Österreich ist an Quellen zur Handelsgeschichte des Spätmittelalters und der frühen Neuzeit arm. Durch diese Veröffentlichung wurden vor allem die große historische Bedeutung Judenburgs als Handelsmetropole und ebenso die der „Venedigerstraße", an der sie lag und die bis zum Beginn der Neuzeit die wichtigste Handels- und Verkehrslinie des östlichen Österreich bildete, ins volle Licht gerückt. Die Beziehungen Judenburgs zu Venedig, der „Königin der Meere", im Mittelalter hat schon Fritz Popelka in geradezu klassischer Form dargestellt[5]. Die bevorzugte Stellung der Judenburger Kaufleute in der deutschen Kaufmannsherberge Fondaco dei Tedeschi in Venedig bewies, welch große Bedeutung die Dogenrepublik ihren Handelsbeziehungen zu Judenburg beimaß. Venedig aber war im Mittelalter Ausgangspunkt des gesamten Handels, der durch die Ostalpen nach Oberdeutschland, in die Sudetenländer, nach Polen und Ungarn ging. Diesem Handel dienten zahlreiche Straßen, aber auch unzählige Saumpfade im Hochgebirge und die schiffbaren Flüsse. Die Steiermark wurde damals von zwei Welthandelsstraßen durchquert[6]. Die eine war die bereits genannte Venediger- oder Italienstraße, die bei Neumarkt steirischen Boden betrat, über Scheifling, Judenburg, Leoben, Bruck zum Semmering verlief und über diesen nach Wiener Neustadt und Wien führte. In die Venedigerstraße mündete eine Reihe anderer wichtiger Straßen: bei Judenburg ein Zweig der von Aussee kommenden Salzstraße, bei Leoben die Eisenstraße vom Erzberg, bei Bruck die dem Mittellauf der Mur folgende Verbindung mit dem steirischen Unterland und bei Kapfenberg die Straße über den Seeberg, die nach Krems an der Donau führte, und Wiener Neustadt war Knotenpunkt einiger wichtiger Straßen. Die zweite große Handelsstraße der Steiermark kam von der Lagunenstadt beziehungsweise von deren Nebenbuhlerin Triest über Laibach nach Cilli und zog über Windischfeistritz nach Pettau und von dort einerseits nach Ungarn und anderseits, dem Alpenostrand folgend, nach Wiener Neustadt und Wien. Für die Mittelsteiermark war auch die Straße von Judenburg über das Gaberl nach Voitsberg mit dem Anschluß nach Graz oder in das Kainachtal von Bedeutung. Keine geringe Rolle spielte in diesem Raum die Verbindungslinie Graz—Ehrenhausen—Platsch—Marburg—Laibach, die mit ihrer Fortsetzung nach Norden, der mittleren Mur, bei Bruck Anschluß an die Venedigerstraße fand. Die wichtigsten Verbindungen zwischen dem Westen und dem Osten stellten die drei schiffbaren Flüsse her: Mur, Drau und Save.

Die beherrschende Rolle Venedigs im damaligen österreichischen Transithandel kommt auch darin zum Ausdruck, daß noch zwei weitere Handelsstraßen die Ländergruppe Steiermark, Kärnten, Krain und Küstenland, die man mit der Bezeichnung „Innerösterreich" zusammenfaßt und die auch ein zusammenhängendes Wirtschaftsgebiet bildeten[7], mit der Lagunenstadt verbanden. Die eine von ihnen, die „Obere Straße", zog durch das obere Tagliamentotal über den Plöckenpaß nach Kärnten, durchquerte dieses auf dem Weg Mauten—Gailberg—Oberdrauburg—Heiligenblut, um es über den Heiligenbluter Tauern wieder zu verlassen und die Stadt Salzburg als Endpunkt zu erreichen. Der zweite Straßenzug, die „Untere Straße", folgte der bekannten Venedigerstraße bis Villach, wandte sich aber dann nach Spittal an der Drau und über Gmünd—Kremsbrücke—Katschberg in den Lungau und endete gleichfalls bei der Stadt Salzburg, die zum Ausfallstor des venezianisch-innerösterreichischen Fernhandels nach Süddeutschland (Oberdeutschland) wurde. Es ist für die mittelalterlichen Verkehrsverhältnisse bezeichnend, daß die wichtigsten Gebirgsübergänge dieser beiden Straßen, der Heiligenbluter Tauern und der Radstädter Tauern, nur für Saumtiere gangbar waren; über den letzteren wurde erst im Jahre 1519 eine Fahrstraße gebaut. Das wichtigste Transportmittel im

[3] Bericht wie Nr. 1, S. 35.

