

VERKEHR AM OBEREN WEG IM MITTELALTER

Oberer Weg (über **Reschenpass** – 1504 m Seehöhe) und **Unterer Weg** (**Brennerpass** – 1370 m Seehöhe) stellten im Mittelalter die **wichtigsten Verbindungen zwischen Süddeutschland und Italien** dar. Beide Pässe waren wegen ihrer geringen Höhe und der geringen Niederschlagsmengen auch im Winter meist begeh- und befahrbar. Der Weg über den **Reschen** stellte die direkte Verbindung zu den süddeutschen Handelszentren Augsburg und Ulm dar.

WARUM FUHR MAN IM MITTELALTER AM OBEREN WEG?



- ◆ **Norditalien und Süddeutschland** waren **wirtschaftlich** sehr bedeutend und kommunizierten miteinander, doch die Alpen stellten eine Barriere dar.
- ◆ Aber auch im **politischen Sinne** stellten die Alpen eine Trennung dar: Italien im Süden, fränkisches bzw. deutsches Reich im Norde. Lange Zeit zogen die Karolinger und die deutschen Könige zur Kaiserkrönung nach Rom.

Durch den **Aufstieg Venedigs** infolge der **Kreuzzüge** nahm der Verkehr zu. Über die Alpenpässe wurden vor allem teure Waren transportiert, nur wenige Massengüter.

WIE VERLIEF DER OBERE WEG?

Die beiden von den Römern benutzten Routen über den Brenner und Reschen bildeten auch im Mittelalter die Hauptverkehrsrouten durch Tirol.

- ◆ **Oberer Weg** (Bezeichnung aus Augsburger Sicht, weiter innaufwärts): Folgte weitgehend dem Verlauf der **VIA CLAUDIA AUGUSTA** (Valsugana, Etschtal, Reschenpass, Fernpass)..
- ◆ **Unterer Weg**: Cadore, Pustertal, Brennerpass, Scharnitz, Augsburg.

WER FUHR AM OBEREN WEG?

Vor dem 12. Jh. dienten **Oberer Weg und Brennerstraße fast nur als Heer-, Boten- und Pilgerverbindungen**, allerdings in sehr bescheidenem Ausmaß. Warenverkehr gab es fast nicht. Die **kulturelle Blüte des Vinschgaus** (Müstair, Mals, Naturns) zur Zeit der Karolinger zeigt die Bedeutung des Oberen Wegs. Zahlreiche mittelalterliche Kaiser zogen über den Brenner, allerdings auch über den Reschen, nach Rom.

Mitte des 12. Jh. kam es zu einer **Blütezeit**: günstige klimatische Bedingungen, Bevölkerungswachstum, Gründung von Städten – Aufblühen von Handel und Verkehr. Die **Kreuzzüge** ließen einen überregionalen Warenaustausch entstehen.

Dieser neue **Handel** über die Alpen befand sich damals fast vollständig in den **Händen auswärtiger Kaufleute**, die sich jedoch zum Teil **einheimischer Spediteure** bedienten. Neben dem Handel fanden sich auf den Straßen auch mehr und mehr **Pilger**, die nach Rom zogen, was die **Entstehung von Hospizen** bedingte. Weiters gab es **Studenten**, welche die italienischen Universitäten aufsuchten. Zusätzlich zogen **Vaganten** und **anderes fahrendes Volk** durch unser Land. Die Romzüge verlieren im Spätmittelalter an Bedeutung.



Die enge **Beziehung der Habsburger zu den Sforza von Mailand** führte an der Wende zur Neuzeit zu einer gesteigerten Bedeutung des Oberen Weges. Im Winter 1493/94 überquerte Bianca Maria Sforza mit 600 Pferden und 70 Maultieren das tief verschneite Wormser Joch und den Reschenpass, um in Innsbruck und Hall die Hochzeit mit Maximilian I. zu feiern.

Mit dem **Schweizerkrieg** des Jahres **1499** und dem damit verbundenen Verlust des Untereingadins (Niederlage an der Calven), der Festsetzung der Franzosen in Mailand sowie der Eroberung des Veltlins durch die Bünde büßte der Obere Weg wichtige Einzugsgebiete ein: Die Route über das Wormserjoch sowie die Straße in das Untereingadin gerieten aus politischen Gründen für die Reschenroute ins Abseits.

WIE FUHR MAN AM OBEREN WEG?

