

Zeitschrift: Histoire des Alpes = Storia delle Alpi = Geschichte der Alpen

Herausgeber: Association Internationale pour l'Histoire des Alpes

Band: 21 (2016)

Artikel: Das östliche transalpine Tor : Krain als "Transitland" im späten Mittelalter

Autor: Kosi, Miha

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-630458>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 24.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Das östliche transalpine Tor

Krain als «Transitland» im späten Mittelalter

Miha Kosi

Résumé

Le portail oriental transalpin. La Carniole en tant que «pays de transit» au Moyen Age tardif

Située entre les Alpes et les montagnes dinariques, la province de Carniole a un débouché sur la Méditerranée par le col de Postojna que renforce, pour les Habsbourg, l'annexion de Trieste en 1382. Le commerce et les transports fleurissent; les villes s'enrichissent grâce à l'introduction de péages routiers et d'entrepôts. Jusqu'au XVIII^e siècle les paysans constituent la colonne vertébrale du système des transports. Au Moyen Age, la Carniole devient un modèle d'économie basée sur les activités de commerce et de transit car peu propice, en raison de son environnement montagnard, à des activités agricoles productrices de surplus.

Das mittelalterliche Land Krain – Kernbereich des heutigen Sloweniens – lag im äussersten Südosten der Alpen, wo diese auf das Dinarische Gebirge des Balkans treffen. Es handelt sich um eine zum grössten Teil alpine und subalpine Landschaft. Die Verbindung zwischen Alpen und Dinarischem Gebirge begünstigte ein System niedriger Gebirgspässe zwischen Mittelosteuropa (Ungarn, Österreich, Kroatien) auf der einen und dem Mediterraen beziehungsweise Norditalien auf der anderen Seite. Tatsächlich geht es hierbei um die niedrigsten und die am leichtesten bezwingbaren Pässe zwischen dem Rhonetal im Westen und dem Vardartal bei Thessaloniki im Osten. Der Transitcharakter dieses Gebiets war schon in der vorrömischen Zeit bekannt und bereits Strabon erwähnt zu Beginn des 1. Jahrhunderts in der *Geographica*, dass die Iapoden ihre Güter mit Wagen von Aquileia nach Nauportus (Vrhnik) transportierten und dann weiter über die Save nach Segestica/Siscia (Sisak) und zur Donau.¹ Den gleichen Weg, al-

lerdings in umgekehrter Richtung, nehmen in der Legende auch die Argonauten der griechischen Sage, die über die Save und die Ljubljanica bis Nauportus fuhren und dann die Argo über das Okra-Gebirge zum Adriatischen Meer trugen.² Diese Aufzeichnungen zeugen deutlich von der Bedeutung jener Schiffswege, die auf der anderen Seite der Berge die Schifffahrt nach Pannonien und zum Schwarzen Meer ermöglichten. Okra war der antike Name für die sogenannte «Postojna Tor» (619 m), die seit der Antike als wichtigster Gebirgspass für den Verkehr aus dem Osten in den Westen gilt (siehe Karte).

Rom, besonders zur Zeit Kaiser Augustus, errichtete ein ganzes Strassenetz von Aquileia ausgehend nach Pannonien, wodurch die Bedeutung der Flüsse teilweise abnahm. Die wichtigsten Straßen führten in den Nordosten nach Savaria und Carnuntum und in den Südosten nach Siscia und Sirmium. Entlang dieser Straßen entwickelten sich auch die wichtigsten römischen Städte der Region – Emona (heute Ljubljana) und Poetovio, später Pettau/Ptuj.³ Das römische Strassenetz bildete, leicht abgeändert, bis zum 18. Jahrhundert die Basis des Verkehrsnetzes. Den Weg durch das Postojna Tor nahmen in der Spätantike zahlreiche Völker, um aus dem Osten nach Italien und weiter zu gelangen: 401, 405 und 408–409 die Westgoten, 451–452 die Hunnen, 488–489 die Ostgoten, 535–553 byzantinische Armeen im Gotischen Krieg, 568 die Langobarden, seit dem Ende des 6. Jahrhunderts die Slawen und Awaren, 791–803 die fränkischen Armeen Karls des Grossen, die das Awarenreich in Pannonien zerstört hatten, und in der ersten Hälfte des 10. Jahrhunderts die Ungarn, die auf ihrem Weg nach Italien oder zurück mindestens 22-mal durch dieses Gebiet zogen.⁴

Nach der Niederlage der Ungarn im Jahr 955 breitete sich von Bayern her über die Alpen das Heilige Römische Reich aus.⁵ Wenn man sich auf der Landkarte die neu entstandenen Reichsgrenzen im Südosten anschaut, wird ihr strategischer Charakter schnell deutlich. Die gebirgige und sehr waldige Region auf der Südseite der Alpen hatte für die im Norden liegenden Reichszentren in anderen Hinsichten wenig Bedeutung. Mit der Einnahme dieser Region kontrollierten die deutschen Herrscher jedoch gerade die Verkehrsverbindungen aus dem Osten in das reiche Italien beziehungsweise in den Mittelmeerraum. Andererseits bot sich ihnen dadurch ein alternativer Weg aus Italien in die deutschen Länder im Fall, dass die grossen Pässe (Brenner, Gothard usw.) zwischen Norditalien und Deutschland geschlossen waren.