[4] Beiträge zur Erforschung steirischer Geschichtsquellen, herausgegeben v. Histor. Verein für Steiermark, XLVII. Heft (Neue Folge XV. H.), Graz 1960. 127 S.

[5] Judenburg und Venedig im Mittelalter. In: Verklungene Steiermark. Graz 1948. S 208 ff.

[6] Popelka, a. a. O., S. 208; Tremel, in der Einleitung zum „Handelsbuch" Körblers, S. XXXI ff., ferner derselbe im „Heimatatlas der Steiermark": „Der Handel der Steiermark im 16. Jahrhundert" samt Erläuterungen.

[7] Tremel, Der Frühkapitalismus in Innerösterreich. Graz 1954.

Mittelalter war eben das Saumpferd, und der Mensch spielte daneben als Lastträger eine heute kaum vorstellbar große Rolle[8]. Das hing aber in erster Linie mit dem schlechten Zustand der Verkehrslinien im Mittelalter zusammen. In der Entwicklung des Verkehrswesens brachte das Mittelalter gegenüber dem römischen Altertum einen bedeutenden Rückschritt, insbesondere in unseren Gegenden. „Aufgebaut auf uralten Pfaden, hervorgegangen aus den Forderungen einer einheitlichen Staatsverwaltung, im einzelnen angepaßt den örtlichen Bedürfnissen, abgestuft in der Ausführung nach ihrer Verkehrsbedeutung, der Natur abgerungen mit allen zur Verfügung stehenden technischen Hilfsmitteln, hatten die römischen Straßen aber auch alle Vorbedingungen für dauernden Wert[9]."

Das Mittelalter übernahm die alten Römerstraßen und benützte sie weiter, unternahm aber nichts zu ihrer Erhaltung. Denn die Entwicklung des Verkehrs erfolgte jetzt nach neuen Gesichtspunkten. Die Verkehrsbedürfnisse staatspolitischer Art traten zurück und machten wirtschaftlichen Erwägungen Platz, die mit der Entwicklung der Städte und Märkte eng zusammenhingen. Dies führte zu einer Verdichtung des ehemaligen römischen Straßennetzes. Aber trotzdem der Verkehr sich immer kräftiger entwickelte, blieben die Verkehrswege im alten unzulänglichen Zustand. Die Diskrepanz zwischen ihrem mangelhaften technischen Zustand und dem Verkehrszweck, den sie zu erfüllen hatten, ist für die Straßen des Mittelalters charakteristisch. Auf dem Gebiet des Straßenwesens blieb das „Mittelalter" über seine eigentliche Ära hinaus bestehen. Die Römer hatten jede Verkehrslinie so technisch ausgestaltet, wie es ihrer Verkehrsbedeutung entsprach, und waren dabei vom Erdweg über die Schotterstraße bis zur gepflasterten und gemauerten Straße gelangt. Das Mittelalter kannte mit wenigen Ausnahmen nur die Erdwege, und an deren Beschotterung wurde so wenig gedacht, daß diese in neuerer Zeit erst wieder entdeckt werden mußte[10]. Vielfach verlief

[8] Über die „Säumer" Tremel in: „Murau als Handelsplatz in der frühen Neuzeit" (Zeitschrift des Histor. Vereines für Steiermark, Sonderband 3 [1957], S. 56 ff., insbesondere S. 75 f.).

[9] Alois Pendl, Die Entwicklung des Verkehrswesens in der Steiermark (Das Joanneum, Band 4 [1941], S. 117 ff., insbesondere S. 125).