Nach dem Ende des Römischen Reiches verfielen die Straßen. Transporte erfolgten zu Fuß bzw. mit Saumtieren. Erst mit dem Wirtschaftsaufschwung Mitte des 12. Jh. finden kam es zu Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen.

- ◆ Grundsätzlich ging man im Mittelalter **zu Fuß**, der Mensch trug seine Lasten selbst. **Tagesetappen** betragen **rund 30 km**.
- ◆ Für schwerere Güter boten sich **Esel, Maultiere** und **Pferde** an. Der Transport mittels **Saumtieren** (eine Saumlast betrug ca. 150 kg) hatte den Vorteil, dass schlechte und steile Wege benutzt werden konnten.
- ◆ Mit der durchgehenden Befahrbarkeit des Oberen Weges im späten 14. Jh. wurden die Saumtiere von den **Wagen** abgelöst, die von bis zu sechs Pferden, manchmal auch Ochsen, gezogen wurden. Pro Tag wurden kaum mehr als 30 km zurückgelegt.
- ◆ Bei Schneelage wurde der **Schlitten** verwendet.



An Pässen und anderen exponierten Stellen entstanden **Hospize** als Unterkünfte für Pilger und anderer Reisende.

Mit dem im 12. Jh. einsetzenden Aufschwung von Handel und Verkehr nahm auch der Bedarf an Übernachtungsmöglichkeiten stark zu – **Gasthöfe** lösten die Hospize ab. Gerade in den neu entstandenen Städten und Märkten wurden Gasthäuser mit Ställen, Lagern etc. errichtet. Pilgerhäuser standen weiterhin mittellosen Reisenden zur Verfügung.

WANN FUHR MAN AM OBEREN WEG?

Überwiegend fuhr man im **Winter**. Die bäuerliche Bevölkerung, die für den Warentransport unverzichtbar war, hatte mehr Zeit. Zudem standen die sonst in der Landwirtschaft benötigten Zug- und Tragtiere zur Verfügung. Es konnten aber auch Schlitten eingesetzt werden, was einen großen Vorteil gegenüber den holprigen Straßen bedeutete. Zudem zogen Säumer und Saumtiere den gefrorenen Winterboden den tiefen Wegen im Frühjahr und Herbst vor. Beim Reschenpass stellten weder Schneehöhen noch Lawinen ein besonderes Problem dar.

WAS WURDE AUF DEM OBEREN WEG TRANSPORTIERT?

Der **BINNENVERKEHR** spielte am Oberen Weg eine geringe Rolle.

- ◆ Wichtig war **Wein**. Abnehmer waren die vielen Klöster in Bayern und Schwaben, die im Süden Tirols Weingüter besaßen.
- ◆ In der Gegenrichtung wurde vielfach **Salz** aus Hall transportiert.
- ◆ **Getreide aus Bayern** und **Lebendvieh** spielten auch eine große Rolle.
- ◆ **Laaser Marmor** wurde nach Bayern und Chur exportiert.

FERNHANDEL: Wein, Salz, Luxusgüter wie Stoffe, Schmuck, Gewürze, Südfrüchte, Öl

GEWÜRZE spielten im Europa des Mittelalters und der frühen Neuzeit eine ebenso bedeutende wirtschaftliche und politische Rolle wie heute das Erdöl. Sie waren extrem wertvoll, weil sie nicht nur zum Würzen benötigt wurden, sondern auch als Konservierungsmittel und Grundlage für Arzneimittel.

Auf die Heilkraft von Gewürzen wies schon im 12. Jahrhundert Hildegard von Bingen in Abhandlungen hin. Die teuersten Gewürze heute sind: Safran, gefolgt von Vanille und Kardamom. Früher war Pfeffer so wertvoll, dass er mit Gold aufgewogen wurde. Die abschätzigste Bezeichnung Pfeffersack für einen reichen Menschen stammt aus dieser Epoche. Zimt war ebenfalls sehr kostbar: 1530 verbrannte der Kaufmann Anton Fugger die Schuldscheine Karls V. vor dessen Augen in einem Feuer aus Zimtstangen, womit er seinen Reichtum demonstrierte.

Auch die **Post** wurde über den Oberen Weg transportiert. Maximilian richtete zu den Sforza nach Mailand einen Postkurs von Innsbruck über das Wormser Joch ein.

WER LEBTE AM OBEREN WEG BZW. PROFITIERTE VOM VERKEHR?

Verkehr bedeutet Leben. In erster Linie verdanken die **Städte und Märkte** ihre Existenz dem Handel und Verkehr, Straßen bildeten dazu die Voraussetzungen.