Auf die wirtschaftliche Bedeutung der Transitstrecken durch dieses Gebiet weisen die historischen Quellen erst seit dem 12. Jahrhundert hin, als sich in relativ kurzer Zeit Städte und Märkte entwickelten und Münzumlauf an Bedeu-

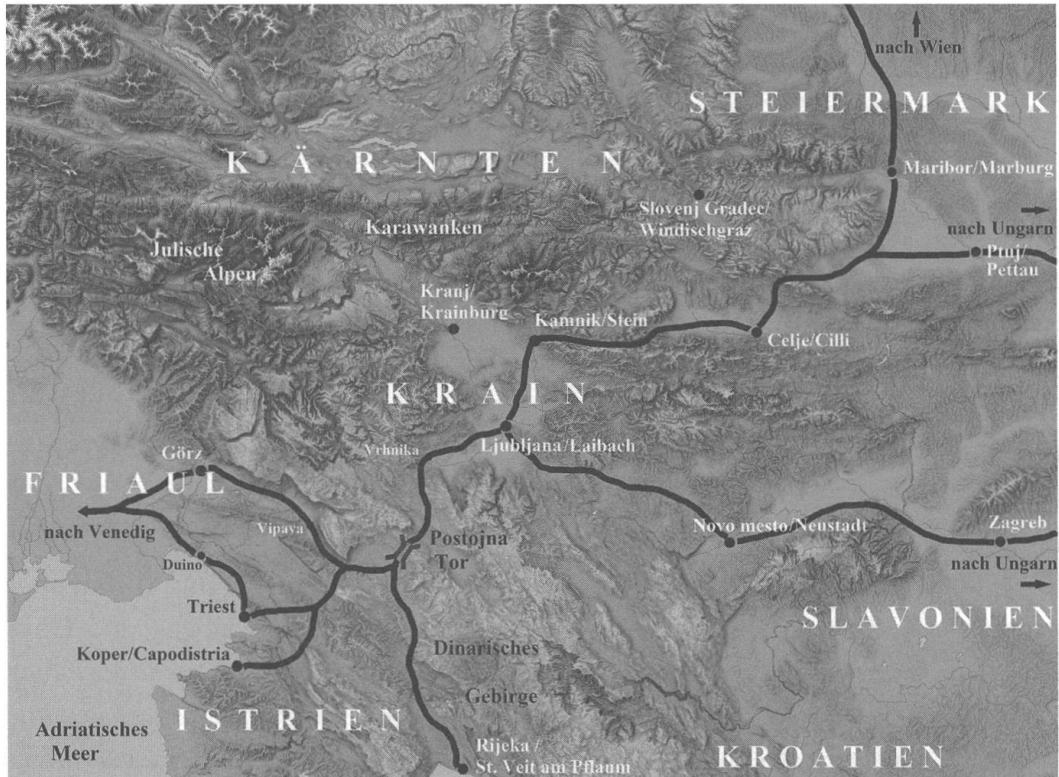


Abb. 1: Die «Laibacher Strasse» mit ihrer Zweige im späten Mittelalter und im 16. Jahrhundert. Bearbeitung: Miha Kosi.

tung gewann.⁶ Das war die Zeit – sie dauerte etwa 150 Jahre – des sogenannten Friesacher Pfennigs, eine Münze, die zunächst von den Salzburger Erzbischöfen in Friesach in Kärnten gemünzt wurde, dann auch von den Kärntnern Herzögen von Spanheim, den Patriarchen von Aquileia und anderen. Diese Währung wurde im Gebiet der südöstlichen Alpen, dem Friaul sowie im Königreich Ungarn und Kroatien zum Hauptzahlungsmittel. Im goldenen Zeitalter des Friesacher Pfennigs, in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts, wurden diese Münzen von allen einflussreichen Fürsten dieses Gebiets gemünzt – in Kärnten, in Krain und in der Untersteiermark. Auf das Ausmass des Münzhandels verweisen deutlich hunderte Münzfunde – vor allem im Königreich Ungarn, und zwar bis tief ins heutige Rumänien.⁷ Grundlage für den Geldfluss war natürlich der Handel, der Austausch zwischen dem Königreich Ungarn auf der einen und den südlichen Ländern des Reichs und Italien auf der anderen Seite. Darauf, wie gross das Interesse der Fürsten daran war, ein Stück vom Kuchen abzubekommen bez-

iehungsweise von den Einkünften aus Verkehr und Handel, verweist das Beispiel von Herzog Leopold VI. von Österreich, der sich im Jahr 1222 mit dem Salzburger Erzbischof darauf einigte, die herzögliche Münzstätte von Graz nach Pettau/Ptuj zu verlegen und dort sich mit dem Erzbischof die Einkünfte aus der Münzstätte, Maut und Gericht zu teilen.⁸ König Andreas II. von Ungarn schloss bereits im Jahre 1217 ein Handelsabkommen mit Venedig ab, wodurch es für beide Seiten zur Senkung der Handelsgebühren kam. Das Haupthandelsgut des offensichtlich sehr intensiven Verkehrs aus dem Königreich Ungarn Richtung Italien bildeten Edelmetalle (Silber, Kupfer und andere Metalle), Häute, Vieh und Wachs; aus Italien nach Ungarn wurden dagegen Seide und andere Stoffe, Gewürze, Düfte und Lebensmittel transportiert. So etablierte sich in dieser Region ein Handels- bzw. Verkehrsmuster, das bis zum 16. Jahrhundert stetig an Bedeutung zunimmt.⁹