[10] A. a. O., S. 127 f.

noch am Beginn des 18. Jahrhunderts die Oberfläche der Straße in gleicher Höhe wie das sie umgebende Gelände. Vom Altertum übernahm hingegen das Mittelalter die starken Steigungen und wendete sie auch im Hügelland an. Ebenso charakteristisch für die ältere Zeit sind die auf das Mittelalter zurückreichenden Beschränkungen des Handels, die selbstverständlich auch die Verkehrsverhältnisse beeinflußten[11]. Der Handel, besonders der Fernhandel, galt im Mittelalter als streng gehütetes Vorrecht des Bürgertums und war eigentlich auf wenige Städte beschränkt. Außerhalb der festen Jahrmarktzeiten war der Handel der fremden Kaufleute verschiedenen Einschränkungen unterworfen. So zwang das Niederlagsrecht oder Stapelrecht einer Stadt die fremden Händler ihre Waren dort einige Tage lang zum Kauf anzubieten. Der Straßenzwang wieder nötigte die nichtheimischen Kaufleute bestimmte Straßen zu benützen, damit nicht eine Niederlagsstadt umgangen werde. Der Umladezwang gebot, daß für die Weiterfahrt von einem bestimmten Ort Wagen und Pferde der Einheimischen benützt werden. Als sehr drückend wurden die vielen Mauten empfunden, zumal trotz der vielen eingehobenen Mautgebühren der Zustand der Straßen sehr schlecht war. Dabei bestand noch in älterer Zeit das sogenannte Grundruhrrecht, das privilegierten Grundeigentümern das Recht einräumte, sich die Waren anzueignen, die auf ihren Grund fielen, wenn der Wagen umstürzte oder seine Achse brach. Auch die Absatzgebiete des innerösterreichischen Eisens waren durch landesfürstliche Verordnungen genau bestimmt und gegeneinander abgegrenzt. Aber, wenn auch diese Vorrechte von den durch ihre Nachteile Betroffenen als Härten empfunden wurden, so beruhten sie doch auf der mittelalterlichen Gesellschaftsordnung, die dem christlichen Ordo-Gedanken als Zentralbegriff einer sinnvollen Ordnung des Daseins ihre Entstehung verdankt. Tremel umschrieb die mittelalterliche Wirtschaftsregelung, die durch die damalige Gesellschaftsordnung bedingt war, folgendermaßen[12]: „Das Mittelalter hatte zur Sicherung des standesgemäßen Unterhalts jedes Standes, jeder Stadt, jeder Grundherrschaft, kurz jeder Einheit, nicht nur jedes einzelnen, eine Unzahl von Bindungen wirtschaftlicher Art geschaffen und dem freien Erwerbsstreben Schranken aufgerichtet, die sich durch lange Zeit zweifellos vorzüglich bewährten, und die den wirtschaftlich Schwachen einen verläßlichen

[11] Mayer-Kaindl-Pirchegger, Geschichte und Kulturleben Österreichs, 1. Band (5. Aufl.), S. 193 ff.

[12] Frühkapitalismus, S. 8.

Schutz gegen die Großen und Mächtigen im Gebiet der Wirtschaft boten . . ."

Das ganze Mittelalter hindurch beherrschte der Handel mit Venedig unsere Alpenstraßen, seit dem Ende des 15. Jahrhunderts trat aber zuerst neben, dann vor dem Italienhandel der Handel mit der Stadt Salzburg und darüber hinaus mit den großen Handelsstädten Süddeutschlands und für kurze Zeit sogar mit Antwerpen auf[13]. Das hatte verschiedene Ursachen, zum Teil lagen sie im politischen und wirtschaftlichen Niedergang Venedigs selbst, aber hauptsächlich war dies durch den Unternehmungsgeist der oberdeutschen und innerösterreichischen Kaufleute begründet, wovon ja auch das Handelsbuch Körblers Zeugnis ablegt. Der große Wert dieser Geschichtsquelle liegt ja vor allem darin, daß in ihr die ausgedehnten Handelsreisen Körblers genau verzeichnet sind. Nach 1550 trat der Handel mit Süddeutschland stark zurück, denn der Zusammenbruch einiger Augsburger Kaufhäuser bedeutete das Ende sehr ertragreicher Verbindungen Innerösterreichs mit Oberdeutschland und Flandern. Schließlich wirkte sich auch die Entdeckung des Seeweges nach Indien und der Neuen Welt immer stärker aus, denn sie führte zur Verlegung der Handelswege nach dem Westen Europas und traf den einst blühenden Transitverkehr Innerösterreichs über die Alpenpässe noch schwerer als die bereits im letzten Drittel des 15. Jahrhunderts erfolgte Unterbindung des Osthandels durch den Einbruch der Türken in Ungarn. Deshalb blieb die Bedeutung der einzelnen Handelsstraßen im Hinblick auf die Richtung und Intensität des Verkehrs nicht unverändert, sondern war verschiedenen Einwirkungen, vor allem politischer und kriegerischer Natur, ständig unterworfen. So glich zwar das Straßennetz der Steiermark im 16. Jahrhundert in großen Zügen dem heutigen, aber die Bedeutung der einzelnen Straßen war von der heutigen in den meisten Fällen völlig verschieden.