- ◆ Die **Wirte** stiegen in den Tirols zu den mächtigsten und reichsten Bürgern auf.
- ◆ Die **Kaufleute** dirigierten den lokalen Handel. Der **Fernhandel** wurde von **italienischen und oberdeutschen Kaufleuten** beherrscht.
- ◆ Verschiedene **Handwerker** (Schmiede, Sattler, Fassbinder etc.) profitierten ebenfalls.
- ◆ **Hilfskräfte** (oft **Bauern, Knechte**) verdienten als Aufleger und für ähnliche Dienste.

Auch die **Menschen außerhalb der Städte und Märkte** profitierten vom Verkehr. Einerseits boten sie **Absatzmärkte**, andererseits wurden ihre **Tiere** im Transport benötigt.

WAS WAR DAS RODFUHRWESEN?

Bis Ende des 13. Jh. transportierten die Kaufleute ihre Güter selbst, dann erließ der Landesfürst Vorschriften für den Transport, um die eigene Bevölkerung daran teilhaben zu lassen. Es entstand das **RODFUHRWESEN**, eine Kurzstreckenfrächtereier, am Oberen Weg seit 1282 nachweisbar. Der Warentransport war das Vorrecht einer bestimmten Personengruppe, die nach einer festgelegten Ordnung (Rod) zur Beförderung herangezogen wurde. Somit mussten die fremden Kaufleute, ihre Waren von einheimischen Fuhrleuten befördern lassen. Die Rodfuhrleute waren zum Transport verpflichtet. Speziell im Winter war dies ein willkommener Zusatzverdienst für die bäuerliche Bevölkerung. Die Rodfuhr bestand bis ins 18. Jh.

Der Warentransport war durch **Rodordnungen** genau festgelegt. Darin stand auch, an welchen Orten Rodstationen mit **Ballhäusern** (= Warenlagern) einzurichten waren. Das Abladen der Waren, die Verköstigung, die Nächtigung, die Verpflegung der Tiere und die Einlagerung der Güter mussten bezahlt werden – Einnahmequelle für die Bevölkerung.

Rodfuhrstationen am Oberen Weg: Reutte, Heiterwang, Lermoos, Nassereith, Imst, Zams/Landeck, Prutz, Nauders, Glurns, Latsch, Meran, Terlan, Bozen, Branzoll, Neumarkt.

WAS BEDEUTETEN ZÖLLE UND MAUTEN?

Neben den Städten und der im Transportwesen beschäftigten Landbevölkerung profitierte der **Landesfürst** wohl am meisten vom Verkehr. Er erzielte über Zölle und Mauten bzw. über die Stadtsteuern höhere Einnahmen.

1305 wurde in Tirol das **Zollrecht** (Zollregal), das eigentlich dem König zustand, an die Landesfürsten verliehen. Der Landesfürst durfte für die Nutzung der Straßen in seinem Herrschaftsbereich **Zölle** und **Mauten** - **Grenzzölle** und **Binnenzölle** (Mauten). Die Höhe der Zölle war sehr unterschiedlich. Die höchsten Abgaben waren für Luxusartikel wie Gewürze und Seidenstoffe zu bezahlen, einheimische Produkte wie Wein oder Salz wurde allerdings geringer besteuert. So konnten die **Zölle als wirtschaftliche Steuerungsmittel** verwendet werden. Zollbefreiungen sollten die Lasten der Einheimischen und geistlichen Einrichtungen mildern.

Durchschnittszoll für die Passage durch Tirol: Belastung der Fracht an den verschiedenen Zollstätten mit insgesamt **rund 20 Prozent**. Die Höhe der landesfürstlichen Zolleinnahmen betrug um 1300 rund ein Viertel der Gesamteinnahmen Tirols.

Am Oberen Weg existierten folgende **Zollstätten**: Perchmann bzw. Unterrain bei Eppan, die Töll bei Meran, Laas, Nauders/Finstermünz, Pfunds/Prutz, Fließ, Landeck, Imst, Fernstein und Ehrenberg. In der Regel befanden sich die Zollstätten an schwer umgeharen Stellen wie der Töll oder der Enge von Finstermünz.

Rainer Loose (Hg.): Von der Via Claudia Augusta zum Oberen Weg, Schlern-Schriften 334, Innsbruck 2006. Zusammenfassung des Beitrags von **Dr. Christoph Haidacher**, S. 67 ff.