Die Hauptverkehrs- und handelsstrasse verlief von Ungarn (Buda) diagonal durch das Gebiet des heutigen Sloweniens, durch Pettau, Laibach und Görz (oder Triest), grösstenteils über die ehemalige Römerstrasse. Im Spätmittelalter wurde sie sogar zu einer der wichtigsten europäischen Verkehrstransversalen aus dem Osten nach Norditalien und weiter.¹⁰ Insofern ist es erstaunlich, dass sie in manchen historischen Atlanten sogar nicht zu finden oder falsch dargestellt wird (z. B. in Westermann).¹¹ Es ist dem grazer Historiker Othmar Pickl und seinen zahlreichen Veröffentlichungen über spätmittelalterlichen und neuzeitlichen Handel und Verkehr in diesem Raum zu verdanken, dass auf diesen wichtigen Verkehrsweg hingewiesen und er auf der historischen Landkarte plaziert wurde.¹² Der politische Vorstoss vollzog sich bis zum 13. Jahrhundert zum grössten Teil vom Norden Richtung Süden beziehungsweise Südosten, aus dem Landesinneren der Alpenregion in Richtung Reichsgrenze: so zum Beispiel die steirischen Otakare und nach ihnen die Babenberger von der Donau bis zur Drau; die kärntner Herzöge von Spanheim aus Kärnten nach Krain; die Grafen von Görz aus Oberkärnten bis ins Innland von Istrien; die Patriarchaten von Aquileia aus dem Friaul nach Krain und Istrien. Die Handels- und Verkehrachse verlief dagegen quer, und zwar aus Richtung Osten beziehungsweise Nordosten in den Westen. Hinter dem politischen Vorstoss verbargen sich natürlich auch wirtschaftliche Interessen und so hatten alle ortsansässigen Fürsten an dieser Hauptverkehrsachse urbanen Siedlungen errichten lassen und erhoben Zoll (siehe Karte).

Mitte des 13. Jahrhunderts lassen sich auch in politischer Hinsicht neue Konzepte ausmachen, die sich dann im 14. und 15. Jahrhundert realisierten – der Vorstoss Österreichs zum Adriatischen Meer. Die Grundlagen hierfür legte bereits der

letzte Babenberger, Herzog Friedrich II., der fast die Hälfte Krains geerbt hatte und so seine Besitztümer von Österreich bis zum Hinterland von Nordadria hin miteinander verbinden konnte. Nach ihm gelang das – wenn auch nur für kurze Zeit zwischen 1270 und 1276 – wieder dem Böhmischem König Otokar Přemysl, und später den Habsburgern. Auch hinter dieser politischen Idee verbargen sich wirtschaftliche Interessen. Der «schräge Durchgang» durch die Ostalpen, die Hauptverbindung zwischen Wien und Italien über die Obersteiermark, Kärnten und das Kanaltal ins Friaul, hatte für die österreichischen Herzöge insofern ein Defizit, als er zum grössten Teil über das Gebiet anderer Fürsten verlief – in Kärnten über das Territorium der Spanheimer und später Görz-Tiroler, und im Friaul über das der Patriarchen von Aquileia. Der südliche Weg – über Graz, Marburg/Maribor und Krain – konnte das umgehen (siehe Karte). Aus diesem Grund bemühte sich der letzte Babenberger darum, Krain zu bekommen und nannte sich dann auch als erster *dominus Carniole*.¹³ Nach dem Intermezzo von Görz-Tiroler, wurde nach 1335 der Vorstoss zum Adriatischen Meer das Hauptziel der habsburgischen Politik. Davon zeugen die Jahrzehntelangen heftigen Auseinandersetzungen mit dem Patriarchat von Aquileia, besonders in der Zeit Albrecht II. und seines Sohnes Rudolf IV. Das geschah hauptsächlich auf dem letzten Abschnitt des «schrägen Durchgangs»: beim Eintritt ins Friaul und auf dem Karst, wo die Habsburger zwei strategische Herrschaften unterwarfen – Adelsberg/Postojna und Vippach/Vipava – sowie indirekt auch die Herren von Duino, die 1366 ihre Vasallen wurden. So konnte sich Herzog Rudolf IV. im Jahr 1363 in einem Brief an den Dogen von Venedig damit brüsten, dass sich alle Strassen und Übergänge von Deutschland nach Italien in seiner Hand befänden – *omnes stratae et transitus de Germania ad partes Italiae porrectae nostra dominationi subsint ex omnipotentis dei munere*.¹⁴ Den Hintergrund bildete dabei der Kampf um Verkehrspunkte, besonders Handelseinnahmen, wovon die zahlreichen Verhandlungen bezüglich des Zolls zeugen. Der grosse Wurf gelang den österreichischen Herzögen zwei Jahrzehnte später (1382), als sich Triest/Trieste unterwarf und entwischte sich so der drohenden Drucks Venedigs. Damit sicherten sich die Habsburger jahrhundertelang einen eigenen Zugang zum Mittelmeer. Im nächsten Jahrhundert gewannen sie aus der Hand der Wallseer sogar auch Sankt Veit am Pflaum/Fiume/Rijeka (1466) und Duino mit dem Hafen San Giovanni/Štivan (1472), aber die Rolle Triests wuchs vom 16. Jahrhundert stetig an und die Stadt wurde später für die Ostalpen wortwörtlich ein Fenster zur Welt.¹⁵ Als Paralle zu diesem Vorstoss zur Adria können wir nennen in den Westalpen gleichzeitig der Vorstoss der Grafen von Savoyen aus dem Innland der Alpen über Piemont bis zum Meer, wo sie 1388 Nizza einnahmen. In anderer

Richtung, vom Meerseite ins Innere, verlief der Versuch der Republik Venedig, die sich schon zwischen 1267–1283 die meisten Häfen Istriens unterwarf, einschliesslich Capodistria/Koper und Pirano/Piran, 1331 letztlich auch Pola/Pula. Im Jahr 1420 eroberte die Republik noch die aquileische Friaul, erweiterte damit beträchtlich ihre *Terra Ferma* und bekamm unmittelbarer Nachbar und Gegner der Habsburger. Es entwickelte sich ein heftiger Kampf um den Handelsverkehr zum Adria, besonders zwischen Triest und dem venezianischen Capodistria. Aber der Versuch der Republik, die Wege nach der Küste zu erobern, scheiterte endgültig im grossen Krieg mit Maximilian in den Jahren 1508–1516.