Das 15. und das 16. Jahrhundert waren die Blütezeit der Murschifffahrt. Tremel hat die große Rolle der Flüsse im Verkehrswesen der früheren Zeit klar erkannt und daher der Mur als Hauptvermittlerin des Warenaustausches zwischen dem

[13] A. a. O., S. 100, 148.

Ober- und Unterland und auch als Hauptverkehrsader nach dem Osten mehrere Abhandlungen gewidmet[14]. Der Floß- und Plättenverkehr, der heute kaum noch besteht, aber bis in die graue Vorzeit zurückreicht, war einst wegen seiner Billigkeit und relativen Schnelligkeit sehr beliebt. Flöße und Plätten — unter letzteren versteht man kleine, breite und dabei flache Fahrzeuge — verkehrten nur flußabwärts und wurden am Zielpunkt ihrer Fahrt als Nutz- oder Brennholz verkauft. Ausgangspunkt der Flößerei auf der Mur war Murau. Ein Schiffsverkehr auf diesem Fluß ist spätestens seit dem letzten Viertel des 14. Jahrhunderts nachzuweisen. Die Mur war von Leoben ab schiffbar und konnte mittels Pferdezuges und Treppelwegen auch flußaufwärts befahren werden. Versuche, die Schiffahrt in dieser Richtung auszudehnen, scheiterten an der Knausrigkeit der Landschaft, die Ausgaben für die Anlegung weiterer Treppelwege scheute. Die Schiffahrt lag in den Händen bürgerlicher Schiffsleute und erforderte ein großes Betriebskapital, insbesondere durch die Pferdehaltung, mußte doch ein Schiff flußaufwärts von 16 Pferden gezogen werden. Sie wurde alljährlich Ende März oder Anfang April, sobald der Wasserstand es gestattete, aufgenommen und mit einer Unterbrechung im Hochsommer bis November fortgeführt. In diesem Zeitraum konnten insgesamt etwa 30 Fahrten unternommen werden. Die Fahrtdauer eines Schiffes war ungefähr die gleiche wie die eines Floßes. Die Fahrt eines Schiffes von Leoben bis Spielfeld dauerte zwei Tage, die Rückfahrt zehn bis zwölf Tage; letztere war aber von vielen Zufälligkeiten abhängig. Hauptort des Verkehrs auf der Mur war Bruck, wo auch der Sitz einer Bruderschaft der obersteirischen Schiffs- und Floßleute mit dem St. Nikolaus als Patron war. Vom 16. Jahrhundert ab, da die Quellen reichlicher fließen, gewähren diese einen tieferen Einblick in Inhalt und Umfang des Verkehrswesens auf der Mur. Man erfährt die Art der Transportgüter, die Gütermengen, die Frachttarife und die Auftraggeber. Die Schiffahrt diente auch zur Versorgung des Grazer Hofes, zur Nachrichtenvermittlung und ausnahmsweise selbst zum Transport von Akten und Kanzleibedarf. Auch von Personen wurden die Schiffe benützt, das bekannteste Beispiel bot Erzherzog Karl II., der wiederholt von Bruck nach Graz fuhr. Im 16. und 17. Jahrhundert wurden die Truppen an der Militärgrenze gegen die Türken mit Lebensmitteln und Material durch Murfahrzeuge versorgt.

Neben dem bürgerlichen Schiffsverkehr für den Bedarf der Städte gab es herrschaftliche Wasserfahrzeuge, die dem Verkehr innerhalb einer

[14] „Zur Geschichte der Murflößerei" in: Blätter für Heimatkunde, herausgegeben vom Histor. Verein für Steiermark, 19. Jg. (1941), 1. Heft, S. 2 ff.; „Schiffahrt und Flößerei auf der Mur" in: Jahresbericht des Akadem. Gymnasiums in Graz, 1945/46, S. 3 ff.

Grundherrschaft dienten. Denn die Grundherrschaften waren auch noch im 18. Jahrhundert bestrebt, ihren gesamten Bedarf möglichst aus der eigenen Erzeugung zu decken. In diesem Streben wurden die großen weltlichen und geistlichen Grundherren dadurch bestärkt, daß ihre Besitzungen teils im Oberland und teils im Unterland lagen und sich in ihrer Gütererzeugung ergänzten. Das beste Beispiel für den Güterversand innerhalb einer Grundherrschaft stellt das Bistum Seckau dar, das in Obersteier die Herrschaft Wasserberg in der Gaal besaß und außerdem in Untersteier das Schloß Seggau bei Leibnitz mit großen Weingütern, und bei der beiderseitigen Versorgung den Wasserweg der Mur benützte.

In den letzten Jahrzehnten des 17. Jahrhunderts verschwand die Schiffahrt auf der Mur, es blieb nur der Floß- und Plättenverkehr übrig. Der Niedergang der Flußschiffahrt hängt mit der Verbesserung der Straßen zusammen. Als man unter dem Einfluß merkantilistischer Anschauungen daranging, das Straßenwesen zu verbessern, wurde die Schiffahrt überflüssig.

Ein aufschlußreiches Bild der Verkehrsverhältnisse auf einem alten Handelsweg, der zugleich eine Kombination von Wasserweg und Landstraße darstellte, bot Tremel mit seiner Abhandlung „Der Verkehr über den Platsch in der frühen Neuzeit"[15]. Der Wasserweg der Mur fand nämlich in Ehrenhausen, das sich in der frühen Neuzeit zu einem ansehnlichen Umschlagplatz entwickelte, seine Fortsetzung auf einer Straße, die über die beschwerliche Höhe des Platsch ins Drautal nach Marburg führte. Auch dieser Verbindungsweg diente vornehmlich dem Austausch der verschiedenen Erzeugnisse der beiden Landesteile, wenn auch daneben ausländische Produkte mitgeführt wurden. Am Südfuß des Platsch, an der Steinernen Brücke zu St. Kunigund, befand sich eine landesfürstliche Wegmaut, die alle Waren, die sie passierten, vermautete und dabei tagtäglich verzeichnete, und zwar ihre Gattung, Menge und das benützte Transportmittel, ferner die Höhe der bezahlten Mautgebühr und schließlich zum Teil auch Namen und Herkunft der Fuhrleute und Säumer, die den Transport besorgten. Unter den Aufzeichnungen, die über diese Maut erhalten sind, kommt den unscheinbaren, aber inhaltsreichen Mautbüchern die größte Bedeutung zu. Leider sind sie nur für einige Jahre und unvollständig erhalten, aber glücklicherweise über einen großen Zeitraum verteilt, nämlich vom Ausgang des 16. bis zum Beginn des 18. Jahrhunderts. Das gestattet nicht nur auf den Wandel der wirtschaftlichen, sondern auch auf den

[15] Zeitschrift des Histor. Vereines für Steiermark, XLVIII. Jg. (1957), S. 108 ff.