Bereits unter Rudolf dem IV. wurden Massnahmen zur Steigerung der landesfürstlichen Verkehrs- und Handelseinnahmen getroffen. Hierbei handelte es sich vor allem um den sogenannten *Strassenzwang* und später auch um das *Stapelrecht*. Die Massnahmen richteten sich auf die Haupttransitachse durch das heutige Slowenien, die die meisten Einnahmen brachte. Schon damals nannte sie sich nach der Hauptstadt Krains *Laibacher Strasse*. Der Herzog erteilte bereits 1360 in Krain den Befehl zum Verbot des Gebrauchs von Nebenstrassen für alle ungarischen und anderen Händler, weil sich das negativ auf seine Mautstätte, Städte und Märkte auswirkte.¹⁶ Die grösste Massnahme Rudolfs in diesem Raum war aber 1365 die Gründung der völlig neuen Stadt Rudolfswerd, später Neustadt/Novo mesto genannt. Zur Hauptverkehrsader aus Ungarn nach Italien bestand nämlich eine Alternative, die durch Kroatien beziehungsweise Zagreb und Unterkrain verlief. In ihrem weiteren Verlauf verband sie sich dann bei Postojna mit der Hauptstrasse, der Laibacher Strasse. Besonders im 15. und 16. Jahrhundert war sie sehr befahren und etwa die Hälfte des ungarischen Viehs wurde über diese Strasse nach Venedig getrieben.¹⁷ An einem strategisch ungemein günstigen Punkt wurde die neue Siedlung Rudolfswerd gegründet. In dem umfangreichen Gründungsprivilegium – dem einzigen seiner Art in Slowenien erhaltenen – wurden dem Ort zahlreichen Rechte im Bereich von Verkehr und Handel zugesprochen, wodurch der Wohlstand der Siedlung gesichert werden sollte: *Strassenzwang* und *Niederlagsrecht* sowie Zollbefreiung für die Bürger auf landesfürstlichen Mautstätten. Die nach ihrem Gründer benannte Stadt entwickelte sich schnell und erfolgreich besonders im Bereich des Transithandels aus Kroatien Richtung Italien. Gegen Ende des 15. Jahrhunderts war die Stadt nach Laibach die zweitstärkste im Herzogtum Krain.¹⁸

Mit Rudolfs Nachfolgern begann allerdings eine andere Politik – Wien sollte zum zentralen Knotenpunkt für den Handel mit Ungarn entwickeln. Die Laibacher Strasse hatte nämlich einen Nachteil: Der wichtigste Grenzübergang ins

Reich, die Stadt Pettau, gehörte nicht den Habsburgern, sondern dem Erzbischof von Salzburg, und war für Wien eine starke Konkurrenz. Ein Dekret aus dem Jahr 1368 legte fest, dass wertvollere Fracht (italienisches Tuch, venezianische Güter, ungarische Metalle, Häute und Wachs) über den Semmeringpass nach Wien bzw. Italien transportiert werden musste. Über die Laibacher Strasse und direkt über Pettau nach Ungarn durften nur mehr Vieh, Wein und Getreide transportiert werden. Auch der Handel aus Polen und Böhmen durfte nicht über Pettau abgewickelt werden. Die Wiener Bürger bekamen sogar die Erlaubnis die Laibacher Strasse zu bewachen und verbotene Ware zu beschlagnahmen. Der Erwerb Triests durch die Habsburger im Jahre 1382 veränderte die Lage grundlegend und trug dazu bei, dass die Sperre nach und nach aufgehoben wurde. Im Jahre 1389 wurde der Handel auf der Laibacher Strasse auch für wertvollere Ware freigegeben, die allerdings über Triest, Laibach und Marburg/Maribor nach Wien transportiert werden musste, und nicht über Pettau nach Ungarn. Im gleichen Jahr wurde auch den Laibacher Bürgern die Erlaubnis zum Handel mit venezianischen Gütern erteilt, und zwar bis nach Wien und in allen Märkten und Städten des Habsburgerreichs. Die privilegierte Lage der Laibacher Kaufleute verbesserte sich 1418 ausserdem durch die Erlaubnis des Dogen von Venedig das deutsche Haus – *Fondaco dei Tedeschi* – in Venedig benutzen zu dürfen.¹⁹ Durch die Handelserleichterung auf der Laibacher Strasse nach 1400 florierte auch die Entwicklung der Stadt Pettau, die im Laufe des 15. Jahrhunderts zu einer der wichtigsten internationalen Handelsstädte im Südosten Mitteleuropas wurde. Die Pettauer Bürger betrieben Handel vom ungarischen Buda bis Venedig sowie bis nach Nürnberg, Frankfurt und Nördlingen.²⁰ Einige Pettauer Kaufleute (die Brüder Meichsner) zogen in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts nach Nürnberg um und gehörten bald zu den wohlhabendsten Bürgern der Stadt, wie der Historiker Richard Klier vor einigen Jahrzehnten feststellte.²¹ Am Anfang des 16. Jahrhunderts kamen auch Kaufleute aus Florenz und Milano nach Pettau, die Augsburger Fugger hatten Lagerhäuser in der Stadt errichtet und im Jahr 1539 gab ein Abgesandter der Fugger der Stadt den Namen «Schlüssel und Tor für Kärnten, die Steiermark und Italien». Zu dieser Zeit befand es sich schon in habsburgischem Besitz – Maximilian hatte es 1490 nach dem Tod von König Matthias Corvinus besetzt.²²