der kulturellen Verhältnisse Schlüsse zu ziehen. Unter den heimischen Waren bildeten Wein bzw. Weinmost und Salz die gangbarsten Massenartikel. Beim Wein ist zwischen dem heimischen und dem welschen zu unterscheiden. Der heimische Wein wurde größtenteils in Startinfässern auf zweispännigen Wagen verfrachtet. Ein Startin hatte einen Inhalt von rund 525 Litern. Daneben war im 16. Jahrhundert noch üblich, Wein in kleinen Fäßchen, sogenannten Lageln, von Saumpferden befördern zu lassen. Der Saum war eine Last, die ein Tragtier, in diesem Fall ein Pferd, auf seinem Rücken längere Zeit zu tragen vermochte, und entsprach einem Gewicht von höchstens drei Pfundzentnern (= 160 kg). Bei einer Weinlast entsprach dies etwa 150 Litern, das Gewicht des Fasses nicht mitgerechnet. Die Mautgebühr wurde nach Startin oder Saum berechnet. Zum Teil wurde der Wein als Rückfracht gegen Salz, das aus Aussee stammte, nach Obersteier befördert. Zum Mittelpunkt des Weinhandels im Enns- und Paltental hatte sich Rottenmann entwickelt. Das Oberland lieferte dem Unterland auch das dort fehlende Holz, darunter auch viele Tausende Weingartstecken. Zu den Artikeln des Massentransportes nach dem Norden gehörte auch das Getreide, ohne daß die Gattung in den Mautbüchern angegeben wurde. Im 16. Jahrhundert wurde es noch von Saumtieren befördert, später in Startinfässern auf Wagen. Daß auch noch andere Landesprodukte über den Platsch verschickt wurden, braucht wohl nicht besonders hervorgehoben zu werden. Ihre Liste ist von einer überraschenden Vielfalt. Erwähnenswert ist der Honig, der in älterer Zeit der einzige Süßstoff war; er wurde in Startinfässern verfrachtet.

Die Menge des transportierten Eisens war im 16. und 17. Jahrhundert wider Erwarten gering, erst das 18. Jahrhundert brachte eine starke Zunahme, wohl im Sinne einer merkantilistischen Handelspolitik. Unter den Transportgütern kam den „welschen Waren" naturgemäß besondere Bedeutung zu, unter ihnen standen Wein, Öl und Südfrüchte obenan.

Für den Güterverkehr zu Lande kamen drei Beförderungsmittel in Betracht: der Wagen oder Schlitten, das Saumtier und die menschliche Tragkraft. In der älteren Zeit unterschieden die Mautbücher zwei Arten von Wagen, nämlich den „Baierwagen" und den Landwagen". Der Baierwagen, dessen Name offenbar von seiner Herkunft aus Bayern herzuleiten ist, entsprach dem sogenannten „Anzenwagen", der schmal war und eine gabelartige Deichsel aufwies, zwischen deren beiden Ästen die Pferde hintereinander eingespannt wurden. Der engspurige Wagen entsprach den schmalen Gebirgswegen, auf denen er verwendet wurde. Die Wagenlast bei einer Bespannung mit einem Pferd betrug das Doppelte eines

Saums, also 300 bis 350 kg, bei zwei Pferden das Doppelte davon. Der „Landwagen", der in den Ungarn benachbarten Landstrichen nach seinem Herkunftsland „Ungarnwagen" genannt wurde, war weitspurig und hatte eine Deichsel, zu deren beiden Seiten je zwei Pferde eingespannt werden konnten; seine Bauart entsprach den weiten Ebenen Ungarns. Als Gespann wurden auch Ochsen verwendet. Ein vierspänniger Wagen konnte eine Last von 24 Zentnern fassen. Unter den „Garn" der Aufzeichnungen sind wohl Handkarren zu verstehen. Die Fuhrleute waren zumeist in der Obersteiermark, insbesondere im Ennstal und Ausseerland, beheimatet oder aber im Grazer und Leibnitzer Feld. Die aus den genannten Gegenden der Obersteiermark stammenden Fuhrleute brauchten für die Fahrt von St. Kunigund in ihre Heimat samt der dortigen Rast und der Rückkehr nach St. Kunigund rund drei Wochen. Die Fuhrleute vom Grazer Feld waren genossenschaftlich zusammengeschlossen. Nach dem Mittelpunkt ihrer Frächtergenossenschaft Premstätten wurden sie Premstättner Frächter genannt. Sie unternahmen bisweilen weite Fahrten im Dienste des Landesfürsten. Über den Platsch fuhren sie vermutlich im Auftrag von Grazer Bürgern, und auch nur dann, wenn sie keine landwirtschaftlichen Arbeiten zu verrichten hatten. Auf die große Bedeutung der Säumerei in jener Zeit ist bereits hingewiesen worden; sie entsprach am besten dem damaligen schlechten Zustand der Verkehrswege. Die Säumer waren in der Regel Frächter und Händler in einer Person. Doch mußten sie, sofern sie Handel betrieben, die Herkunft ihrer Waren nachweisen können. Selten reiste ein Säumer allein, meist schlossen sich mehrere zusammen, um den Schwierigkeiten und Gefahren solcher Fahrten leichter zu begegnen. Es gab Saumzüge bis zu 30 Pferden. Hauptreisezeit der Säumer war der Spätherbst und Winter, wenn die bäuerliche Arbeit erledigt war und der Frost die Wege gefrieren ließ. Manche Säumer kamen auch aus den Städten und Märkten, insbesondere die Säumer aus Krain, die Leinwand, ein Erzeugnis ihrer Heimat, ausführten. Die Hauptstadt Krains, Laibach, ragte durch Gewerbefleiß und Handel hervor. Im Güterverkehr spielte auch der durch Hausierer betriebene Wanderhandel eine große Rolle und nahm vom ausgehenden Mittelalter an bis ins 18. Jahrhundert ständig zu. Er beschäftigte viele junge Bauernsöhne, die sonst keine Existenz gefunden hätten oder die vom Wandertrieb erfaßt wurden. Ihre Warenliste war sehr umfangreich. Die Handelsartikel beförderten sie in Kraxen, Truhen, Körben oder Pinkeln auf dem Rücken. Als Durchschnittsgewicht einer Traglast kann auf Grund vorliegender Angaben ein bis eineinhalb Pfundzentner angenommen werden. Die Platscher Mautbücher berichten auch von Reisenden zu

Pferd, und zwar aus allen Ständen, und schließlich auch von Briefboten, denen in jener Zeit ohne regelmäßigen Postverkehr keine geringe Bedeutung zukam.

Wenn auch die Steiermark auf Grund ihrer geographischen Lage als Durchzugsland für den Transitverkehr von großer Bedeutung war, so darf doch nicht übersehen werden, daß der Erzberg das wirtschaftliche Zentrum des Landes war[16], und nicht nur dieses, sondern teilweise auch die Nachbarländer in seinen Bannkreis zog. Je höher im Laufe der Zeit die Produktion am Erzberg stieg, um so schwieriger wurde es, in seiner vom landwirtschaftlichen Standpunkt aus ertragsarmen Umgebung die vielen Arbeiter zu verpflegen, das Holz und die Kohle (Holzkohle) für die Beheizung der Schmelzöfen und Hämmer und das Futter für die Zugtiere zu beschaffen. Deshalb wurde der Betrieb zu Beginn des 14. Jahrhunderts geteilt: die Radwerke oder Schmelzöfen blieben in der Nähe des Berges, die Hammerwerke aber wurden in die ernährungs- und verkehrsmäßig günstiger gelegenen Täler der Enns, Mur und Mürz und in deren Seitentäler verlegt. Der Betrieb der Radwerke sowohl wie der Hammerwerke kostete viel Geld, das die Meister nicht besaßen. Da sprangen reichgewordene Bürger, hauptsächlich aus Leoben und Steyr, ein, streckten die für den Betrieb nötigen Summen vor und besorgten den Verkauf. Man nannte diese Händler, weil sie den Produzenten einen „Verlag" gewährten, Verleger. So entstanden im 15. Jahrhundert die drei „Glieder" des Eisenwesens: Radmeister, Hammermeister und Verleger. In diesem Jahrhundert wurde aber auch von Kaiser Friedrich III. das Absatzgebiet der beiden Eisenorte Innerberg (Eisenerz) und Vordernberg genau abgegrenzt, damit sie sich nicht gegenseitig Konkurrenz machten. Daher wurden auch die Wege vorgeschrieben, die ihre Erzeugung einzuschlagen hatte. Man kann sich lebhaft vorstellen, welches Leben auf den Verkehrswegen um den Erzberg herum damals herrschte, zumal der Erzberg auch den ganzen Fernhandel versorgte. Von Eisenerz gelangte das Eisen auf der „Eisenstraße", die bei Hieflau die Enns erreichte und ihr weiterhin folgte, die Verlagsstadt Steyr. Der Enns kam von Hieflau ab als Verkehrsstraße große Bedeutung zu. Die wichtigsten Ladestätten waren Reifling und Weißenbach. Aber die Fahrt auf der Enns[17] war viel gefahrvoller als die auf der Mur. Daher ließ die Regierung vom berühmten Wasserbauer Hans Gasteiger einen Treppelweg von Kleinreifling

[16] F. Tremel, Land an der Grenze — Eine Geschichte der Steiermark. Graz 1966. S. 129 ff.