Besonders seit der Mitte des 15. Jahrhunderts finden sich zahlreiche Beispiele für *Strassenzwang* und *Niederlagsrecht*, die die Habsburger in Krain und der Untersteiermark einführten, um den Wohlstand ihrer Städte zu sichern und sie konkurrenzfähig zu machen: Windisch-Feistritz/Slovenska Bistrica (1459),

Laas/Lož (1477), Cilli/Celje (1478), Krainburg/ Kranj (1483) und Marburg/ Maribor (15. Jahrhundert).²³ Besonders gross war die Konkurrenz zwischen dem venezianischen Capodistria und dem benachbarten habsburgischen Triest, beide am Ende der adriatischen Nebenvarianten der Laibacher Strasse. Triest bekam 1461 von Kaiser Friedrich des III. das *Strassenzang* und das *Niederlagsrecht* zugesprochen, was 1463 sogar zu einem Krieg mit Venedig führte, woraufhin die Massnahme zeitweise aufgehoben wurde.²⁴ Die weitreichendsten Massnahmen dieser Art wurden 1503 von Kaiser Maximilian für die beiden wichtigsten Zentren auf der Laibacher Strasse getroffen. Laibach bekam ein sechswöchiges Niederlagsrecht für die gesamte venezianische und Pettau für die gesamte ungarische Ware. Allerdings stellte sich diese Massnahme als übertrieben heraus und die Kaufleute begannen die Städte zu umgehen, woraufhin der Beschluss 1517 auf drei Tage reduziert wurde.²⁵

Bis jetzt war vor allem von dem Ferntransithandel, der über die Hauptverkehrsader durch Pettau und Laibach verlief, die Rede. Erwähnt werden muss aber auch der Handel auf mittleren Weiten, der für viele kleinere Städte und Märkte im Herzogtum Krain und den Nachbarländern von grosser Bedeutung war. Es handelte sich hauptsächlich um Salz-, Wein-, Getreide- und Eisenhandel. In erster Linie ging es hierbei um den Warenaustausch zwischen zwei unterschiedlichen geografischen Gebieten – der Küstenregion mit Salz, Wein und Olivenöl auf der einen Seite, sowie die Alpen und das Voralpenland (Krain, Kärnten, Steiermark) mit Eisen, Eisenwaren, Getreide, Holz, Holzwaren, Vieh usw. auf der anderen Seite.²⁶ Auch in dieser Hinsicht war Krain also teilweise ein Transitland. Da sich die Salinen der Küstenstädte im Besitz der Venezianer (ausser in Triest) befanden, hatten die Habsburger ein Interesse daran, das Gebiet, in dem sie ihr Steinsalz aus den Salzbergwerken (Aussee, Hallein) vertreiben konnten, möglichst zu vergrössern. So wurde im Jahr 1390 das erste Mal eine administrative Salzgrenze bestimmt, die festlegte, bis wohin Meersalz vertrieben werden durfte. Dem restlichen Gebiet blieb der Handel mit dem Salz aus dem Norden vorbehalten. Die Grenze verlief ungefähr über die Karawanken aber oftmals wurde das Meersalz noch über die hohen Gebirgspässe (Loibl/Ljubelj, Seeberg/Jezersko) nach Norden verfrachtet und dominierte in den Gebieten von Klagenfurt und Völkermarkt. In allen grösseren Zentren in der Nähe der Salzgrenze gab es grosse Vertriebslager (Villach, Eisenkappel, Windischgrätz/Slovenj Gradec, Krainburg, Cilli, Marburg, Pettau, Radkersburg).²⁷ Im Austausch für das Salz bekamen die Säumer meist Getreide zur Versorgung der Küstenstädte und Venedig.²⁸ Für die urbanen Siedlungen Krains war besonders der Handel

mit Eisen und Eisenwaren von Bedeutung. Eisen und Eisenwaren wurden in die adriatischen Häfen verfrachtet und dann weiter nach Venedig und Ancona bis nach Apulien im Südalien. Eisenvorkommen und Eisenhütten befanden sich in Oberkrain, in der Nähe der Städte Bischoflack/Škofja Loka und Radmannsdorf/Radovljica, und in Kärnten um Hüttenberg und Waldenstein, mit den zwei Handelszentren Völkermarkt und St. Veit, die beide über das *Niederlagsrecht* verfügten. Von dort wurde das Eisen von den Krainer und Laibacher Bürgern über die Karawankenpässe nach Krain und weiter zu den Häfen, besonders nach Triest und Rijeka verfrachtet.²⁹