[17] A. a. O., S. 124; derselbe in den Erläuterungen zum Heimatatlas der Steiermark, IX./X. Lieferung (Graz 1949), S. 125.

nach Hieflau anlegen, um so die Enns schiffbar zu machen. Nach fünfzehnjähriger mühevoller Arbeit konnte im Jahre 1583 der Verkehr von Hieflau bis Steyr aufgenommen werden. Das Vordernberger Eisen ging zunächst nach Leoben und von dort einerseits nach Wien und andererseits murabwärts nach Graz, von wo ihm der Weg auf der Mur oder über Oststeiermark nach Ungarn offen stand. Aber auch im Westen hatte es ein großes Absatzgebiet, und zwar über Neumarkt nach Villach und Venedig oder über Tamsweg nach Tirol.

Eine neue Zeit im Straßenwesen brach erst im Zeichen des Merkantilismus an[18], für die Steiermark schon unter Kaiser Leopold I. Nach mehr als tausendjähriger Ausschaltung kam die Straßenbautechnik wieder zur Geltung, und man begann die Leistungsfähigkeit der Straßen mit den Verkehrsanforderungen in Einklang zu bringen. Da die Handelspolitik Österreichs damals auf das Meer gerichtet war, auf dem die Zukunft des Handels und der Aufschwung der Wirtschaft zu liegen schienen, wurde die Verbindung zwischen Wien und Triest Ausgangspunkt des neuen österreichischen Straßenbaues. Triest und Fiume wurden zu Freihäfen erklärt. Zuerst wurde die Instandsetzung der von diesen beiden Häfen nach Norden führenden Straßen in Angriff genommen, dann wurde die Straße über den Semmering hergestellt (1728). Im Jahre 1730 wurde eine wöchentliche Stellfuhr von Wien nach Triest eingerichtet, die im Sommer neun, im Winter zehn Tage beanspruchte, um ans Ziel zu kommen.

Wenn auch zunächst die verschiedenen gesetzlichen Bestimmungen über Straßenbau und Straßenerhaltung in den einzelnen Kronländern dem Entstehen eines einheitlichen Staats-Straßennetzes im Wege standen, so begann man sich doch bei der Linienführung im Straßenbau von einer vielhundertjährigen Überlieferung freizumachen und neue Lösungen zu suchen. Die man fand, waren so erfolgreich, daß sie als „österreichische Bauweise" in der Geschichte des Straßenbaues fortleben. Auch für die Landschaftsgestaltung an der Straße wurde jetzt, wie verschiedene Erlässe Josefs II. und Leopolds II. zeigen, viel Liebe und Sorgfalt verwendet. In Straßenbauten war auch die Regierungszeit des Kaisers Franz I. erfolgreich. Im Jahre 1821 wurde die Stilfserjoch-Straße als „höchstgelegene Straße Europas" vollendet. Wieder wurde die für die Steiermark so wichtige Reichsstraße von Wien nach Triest in den Ausbau einbezogen. Mit ihm wurde 1827 begonnen, und am 17. August 1841 war er mit der Eröffnung der neuen Semmering-Straße abgeschlossen.

[18] Tremel, Schiffahrt und Flößerei auf der Mur, S. 16; A. Pendl (wie in Nr. 9), S. 128 ff.

So wie später die Semmering-Bahn als erste Gebirgsbahn Europas das Staunen der Welt erregte, so errangen diese neuen Bauten der österreichischen Alpenstraßen die Bewunderung der Zeitgenossen. „Besonders die Anordnung hoher Dämme, der Einbau großer Straßenmauern, bemerkenswerte Holzbrücken, die Ausführung von Straßentunnels und Galerien gegen Steinschlag und Schneelawinen trugen zu dieser Einschätzung bei[19]." An diesen Straßenbauten bildeten sich die Ingenieure heran, die Österreich in der ersten Entwicklungszeit der Eisenbahnen in Europa die Führung verschafften.

[19] Pendl, a. a. O., S. 130.