Die Laibacher Strasse war als Haupttransitachse im Mittelalter die wichtigste Strasse auf dem Gebiet des heutigen Sloweniens. Genaue Angaben über die Maut im Franz/Vransko im Sanntal aus 1584–1585, wenn der Transitverkehr im Vergleich zu früheren Zeiten schon abgesunken ist, zeigen, dass dort jährlich noch immer etwa 30 000 Transporte durchkamen, d.h. durchschnittlich 82 Saumtiere pro Tag. In der Hauptsaison im Sommer (Juni–August) und von November bis Dezember passierten die Mautstätte täglich 160 bis 180 Saumtiere.³⁰ Ausserdem war die Strecke eine der wichtigsten europäischen Wege für den Viehtrieb, besonders für ungarische Ochsen, die bis nach Venedig und Milano und noch weiter getrieben wurden. Mitte des 16. Jahrhundert waren das jährlich im Durchschnitt 20 000 Stück und mehr, wobei die Herden bis zu 300 bis 400 Tiere zählten.³¹ Der Abschnitt von Laibach Richtung Küstenstädte, wo der Laibacher Strasse auch die Strassen aus Kroatien und Kärnten anschlossen, bildete den wichtigsten Teil dieser Transversale. Über diese Strecke passierten mitte des 16. Jahrhunderts etwa 45 000 Saumtransporte – 7560 t pro Jahr (die Schätzung für das Maut in Vrhnik 1564), was entsprach fast der Schätzung Herbert Hassingers für den Transit über den Brenner zur gleichen Zeit (etwa 8000 t um 1560).³² Von der ungarischen Grenze bei Polstrau/Središče bis Görz an der Grenze zum Friaul – auf einer Strecke von ungefähr 300 Kilometern also, gab es zu Beginn des 16. Jahrhunderts 12 Zollstationen, in einem Abstand von ungefähr 24 bis 25 Kilometern, auf dem meistbefahrenen Abschnitt zwischen Laibach und Adelsberg/Postojna dagegen in einem Abstand von 17 Kilometern.³³ Auch das verweist darauf, wie wichtig diese Region für den Verkehr war. Fast alle Zollstationen befanden sich im Besitz des Landesfürsten, der Habsburger also, und verschafften diesen sehr grosse Einkunfte. Die Einnahmen des Oberaufschlagamtes in Laibach samt seinen Filialen betrugen im Jahr 1540 zum Beispiel 20 205 fl.³⁴

Das gesamte Mittelalter hindurch waren die angesprochenen Strassen fast ausnahmslos für Wagen unbefahrbar, besonders auch wegen der steilen Wege

über die Pässe. Aus diesem Grund wurde der Transport zum grössten Teil von Saumpferden übernommen. Den Angaben zufolge war der Saumtransport ein sehr einträgliches Geschäft und insofern auch bei der bäuerlichen Bevölkerung sehr verbreitet, besonders bei Kleinbauern beziehungsweise in wenig fruchtbaren Gegenden. So bestand eine enge Verbindung zwischen dieser Transportart und dem Handel, den die Bauern trieben – viele Bauern, die Handelsware gegen Entgeld transportierten, handelten gleichzeitig auch mit eigenen Produkten. Was den Transport im Herzogtum Krain betrifft, so bildeten sie die Mehrheit der Transportler und waren für den Handel zwischen den Küstenstädten sowie Krain und der Untersteiermark von grosser Bedeutung. Ihren Höhepunkt erreichte dieses Transportwesen im 16. Jahrhundert, als es allein in Krain zwischen 4000 und 6000 Saumpferde in Betrieb waren (Schätzung der Landstände aus 1536) und einige Bauern sogar 15 bis 20 Saumtiere besassen.³⁵

Krain beziehungsweise auch das ganze heutige Slowenien darstellte im späten Mittelalter und in der frühen Neuzeit eine bedeutende Transitverkehrsregion. Das Verkehrswesen ernährte einen beträchtlichen Teil der Bevölkerung, unabhängig von der Standeszugehörigkeit, von den reichen Bürgern bis zu den bäuerlichen Säumer. Darüber hinaus brachte er den Städten und Märkten Wohlstand, und dem Landesfürst beträchtliche Einnahmen. In dieser Hinsicht könnte man diese Region, wenn schon nicht als «Passstaat» wie in Tirol, zumindest als «Passland» bezeichnen. Die Hauptstrasse durch dieses Gebiet war zweifellos eine der wichtigsten östlichen transalpinen Verkehrsader und – in der Geschichtswissenschaft lange Zeit untergeschätzt – gehört als solche auch auf die historischen Landkarten beziehungsweise in die historischen Atlanten.

Anmerkungen

- 1 M. Šašel-Kos, «The Ljubljanica in ancient sources», in: P. Turk et al. (Hrsg.), *The Ljubljanica – A River and its Past*, Ljubljana 2009, S. 92–95.
- 2 M. Šašel-Kos, «The Ljubljanica and the myth of the Argonauts», in: Turk (wie Anm. 1), S. 120–124.
- 3 J. Šašel, «Rimske ceste v Sloveniji» [Römische Strassen in Slowenien], in: *Arheološka najdišča Slovenije*, Ljubljana 1975, S. 74–99.
- 4 M. Kosi, *Potujoči srednji vek. Cesta, popotnik in promet na Slovenskem med antiko in 16. stoletjem* [Reisendes Mittelalter. Strassen, Reisende und Verkehr in den slowenischen Ländern von der Antike bis zum 16. Jahrhundert], Ljubljana 1998, S. 9–15.
- 5 O. Luthar (Hrsg.), *The Land Between. A History of Slovenia*, Frankfurt am Main 2008, S. 113–119.
- 6 Über die Urbanisierung siehe M. Kosi, «Stadtgründung und Stadtwerdung. Probleme und Beispiele aus dem Slowenischen Raum», *Pro civitate Austriae. Information zur Stadtgeschichtsforschung in Österreich*, Neue Folge, 14, 2009, S. 5–21; Id., «Die mittelalterlichen Städte Sloweniens im Lichte

- der Verkehrsverbindungen», *Histoire des Alpes – Storia delle Alpi – Geschichte der Alpen*, 5, 2000, S. 63–75; Id., *Zgodnjazgodovina srednjeveških mest. Primerjalna študija o neagrarnih naselbinskih središčih od zgodnjega srednjega veka do 13. stoletja* [Die Frühgeschichte der mittelalterlichen Städte in Slowenien. Eine vergleichende Studie nichtagrarischer Siedlungszentren vom Frühmittelalter bis zum 13. Jahrhundert] (Thesaurus memoriae, Opuscula 1), Ljubljana 2009.
- 7 Über die Geschichte des Friesacher Pfennigs R. Härtel (Hrsg.), *Die Friesacher Münze im Alpen-Adria Raum* (Grazer grundwissenschaftliche Forschungen 2, Schriftenreihe der Akademie Friesach 1), Graz 1996.
 - 8 O. von Mitis, H. Dienst, C. Lackner (Hrsg.), *Urkundenbuch zur Geschichte der Babenberger in Österreich*, Bd. IV/2: *Ergänzende Quellen 1195–1287*, Wien/München 1997, Nr. 1071.
 - 9 Kosi (wie Anm. 4), S. 32–36.
 - 10 Über diese Strasse Kosi (wie Anm. 4), S. 207–224.
 - 11 *Westermanns grosser Atlas zur Weltgeschichte*, Braunschweig 1997, S. 85, 86. Vergleiche dagegen *Slovenski zgodovinski atlas*, Ljubljana 2011, S. 92; Kosi (wie Anm. 4), grosse Karte als Beilage.
 - 12 Auswahl: O. Pickl, «Die Stellung der Steiermark im europäischen Fernhandel von 13. bis 17. Jahrhundert», in: Id. (Hrsg.), *800 Jahre Steiermark und Österreich 1192–1992* (Forschungen zur geschichtlichen Landeskunde der Steiermark XXXV), Graz 1992, S. 167–212; Id., «Das Mautbuch von Vransko/Franz von 1584/85. Zur Geschichte des Handels auf der ‹Laibacher Strasse› in der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts», in: F. Huter, G. Zwanowetz (Hrsg.), *Erzeugung, Verkehr und Handel in der Geschichte der Alpenländer. Herbert-Hassinger-Festschrift* (Tiroler Wirtschaftsstudien 33), Innsbruck 1977, S. 307–329.
 - 13 Über die politische Entwicklung in dieser Epoche Luthar (wie Anm. 5), S. 120–136; A. Komac, *Od mejne grofije do dežele. Ulrik III. Spanheim in Kranjska v 13. stoletju* [Von der Mark zum Land. Ulrich III. von Spanheim und Krain im 13. Jahrhundert] (Thesaurus memoriae, Dissertationes 5), Ljubljana 2006, Karten auf S. 88, 241, deutsche Zusammenfassung S. 303–312.
 - 14 W. Baum, *Rudolf IV. der Stifter. Seine Welt und seine Zeit*, Graz/Wien/Köln 1996, S. 262.
 - 15 M. Kosi, «Boj za prehode proti Jadranu – Kras od 12. do 15. stoletja (politično- in vojnozgodovinska skica)» [Der Kampf um die Pässe zur Adria – Karst vom 12. bis zum 15. Jahrhundert], *Kronika*, 63, 2015, S. 379–444 (hier S. 407–418); Luthar (wie Anm. 5), S. 128–130, 132–135; A. Niederstätter, *Die Herrschaft Österreich. Fürst und Land im Spätmittelalter* (Österreichische Geschichte 1278–1411), Wien 2001, S. 158–159, 176, 148–151.
 - 16 O. Pickl, «Zur Handelspolitik der frühen Habsburger in Innerösterreich», in: A. Mosser (Hrsg.), *Der Unternehmer und die Geschichte. Festschrift für Alois Brusatti*, Wien 1979, S. 82–103; Kosi (wie Anm. 4), S. 44–45, 49–50.
 - 17 Über diese Strasse Kosi (wie Anm. 4), S. 231–237.
 - 18 J. Jarc et al. (Hrsg.), *Novo mesto 1365–1965. Prispevki za zgodovino mesta* [Novo mesto 1365–1965. Beiträge zur Geschichte der Stadt], Maribor 1969; Kosi (wie Anm. 4), S. 60–61, 175, 232–234.
 - 19 Pickl (wie Anm. 16), S. 88–93; Id. 1992 (wie Anm. 12), S. 198–203; Kosi (wie Anm. 4), S. 50–52.
 - 20 O. Pickl, «Innerösterreichs Handelsbeziehungen zu Süddeutschland und Venedig im Spiegel von Behaim-Handelsbriefen der Jahre 1418 bis 1457», in: H. Ebner (Hrsg.), *Festschrift Friedrich Hausmann*, Graz 1977, S. 379–408; Id., «Pettau – ein internationaler Handelsplatz des 15. und 16. Jahrhunderts», *Zeitschrift des Historischen Vereines für Steiermark*, 62, 1971, S. 87–109; Id. 1992 (wie Anm. 12), S. 202.
 - 21 R. Klier, «Beziehungen Nürnbergs zu Pettau im fünfzehnten Jahrhundert», *Südostdeutsches Archiv*, X, 1967, S. 83–101.
 - 22 F. Gestrin, «Prispevki h gospodarski zgodovini Ptuja v prvi polovici 16. stoletja» [Ein Beitrag zur Wirtschaftsgeschichte Pettaus in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts], *Časopis za zgodovino in narodopisje*, Nova vrsta, 5, 1969, S. 228–235; Id., «Trgovina slovenskih dežel z italijanskimi ob koncu srednjega veka in v XVI. stoletju» [Der Handel der slowenischen Länder mit Italien im ausgehenden Mittelalter und im 16. Jahrhundert], *Zgodovinski časopis*, XXIX, 1975, S. 89–108; Pickl 1971 (wie Anm. 20), S. 93–99; Id., «Die Auswirkungen der Türkenkriege auf den Handel

- zwischen Ungarn und Italien im 16. Jahrhundert», in: Id. (Hrsg.), *Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Türkenkriege* (Grazer Forschungen zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte 1), Graz 1971, S. 71–129 (hier S. 77–78).
- 23 Kosi (wie Anm. 4), S. 176–178.
 - 24 Kosi (wie Anm. 15), S. 431–432.
 - 25 O. Pickl, «Pettaus Kampf um sein Niederlagsrecht (1520–1535). Ein Beitrag zur Handelspolitik Ferdinands I.», *Mittelungen des Instituts für Österreichische Geschichtsforschung*, 78, 1970, S. 432–443; Id. 1971 (wie Anm. 22), S. 77–78; J. Žontar, «Villach und der Südosten», in: *900 Jahre Villach. Neue Beiträge zur Stadtgeschichte*, Villach 1960, S. 459–522 (hier S. 517).
 - 26 Gründliche Arbeit darüber F. Gestrin, *Trgovina slovenskega zaledja s primorskimi mestami od 13. do konca 16. stoletja* [Der Handel des slowenischen Hinterlands mit den Küstenstädten von 13. bis zum Ende des 16. Jahrhunderts] (SAZU, Razred za zgodovinske in družbene vede, Dela 15), Ljubljana 1965 (hier S. 41–45); S. Vilfan, «L'approvisionnement des villes dans les confins germano-italo-slaves du XIV^e au XVII^e siècle», in: Centre culturel de l'Abbaye de Flaran [Hrsg.], *L'approvisionnement des villes de l'Europe occidentale au Moyen Age et aux Temps Modernes. Journées internationales d'histoire, 16–18 septembre 1983* (Flaran 5), Auch 1985, S. 53–74; Kosi (wie Anm. 4), S. 54–58; Id. 2000 (wie Anm. 6), S. 69–70.
 - 27 S. Vilfan, «Meersalz und Steinsalz im Südostalpenraum (14. bis 17. Jahrhundert)», in: J-C. Hocquet, R. Palme (Hrsg.), *Das Salz in der Rechts- und Handelsgeschichte*, Schwaz 1991, S. 105–118 (hier S. 108–110); H. Valentinitisch, «Die Staatliche Wirtschaftspolitik und der Salzhandel im Viertel Cilli vom 16. Jahrhundert bis zum Beginn des 18. Jahrhunderts», *Časopis za zgodovino in narodopisje*, 48, 1977, S. 131–142; Gestrin (wie Anm. 26), S. 148–154; Kosi 2000 (wie Anm. 6), S. 70.
 - 28 Vilfan (wie Anm. 26), S. 56–58; Gestrin (wie Anm. 26), S. 165–171.
 - 29 J. Žontar, «Vloga Kranja v blagovnem prometu v teku stoletij (do 19. veka)» [Die Rolle Kranjs im Handelsverkehr im Laufe der Jahrhunderte], in: *900 let Kranja*, Kranj 1960, S. 137–159 (hier S. 142, 157); O. Pickl, «Die Rolle der österreichischen Städte für den Handel mit Eisen und Eisenwaren», in: F. Opll (Hrsg.), *Stadt und Eisen* (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas XI), Linz/Donau 1992, S. 171–195 (hier S. 177–178); Gestrin (wie Anm. 26), S. 179–188; Kosi (wie Anm. 4), S. 175–176, 250–251, 255–257; Id. 2000 (wie Anm. 6), S. 72.
 - 30 Pickl 1977 (wie Anm. 12), S. 323–326.
 - 31 O. Pickl, «Der Viehhandel von Ungarn nach Oberitalien vom 14. bis zum 17. Jahrhundert», in: E. Westermann (Hrsg.), *Internationaler Ochsenhandel (1350–1750). Akten des 7th International Economic History Congress Edinburgh 1978* (Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte 9), Stuttgart 1979, S. 39–81 (hier S. 46–49); Id. 1971 (wie Anm. 22), S. 88–104; S. Vilfan, «Prometni položaj slovenskih dežel in preskrba zahodnih mest (od 14. do 17. stoletja)», *Zgodovinski časopis*, 37, 1983, S. 5–20 (hier S. 15–17); Kosi (wie Anm. 4), S. 222–223.
 - 32 Gestrin (wie Anm. 26), S. 46; Pickl 1977 (wie Anm. 12), S. 319; Kosi (wie Anm. 4), S. 222.
 - 33 Kosi (wie Anm. 4), S. 217–218.
 - 34 Pickl 1971 (wie Anm. 20), S. 99.
 - 35 V. Valenčič, «Tovorništvo na Kranjskem» [Der Saumpferdtransport in Krain], *Zgodovinski časopis*, 35, 1981, S. 243–277; F. Gestrin, «Marginalije k Valenčičevi razpravi o tovorništvu na Kranjskem», *Zgodovinski časopis*, 36, 1982, S. 347–354 (hier S. 349–350); Kosi (wie Anm. 4), S. 136–144.